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

ПОИСК

Политика. Обществоведение. Искусство. Социология.
Культура

Выпуск № 5(118)

Сентябь-Октябрь

Москва
2026

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

Редколлегия журнала:
Маршак А.Л. (главный редактор, д.ф.н, профессор),
Горбунов А.А. (первый заместитель главного редактора, д.п.н, профессор) Сергеев В.К. (заместитель главного редактора, д.с.н.),
Евлаев А.Н. (ответственный секретарь, к.пол.н., доцент),
Газетов В.И. (к.и.н., профессор), Комиссаров С.Н. (д.ф.н., профессор), Ксенофонтов В.Н. (д.ф.н., профессор) Рожкова Л.В. (д.соц.н., профессор) Гузенина С.В. (д. соц. н.) Коростелева Л.Ю. (к.соц.н.)

ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал // М.: РУТ (МИИТ), 2026. – Вып. №5(118). – 103 с.

Научный и социокультурный журнал «ПОИСК» включен в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки Российской Федерации по решению Президиума ВАК от 30.09.2025 года, ISSN 2072-6015.

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

ISSN 2072-6015

© Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ)

The editorial board

Marshak A.L. (Chief Editor, Ph. D., Professor), Gorbunov A.A. (the first Deputy Chief Editor, D. P. N., Professor), Sergeev V.K. (Deputy Chief Editor, Doctor of Social Sciences), Anisimova T. G. (Deputy Chief Editor, Doctor of Social Sciences, professor), Evlaev A.N. (Executive Secretary, Candidate of Political Science, Associate Professor), Gazetov V.I. (Doctor of Historical Science, Professor), Komissarov S.N. (Ph.D., Professor), Ksenofontov V.N. (Doctor of Philosophy, Professor), Rozhkova L.V. (Doctor of Social Sciences, Professor) Guzenina S. V. (Doctor of Sociological Sciences)Korosteleva L.YU. (Doctor of Sociological Sciences)

«P.O.I.S.K.» (Policy. Social Science. Art. Sociology. Culture.): scientific and socio-cultural journal: M.: RUT (MIIT), 2026. – Edition 5(118). – 103 p.

Scientific, social and cultural magazine "P.O.I.S.K." is included in the List of leading reviewed scientific journals and publications of Higher attestationtion Commission of the Ministry of education and science of the Russian Federation on the decision of the Presidium of the HAC from 30.09.2025, ISSN 2072-6015.

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

ISSN 2072-6015

© Russian university of transport (RUT (MIIT)

ОБЩЕСТВЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Сопредседатели Совета

Горбунов А.А. Доктор политических наук, профессор, директор Академии базовой подготовки РУТ (МИИТ), член Российской Академии транспорта, почетный работник высшего профессионального образования РФ

Иванов В.Н. Главный научный сотрудник ИСПИ ФНИСЦ РАН Почетный доктор Института социологии РАН почетный член Российского общества социологов (российское общество социологов) доктор философских наук, профессор

Члены Совета

Вдовиченко Л.Н. Доктор социологических наук, профессор, Член Правления Российской ассоциации политической науки (РАПН)

Запесоцкий А.С. Член-корреспондент РАН, доктор культурологии, профессор

Кравченко С.А. доктор философских наук, профессор, член Союза писателей России

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

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

Миронов А.В. Главный редактор журнала «Социально-гуманитарные знания», доктор социологических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования РФ, член союза писателей России

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

Смолин О.Н.	Доктор философских наук, профессор, академик РАО, член общественного редакционного совета, первый заместитель председателя комитета по образованию ГД РФ
Сосунова И.А.	Действительный член Международной академии наук, Академии политической науки, доктор социологических наук, профессор
Голенкова З.Т.	доктор философских наук, профессор, руководитель Центра исследования социальной структуры и социального расслоения Института социологии Федерального научно-исследовательского социологического центра Российской академии наук
Шабров О.Ф.	Доктор политических наук, профессор, заведующий кафедрой РАНХиГС, Президент Академии политической науки
Шувакович Урош	Член-корреспондент Сербской академии образования, профессор Белградского университета, кафедра философии и социальных наук

COMMUNITY EDITORIAL BOARD

Co-Chairmen of the council

Gorbunov A.A. Doctor of Political Sciences, Professor, Director of the Basic Training Academy RUT (MIIT), member of the Russian Academy of Transport, Honorary Worker of Higher Professional Education of the Russian Federation

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

The council members

Vdovichenko L.N. Doctor of Social Sciences, Professor

Zapesotskiy A.S. Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences, Doctor of Cultural Studies, Professor

Kravchenko S.A. Doctor of Philosophy, Professor, member of the Union of Writers of Russia

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

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

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

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

Smolin O.N. Doctor of Philosophy, professor, member public editorial board, the first deputy chairman of the Education Committee of the State Duma

Sosunova I.A.	Member of the International Academy of Sciences, the Academy of Political Science, Doctor of Social Sciences, Professor
Golenkova Z.T.	Doctor of Philosophy, Professor, Head of the Center for the Study of Social Structure and Social Stratification of the Institute of Sociology of the Federal Research Sociological Center of the Russian Academy of Sciences
Shabrov O.F.	Doctor of Political Sciences, Professor, Head of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, President of the Academy of Political Science, Deputy Chairman of the Expert Council of the Higher Attestation Commission of Political Science
Shuvakovich Urosh	Corresponding Member of the Serbian Academy of Education, Professor of the Belgrade University, Department of Philosophy and Social Sciences

СОДЕРЖАНИЕ

К 130-ЛЕТИЮ РУТ (МИИТ)

ГОРБУНОВ А.А.
ФЕДЯКИН А.В.
ТАНЦЕВОВА А.В. «Флагман транспортных вузов»: страницы 130-летней истории Российского университета транспорта (Часть 1).....12

ПРУЦКОВ М.И.
ПОЛУЭКТОВ С.О. Обществоведческая подготока инженеров транспорта в период индустриализации (на примере МИИТа).....22

ПОЛИТИКА И ОБЩЕСТВО

АЛЕКСАШИН М.А. Политические риски транспортных проектов и механизмы их нейтрализации: анализ российского опыта 32

КОЧЕТКОВ Е.Е. Северный морской путь в российско-китайском взаимодействии в 2023–2026 гг.: институциональные механизмы и функциональное расширение.....41

СОЦИОЛОГИЯ МОЛОДЁЖИ

МАСЛОВА Т.Ф. Крымская весна в контексте развития исторической памяти студенческой молодежи (кейс-стади).....50

ЧЕРКАСОВА Т.В. Молодой электорат современной России: социологические опросы 20-х годов XXI века.....59

РЕГИОНАЛЬНАЯ СОЦИОЛОГИЯ

ГУЗЕНИНА С.В. Региональный туризм как фактор межкультурного диалога народов России..71

РОЖКОВА Л.В.
ЖУЛЯБИН С.А. Социологический портрет предпринимателя Пензенской области.....79

ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННЫХ ПРОЦЕССОВ

ДУБРОВИН В.Л.
КОМИССАРОВ С.Н. Художественно-творческая интеллигенция: социальный потенциал в условиях кардинальных трансформаций российского общества.....87

КОНФЕРЕНЦИИ. СЕМИНАРЫ. СИМПОЗИУМЫ.....97
ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ СТАТЕЙ.....99

CONTENTS

ON THE 130TH ANNIVERSARY OF RUT (MIIT)

GORBUNOV A.A. «The flagship of transport universities»:
FEDYAKIN A.V. pages from the 130-year history of the Rus-
TANTSEVOVA A.V. sian University of Transport (Part 1).....12

PRUTSKOV M.I. Social science training of transport engi-
POLUEKTOV S.O. neers during industrialization:the case of MIIT.....22

POLITICS AND SOCIETY

ALEKSANSHIN M.A. Political risks of transport projects and mechanisms for mitigating them: an analysis of the Russian experience.....32

KOCHETKOV E.E. The Northern Sea Route in Russia–China cooperation in 2023–2026: institutional mechanisms and functional expansion.....41

SOCIOLOGY OF YOUTH

MASLOVA T.F. Crimean Spring in the context of the development of the historical memory of students (case study).....50

CHERKASOVA T.V. The young electorate of modern Russia: sociological surveys from the 2020s.....59

REGIONAL SOCIOLOGY

GUZENINA S.V. Regional tourism as a factor in intercultural dialogue among the peoples of Russia.....71

ROZHKOVA L.V. Sociological portrait of an entrepreneur in
ZHULYABIN S.A. the Penza region.....79

PROBLEMS OF MODERN PROCESSES

DUBROVIN V.L. The artistic and creative intelligentsia: social
KOMISSAROV S.N. potential amidst radical transformations of russian society.....87

CONFERENCES. SEMINARS. SYMPOSIUMS.....97

RULES OF PUBLICATION.....99

ГОРБУНОВ
Александр Александрович
доктор политических наук, профессор, директор Академии базовой подготовки, Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия
171950@rambler.ru

GORBUNOV
Alexandr Aleksandrovich
Doctor of Political Sciences, Professor, Director of the Academy of Basic Training of the Russian University of Transport (MIIT), Moscow, Russia
171950@rambler.ru

ФЕДЯКИН Алексей Владимирович
доктор политических наук, профессор, заведующий кафедрой «История», Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия
avf2010@yandex.ru

FEDYAKIN Alexey Vladimirovich
Doctor of Political Sciences, Professor, Head of the Department of History of the Russian University of Transport (MIIT), Moscow, Russia
avf2010@yandex.ru

ТАНЦЕВОВА
Анастасия Владимировна
кандидат исторических наук, доцент, доцент, Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия
tantsevova@mail.ru

TANTSEVOVA
Anastasia Vladimirovna
Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of History of the Russian University of Transport (MIIT), Moscow, Russia
tantsevova@mail.ru

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-117-4-12-21

«Флагман транспортных вузов»: страницы 130-летней истории Российского университета транспорта (Часть 2) / «The flagship of transport universities»: pages from the 130-year history of the Russian University of Transport (Part 2)

Аннотация

В серии статей рассматривается история Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ)), которому в 2026 году исполняется 130 лет со дня основания. Во второй статье внимание обращено на эволюцию истории подготовки кадров для электрификации железнодорожного транспорта, интеграцию учебного процесса с отраслевыми задачами. Отдельно рассмотрено участие студенческих стройотрядов в строительстве БАМа. Отмечается, что сегодня РУТ (МИИТ) выступает системообразующим вузом для транспортной отрасли страны,

который готовит инженеров для высокоскоростных магистралей, логистики и умных транспортных систем. Коллектив университета принимает комплексное участие в строительстве первой в России высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург, объединяя научно-исследовательскую и проектную деятельность в интересах транспортного комплекса страны.

Ключевые слова

Транспортное образование; Российский университет транспорта (МИИТ); БАМ; ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

Abstract

This series of articles examines the history of the Russian University of Transport (MIIT), which celebrates its 130th anniversary in 2026. The first article focuses on the university's periodical press, which reflects the university's anniversary milestones and the development of internationally recognized scientific schools. Academicians V. N. Obraztsov and S. P. Syromyatnikov, Corresponding Members of the USSR Academy of Sciences B. N. Vedenisov and A. V. Gorinov, and Honored Scientists and Engineers of the RSFSR I. P. Prokofiev and G. K. Evgrafov, who worked at the institute over the years, pioneered scientific schools in various fields of transport and construction. Graduates of the institute worked on key transportation construction projects in the country: the Turksib, Baikal-Amur Mainline, and the Moscow Metro. For its outstanding achievements in training engineering personnel, the institute was awarded the Order of Lenin and the Order of the Red Banner of Labor.

Keywords

Transport education; Russian University of Transport (MIIT); transport engineers; high-speed railway.

В середине 1950-х гг. в СССР шла активная электрификация советских железных дорог, что напрямую повлияло на систему подготовки кадров для транспортной отрасли. Производственной необходимостью стал выпуск инженеров, которые сочетали бы классическую механическую подготовку с знаниями в электротехнике. В 1954 г. по решению Совета Министров СССР МИИТ и МЭМИИТ объединены в один вуз – Московский институт инженеров транспорта (МИИТ). Подготовка инженеров для работы на электрифицированных железных дорогах проводилась по двум учебным планам: 1) электрический подвижной состав и 2) энергоснабжение.

МИИТ стал крупнейшим вузом в системе высшего технического образования на железнодорожном транспорте с почти 10-тысячным коллективом студентов, преподавателей, рабочих и служащих. В 1958 г. в состав МИИТа вошел МТЭИ в качестве инженерно-экономического факультета.

В 1956 г., в год своего шестидесятилетия, МИИТ стал местом

формирования первых студенческих строительных отрядов (ССО). Первый добровольный целинный отряд (в то время отряды назывались целинными) МИИТ провожал в Казахстан на уборку урожая в 1956 г. В 1966 г. ССО института впервые сменили места дислокации: «вместо совхозов Казахстана – сибирская трасса Шушь – Кия – Шалтырь, восстановление пострадавшего при землетрясении Ташкента, знакомые Подмосковные места...»[1]. Вклад студенческих отрядов МИИТа был высоко отмечен, в 1964 г. за отличную работу на целинных землях МИИТ был награжден медалью «За освоение целинных земель»[2]. В 1972 г. первый отряд из 500 человек выехал на строительство БАМа. Численность студенческого отряда МИИТа, работавшего на важнейших стройках страны, в 1983 г. составила 2886 человек[3].

Листая подшивки институтской газеты, можно не просто окунуться в эпоху советского транспортного строительства, но и узнать о вкладе МИИТа в достижения страны тех лет. Редакция газеты «Инженер транспорта» писала: «События, люди, время... И сейчас, листая пожелтевшие от времени эти маленькие газетные номера, как бы воскрешаешь в памяти этапы большого пути института»[4]. В честь семидесятилетия МИИТа, в 1966 г. газета «Инженер транспорта» подготовила целую серию материалов, посвященных юбилею. Одна из статей носила название «1140 страниц про МИИТ». К семидесятилетию института газета «Инженер транспорта» писала: «Почти полувековая история становления нашего института превратила его в подлинную кузницу кадров железнодорожного транспорта, Сегодня подготовка специалистов ведется на десяти факультетах. Если в год учреждения института в нем обучалось 63 человека, а штаты преподавателей и обслуживающего персонала состояли из 25 человек, то теперь в институте обучается свыше 11500 студентов и аспирантов. Среди них студенты из 23 стран мира. Подготовкой инженеров занимаются 54 кафедры, где трудятся 780 преподавателей. Среди них 83 профессора – доктора наук, около 400 доцентов и кандидатов наук… В этом году институт даст стране более 1800, а в следующем году около 2100 инженеров»[5]. Успешная работа института по подготовке кадров была отмечена высокими правительственными наградами. В 1966 г. за успехи в научно-исследовательской и конструкторской работе профессорско-преподавательского состава, сотрудников и студентов МИИТ был награжден дипломом ВДНХ СССР первой степени. В 1970 г. за достижение высоких показателей в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Совет Министров СССР, ВЦСПС наградили

[1] Студенческие стройки // Инженер транспорта. 1976. № 7. 18 марта.
[2] Награды МИИТа // Инженер транспорта. 1971. № 26. 24 сентября.
[3] МИИТ: 120 лет служения Отечеству // Инженер транспорта. 1971. № 26. 24 сентября.
[4] 1140 страниц про МИИТ // Инженер транспорта. 1966. № 19. 20 мая.
[5] МИИТ сегодня. Инженер транспорта. 1966. № 35. 25 ноября.

институт Ленинской Юбилейной Почетной Грамотой[1].

В 1972–1973 гг. по итогам Всесоюзного смотра-конкурса в области научно-исследовательских работ студентов МИИТ занял первое место по группе технических вузов. Институт был награжден переходящим Красным Знаменем МВ и ССО СССР и ЦК ВЛКСМ и премией. За успехи, достигнутые в организации научно-исследовательской работы студентов, Совет по научно-исследовательским работам студентов института был награжден Почетным дипломом МВ и ССО СССР, ряд сотрудников награжден Почетными дипломами МВ и ССО СССР и ЦК ВЛКСМ[2].

В 1971 г. институт отмечал свой 75-летний юбилей, ему был посвящен один из сентябрьских номеров газеты «Инженер транспорта». Редакция газеты отмечала: «Если в год рождения института в нем обучалось 63 человека, то теперь свыше 13 тысяч студентов и аспирантов. Подготовкой кадров занимались 57 кафедр, на которых работало 1300 преподавателей»[3]. Отдельное место в институте занимала подготовка кадров для зарубежных стран, первый выпуск иностранных студентов состоялся в 1950 г. К 1971 г. МИИТ окончило 663 студента и 1216 аспирантов из иностранных государств[4]. С 1978 г. в МИИТе стала функционировать система целевой подготовки кадров. Она предусматривала подготовку кадров в соответствии с потребностями железнодорожного транспорта[5].

В честь юбилея институтская газета опубликовала поздравление министра путей сообщения Б. П. Бещева: «Московский институт инженеров железнодорожного транспорта прошел большой и славный 75-летний путь, история которого связана с развитием железнодорожного транспорта в нашей стране. Если за все предреволюционные годы институтам было подготовлено примерно 1000 инженеров путей сообщения, то за 54 года Советской власти из его стен вышли 52 тысячи специалистов, причем половина из них – за последние 15 лет…»[6].

МИИТ являлся крупнейшим научным центром транспорта. Среди выдающихся ученых, работающих в этот период институте, можно назвать член-корреспондента АН СССР, профессора, доктора технических наук А. В. Горинова; заслуженных деятелей науки и техники РСФСР профессоров, докторов технических наук Ф. П. Кочнева, В. Д. Никитина, Г. М. Шахунянца А. Е. Шейкина, А. М. Брылеева. Научные разработки ученых института в 1970-е гг. освещались

[1] Награды МИИТа // Инженер транспорта. 1971. № 26. 24 сентября.
[2] Рубеж десятой пятилетки // Инженер транспорта. 1976. № 11. 15 апреля.
[3] Берлин В. Прочные узы дружбы // Инженер транспорта. 1971. № 26. 24 сентября.
[4] Берлин В. Прочные узы дружбы // Инженер транспорта. 1971. № 26. 24 сентября.
[5] Четыре юбилея МИИТа. Официальный сайт Российского университета транспорта. [Электронный ресурс]: https://www.miit.ru/news/148374. Дата доступа 02.04.2026.
[6] Речь министра путей сообщения тов. Б. П. Бещева на торжественном собрании, посвященном 75-летию // Инженер транспорта. 1971. № 31. 28 октября.

в статье «Ученые МИИТа – Родине», опубликованной в газете «Инженер транспорта». Автор статьи указывал, что ежегодно в институте «велась разработка 700–800 научно-исследовательских тем, из них 150 – по заказам министерства. Они являлись частью координационных народнохозяйственных планов… около 400 тем – хозрасчетные, для промышленности и транспорта, на общую сумму 2,5 миллиона рублей»[1].

В год 80-летия института Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 августа 1976 г. было награждено 17 миитовцев. В числе награжденных были: профессора А. М. Брылеев, А. В. Горинов, Ф. П. Кочнев, А. А. Петропавловский, Е. Д. Хануков, доценты Н. Д. Араловец, А. Ф. Богданович и другие.

В 1981 г. МИИТ являлся крупнейшим политехническим транспортным вузом, осуществлял подготовку на 10 факультетах по 21-й специальности. При учебном заведении функционировали: единственный в стране факультет повышения квалификации преподавателей транспортных вузов и техникумов, институт повышения квалификации руководящих работников железнодорожного транспорта, заочные и вечерние подготовительные курсы, физико-математическая школа и подготовительное отделение[2]. В этот период в институте работал целый ряд видных ученых, обладавших высочайшим интеллектуальным потенциалом и сочетавших теорию с огромным практическим опытом.

В 1990-е гг. происходили реформы в системе отечественного высшего образования. В соответствии с Постановлением Совета Министров Российской Федерации от 15 июня 1993 г. и приказом Государственного комитета Российской Федерации по высшему образованию от 21 июня 1993 г. МИИТ получил университетский статус. Изменилось и наименование вуза, он стал называться Московским государственным университетом путей сообщения. В соответствии с Уставом, утвержденным на конференции коллектива университета (протокол № 1 от 13 апреля 1994 г.), была сохранена аббревиатура предшествующего названия вуза – «МИИТ»[3].

В сентябре 1996 г. МИИТ отмечал свой столетний юбилей. В этот период в состав университета входило 11 факультетов и 60 кафедр. Университет продолжал играть важную роль для железнодорожной отрасли страны. МИИТ выпускал в этот период более 1300 молодых специалистов, что составляло 25% всего выпуска железнодорожных вузов[4]. В этот период значительный вклад в техническое оснащение железных дорог внесли научные работы под руководством профессора Л. А. Шадура и В. Н. Котуранова

1 Ученые МИИТа – Родине // Инженер транспорта. 1971. № 26. 24 сентября.

2 Крупнейший транспортный вуз страны // Инженер транспорта. 1981. № 6. 21 марта.

3 Всегда в движении. М.: Пан Пресс. 2021. С. 40.

4 Выступление министра путей сообщения А. А. Зайцева на торжественном заседании Ученого совета университета // Инженер транспорта. 1996. № 20-22. 25 октября.

по созданию восьмиосных полувагонов грузоподъемностью 125–130 тонн, восьмиосных цистерн грузоподъемностью 120 тонн для перевозки нефтепродуктов и сжиженного газа[1]. На страницах институтской газеты «Инженер транспорта» было опубликовано поздравление студентов и сотрудников института со славным 100-летним юбилеем от первого Президента Российской Федерации Б.Н. Ельцина. В своем выступлении он отметил: «Ведущий начало от Императорского Московского инженерного училища и Московского института инженеров транспорта, ваш университет внес весомый вклад в развитие отечественного железнодорожного транспорта, способствовал движению по пути прогресса. Среди выпускников МИИТа было немало выдающихся ученых, организаторов промышленности и транспортного строительства, их предшественники прославились многими известными проектами – Днепрогэсом, Московским метро, Крымским мостом, и другими. Без сомнения, сегодняшняя стабильная работа российского железнодорожного транспорта также зависит и от выпускников вашего университета. Для развития богатых традиций МИИТа у студентов, аспирантов университета – огромное поле деятельности, железные дороги в России имеют большое будущее и еще должны определять развитие всей отечественной транспортной системы»[2].

К столетию университета в «Гудке» вышло интервью под названием «Век живет, век учит» Заслуженного деятеля науки России, члена-корреспондента РАН, ректора МИИТа В. Г. Иноземцева. Он отметил высокий образовательный потенциал университета, указав, что вуз «ведет подготовку по 29 общегосударственным специальностям (бухгалтеров, экономистов, строителей, механиков) и в том числе по семи – чисто железнодорожным»[3]. В 1996 г. в состав университета входило 11 факультетов и 4 института, а также факультет военной подготовки офицеров железнодорожных войск. В своем интервью он отдельно отметил высокий научный вклад учебного заведения в развитие транспортной отрасли: например, в 1990-е гг. университет выступал разработчиком по целому ряду проблем, насущных для железнодорожного транспорта. Среди них – создание первой в стране микропроцессорной системы автоматической локомотивной сигнализации.

Свой репортаж, посвященный 110-летию университета, редакция газеты «Гудок» назвала лаконично «Страна Россия, Город МИИТ, XXI век», в котором она спросила известных выпускников МИИТа, почему они выбрали данный вуз[4]. Ответы интервьюеров были опубликованы

[1] Выступление министра путей сообщения А. А. Зайцева на торжественном заседании Ученого совета университета // Инженер транспорта. 1996. № 20-22. 25 октября.

[2] Поздравление Президента РФ Б.Н. Ельцина. 24 сентября 1996 г. // Инженер транспорта. 1996. № 20-22. 25 октября.

[3] Век живет, век учит // Гудок. 1995. № 180. 26 сентября.

[4] Страна Россия, Город МИИТ, XXI век // Гудок. 2006. № 173. 26 сентября.

на страницах сентябрьского номера газеты «Гудок» за 2006 год.

В 2011 г. МИИТ отмечал 115 лет со дня основания. Ректор университета Б. А. Левин на страницах газеты «Гудок» подчеркнул: «115 лет – большой срок, и не каждый университет может похвастаться такой богатой историей. Мы гордимся, что во все времена университет был флагманом транспортного образования. Каждое пятилетие требует особого отчета, так вот докладываю: за последние пять лет МИИТ стал одним из крупнейших вузов страны – у нас получают образование и совершенствуют свои знания и навыки 118 тыс. человек»[1]. По случаю юбилея на страницах газеты «Гудок» было опубликовано интервью с ректором университета, под названием «Историческая закалка. Традиции качественного образования не меняются в МИИТе уже второй век». В своем интервью он отметил традиции и базовые ценности университета, которые несмотря на разные периоды истории оставались «незыблемыми – работа в интересах государства, тесная связь с производством, высокая квалификация профессорско-преподавательского состава, передовые научные школы, качественная фундаментальная, профессиональная и практическая подготовка специалистов всех уровней»[2]. В сентябре 2016 г. за заслуги в подготовке высококвалифицированных специалистов и научных кадров для транспортной отрасли коллективу МИИТа была объявлена Благодарность Президента Российской Федерации В. В. Путина[3].

Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 27 июня 2017 г. № МС-112-р Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II был преобразован в «Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ))». Утвержден новый устав учебного заведения. Новый статус университета послужил толчком к формированию большого научно-образовательный комплекса, университет начал расширять подготовку специалистов и научных кадров общетранспортного профиля, что отвечало приоритетам транспортной стратегии России.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации В. В. Путина от 13 апреля 2018 года № 156 РУТ (МИИТ) получил право самостоятельно разрабатывать и утверждать стандарты по всем уровням высшего образования. Ключевыми направлениями деятельности РУТ (МИИТ) является «цифровизация образования, продвижение отраслевой науки, развитие международного сотрудничества»[4] и др. В 2019 г. в университете впервые был осу-

[1] Под бурные аплодисменты // Гудок. 2011. № 175. 28 сентября.

[2] Историческая закалка. Традиции качественного образования не меняются в МИИТе уже второй век // Гудок. 2011. № 173. 26 сентября.

[3] МИИТ получил Благодарность Президента РФ В.В. Путина. 27 сентября 2016 г. // Официальный сайт Российского университета транспорта. [Электронный ресурс]: https://www.miit.ru/news/148496. Дата доступа 02.04.2026.

[4] Кузница инженеров // Официальный сайт Российского университета транспорта.

ществлен прием на собственные образовательные программы. Университет стал методическим центром и координатором программ экспорта образовательных услуг среди транспортных вузов страны[1].

С 125-м юбилеем Российский университет транспорта поздравил Президент Российской Федерации В. В. Путин. Глава государства отметил большой и славный путь, который прошел университет: «Созданный как Императорское Московское инженерное училище ведомства путей сообщения, легендарный МИИТ прошел большой, насыщенный значимыми событиями и яркими свершениями путь, стал одним из признанных лидеров отечественного высшего технического образовании»[2].

Сегодня университет остается головным вузом отрасли и по праву занимает ведущие позиции в подготовке кадров для транспортного комплекса страны. Год своего 130-летнего юбилея РУТ (МИИТ) встречает в статусе системообразующего вуза транспортной отрасли. В состав университета в настоящий момент входят: 6 институтов, 9 академий, 5 колледжей, 1 гимназия, Военный учебный центр и центр «Технопарк». Сегодня РУТ (МИИТ) принимает участие в разработке новой модели подготовки инженеров для транспортной отрасли страны. Согласно Указа Президента РФ № 27 от 22 января 2026 г. «О внесении изменений Указ Президента Российской Федерации от 12 мая 2023 г. № 343 «О некоторых вопросах совершенствования системы высшего образования»» университет включен в пилотный проект по реформе высшего образования[3]. РУТ (МИИТ) стал участником эксперимента по внедрению базового и специализированного высшего образования. Запуск новой модели образования запланирован на 1 сентября 2026 г. Кроме того, РУТ (МИИТ) начал реализацию новых образовательных программ по квантовой связи, ВСМ и автономному судоходству, которые крайне востребованы для развития транспортной системы страны.

Транспортные вузы продолжают играть важную роль в развитии транспортной отрасли, отвечая запросам и вызовам времени. История транспортного образования и науки – одно из направлений деятельности Российского общества историков транспорта (РОИТ), созданного 17 ноября 2024 г. Общество было создано на базе РУТ и стало платформой для объединения усилий ученых, музеев и

[Электронный ресурс]: https://www.miit.ru/news/177457. Дата доступа 02.04.2026.

[1] РУТ сегодня. Отчеты о деятельности // Официальный сайт Российского университета транспорта. [Электронный ресурс]: https://www.miit.ru/org/info/public-reports. Дата доступа 02.04.2026.

[2] Профессорско-преподавательскому персоналу, студентам, аспирантам и выпускникам Российского университета транспорта (МИИТ). 28 сентября 2021 г. // Официальный сайт Президента Российской Федерации. [Электронный ресурс]: http://kremlin.ru/events/president/letters/66787. Дата доступа 02.04.2026.

[3] Указ Президента Российской Федерации от 22.01.2026 г. № 27 // Официальный сайт Президента Российской Федерации. [Электронный ресурс]: http://www.kremlin.ru/acts/bank/52905. Дата доступа 02.04.2026.

вузов в сохранении и изучении истории транспортного образования и отраслевой науки.

Достижение значительных успехов в развитии университета не раз отмечали на высшем уровне. Первый заместитель министра транспорта, Председатель правления Российского общества историков транспорта К. А. Пашков на V Конгрессе молодых ученых, проходившем в Научно-технологический университете «Сириус» в ноябре 2025 г., отметил: «Университет является участником пилотного проекта по внедрению новой модели высшего образования, который реализуется в 17 вузах страны. Кроме того, недавно на площадке РУТ прошла стратегическая сессия по актуализации Транспортной стратегии до 2050 года, что подтверждает ключевую роль главного транспортного вуза в развитии отрасли»[1].

Сегодня РУТ (МИИТ) выступает системообразующим вузом, лидирующим в подготовке инженеров для высокоскоростных магистралей, логистики и умных транспортных систем. В 2026 г. в Российском университете транспорта будет запущена новая специальность в области высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ). Коллектив университета принимает комплексное участие в строительстве первой в России высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург, объединяя научно-исследовательскую и проектную деятельность в интересах транспортной отрасли страны.

Как отметил министр транспорта Российской Федерации А. С. Никитин, «создание ВСМ для нашей страны – это одновременно и вызов, и драйвер технологического развития. Мы строим ВСМ в уникальных условиях российского климата и на базе отечественных технологий нового поколения. Это разработка принципиально нового подвижного состава, железнодорожной инфраструктуры, внедрение нового уровня пассажирского сервиса, технологий управления и эксплуатации. Все это требует подготовки инженеров, глубоко понимающих специфику высокоскоростного транспорта, способных конструировать, проектировать и эксплуатировать высокоскоростные магистрали»[2].

Сегодня коллектив университета является ведущим учебным и научным центром по подготовке высококвалифицированных кадров инженеров-транспортников. Отвечая на вызовы времени, университет сохраняет славные традиции, заложенные предшествующими поколениями, и продолжает движение вперед, оставаясь опорой

[1] Итоги года и планы на будущее: в Российском университете транспорта прошло заседание Ученого совета. 13 марта 2026 г. // Официальный сайт Российского университета транспорта. [Электронный ресурс]: https://www.miit.ru/news/192594. Дата доступа 15.05.2026.

[2] Новая специальность в области ВСМ появится в Российском университете транспорта в этом году // Официальный сайт Минтранса России. [Электронный ресурс]: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12459. Дата доступа 06.04.2026.

транспортного комплекса современной и будущей России.

ПРУЦКОВ Максим Игоревич
старший преподаватель кафедры «История» Академии базовой подготовки Российского университета транспорта
Москва, Россия
max4399@yandex.ru

ПОЛУЭКТОВ Сергей Олегович
специалист Центра истории транспорта Академии базовой подготовки Российского университета транспорта
Москва, Россия
deser.back@yandex.ru

PRUTSKOV Maxim Igorevich
senior lecturer at the Department of History, Academy of Basic Training, Russian University of Transport, Moscow, Russia
max4399@yandex.ru

POLUEKTOV Sergey Olegovich
specialist at the Center for Transport History, Academy of Basic Training, Russian University of Transport
Moscow, Russia
deser.back@yandex.ru

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-117-4-22-31

Обществоведческая подготовка инженеров транспорта в период индустриализации (на примере МИИТа) / Social science training of transport engineers during industrialization: the case of miit

Аннотация

В статье рассматривается трансформация обществоведческой подготовки инженеров транспорта в Московском институте инженеров транспорта в 1929–1939 гг. Цель работы – показать связь между кадровыми задачами индустриализации, реформированием высшей технической школы и институционализацией обществоведческих подразделений МИИТа. Исследование основано на документах Архива РУТ и ЦГА Москвы, материалах ведомственной и вузовской печати, а также современных трудах по истории университета. Применены историко-генетический, институциональный и источниковедческий подходы. Установлено, что расширение приема, двухпоточная модель обучения и непрерывная производственная практика сопровождались перестройкой учебных планов, созданием Сектора общественных наук, оформлением профильной кафедры и поиском новых методических форм. Введение курса «Основы марксизма-ленинизма» завершило переход к централизованной модели, в которой обществоведческий компонент выполнял одновременно образовательную, организационную и идеологическую функции.

Ключевые слова

МИИТ; индустриализация; транспортное образование; обществоведческая подготовка; инженерно-технические кадры; подготовка инженеров транспорта; общественные науки; реформа

учебного процесса; производственная практика; марксизм-ленинизм; кадровая политика.

Abstract

The article examines the transformation of social-science training for transport engineers at the Moscow Institute of Transport Engineers between 1929 and 1939. Its purpose is to show how the personnel demands of industrialization, the reform of higher technical education, and the institutional development of MIIT's social-science units were interconnected. The study draws on records from the RUT Archive and the Central State Archive of Moscow, sectoral and university newspapers, and recent scholarship on the history of the university. Historical-genetic, institutional, and source-critical approaches are applied. The analysis demonstrates that increased enrollment, the two-stream model, and continuous industrial placements were accompanied by curriculum reform, the establishment of the Social Sciences Sector, the consolidation of a specialized department, and methodological experimentation. The introduction of the Foundations of Marxism-Leninism course completed the transition to a centralized model in which social-science education performed educational, organizational, and ideological functions.

Keywords

MIIT; industrialization; transport education; social science training; engineering and technical personnel; training of transport engineers; social sciences; educational process reform; industrial placement; Marxism-Leninism; personnel policy.

Введение

С началом реализации первого пятилетнего плана в 1928/1929 хозяйственном году страна вступила в период кардинального переустройства экономической базы. В мае 1929 года план был официально утверждён V Всесоюзным съездом Советов СССР. Индустриализация требовала колоссального напряжения сил, и главным препятствием на этом пути стала острая нехватка профессиональных кадров. Особенно остро она ощущалась в транспортной отрасли, от которой план требовал резкого увеличения перевозок угля, руды, металла, машин и строительных материалов. Подготовка инженеров транспорта из ведомственной задачи превращалась в вопрос общегосударственного значения.

Кадровый вопрос стал одной из центральных тем Пленума ЦК ВКП(б), проходившего в Москве 10–17 ноября 1929 г. В принятой резолюции «О кадрах народного хозяйства» отмечалось, что «темп подготовки новых кадров не идет ни в какое сравнение с темпами индустриализации». Проблема имела не только количественное измерение: в резолюции указывалось также на недостатки технической и экономической квалификации специалистов, а применительно к части

имевшихся кадров – на их социально-политическую неустойчивость.[1]

Пленум дал директиву расширить сеть втузов нового типа с резко выраженной специализацией и сократить срок обучения до трех-четырех лет. Эти решения стали одним из нормативно-политических оснований последующей реформы МИИТа 1930-х гг.[2]

Целью настоящей работы является рассмотрение трансформации обществоведческой подготовки инженеров транспорта в Московском институте инженеров транспорта в 1929–1939 гг. в связи с кадровыми задачами индустриализации и реформированием высшей технической школы. В число задач входило выявление этапов институционального оформления обществоведческих подразделений института – от кабинетов и бюро 1920-х гг. до профильной кафедры, – а также уточнение хронологии организационных решений и кадровых назначений, в датировке которых в литературе сохраняются расхождения.

Анализ

Практическим выражением решений ноябрьского Пленума стала перестройка работы транспортных втузов. На рубеже 1920–1930-х гг. дефицит инженерных кадров особенно заметно сказывался на железнодорожном транспорте, и от МИИТа требовалось одновременно увеличить выпуск инженеров и сохранить уровень их профессиональной подготовки.[3] Одним из ответов на этот вызов стала двухпоточная организация учебного процесса, в документах того времени описывавшаяся как обучение «по принципу конвейера». Студентов делили на два, а в отдельных случаях – на четыре потока: пока одна часть проходила производственную практику, другая изучала теоретические дисциплины, после чего потоки менялись местами. Схема давала возможность интенсивнее использовать аудитории, лаборатории и преподавательский состав. Темп перестройки отражает изменение масштаба приема. В 1929/1930 учебном году в МИИТ были приняты 714 человек, в 1930/1931 учебном году – 2500 человек с учетом автодорожного факультета.[4] Вузовская газета подчеркивала,

[1] О кадрах народного хозяйства : резолюция Пленума ЦК ВКП(б), 10–17 ноября 1929 г. – Текст : электронный // Электронная библиотека исторических документов. – URL: https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/445877 (дата обращения: 09.08.2026).

[2] Федякин, А. В. В авангарде транспортного образования и отраслевой науки России : к 125-летию Российского университета транспорта / А. В. Федякин, С. В. Медведев, А. В. Танцевова // Мир транспорта. – 2021. – Т. 19, № 3. – С. 104–113; История транспорта России : курс лекций : учебное пособие / А. А. Горбунов, С. В. Медведев, П. С. Селезнев [и др.] ; под общей редакцией А. В. Федякина. – Москва : Проспект, 2022. – 440 с.; Хрестоматия по истории транспорта России : 1917–1941 гг. : учебное пособие / А. А. Горбунов, П. С. Селезнев, А. В. Федякин, И. В. Федякин ; под общей редакцией А. В. Федякина. – Москва : Проспект, 2022. – 696 с.

[3] Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени институт инженеров железнодорожного транспорта имени И. В. Сталина за 40 лет Советской власти : сборник статей / под редакцией Д. Л. Юдина. – Москва, 1957. – С. 35.

[4] Костицкий, Н. Годы первой пятилетки (из истории МИИТа) / Н. Костицкий // Инженер

что к началу занятий были подготовлены не только общие, но и календарные планы, определявшие чередование теоретического обучения и практики для каждого студента.[1]

Переход на новые учебные планы и непрерывную производственную практику начался 1 февраля 1930 г. При Правлении МИИТа действовала специальная комиссия под председательством профессора С. В. Земблинова, на факультетах – комиссии с участием деканов, преподавателей, представителей производства и студенчества.[2]

Одновременно менялась структура самого института. В 1930–1931 учебном году на базе ряда факультетов МИИТа были образованы самостоятельные отраслевые вузы: водный факультет участвовал в формировании Ленинградского института инженеров водного транспорта, на базе автодорожного факультета МИИТа и Высшей автодорожной школы ЦУДОРТРАНСа в декабре 1930 года был учреждён Московский автомобильно-дорожный институт (МАДИ), а на базе механического факультета в 1931 г. возник Московский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта имени Ф. Э. Дзержинского (МЭМИИТ).[3] Обществоведческая подготовка развивалась в институте как часть этой более широкой специализации транспортного образования. Организационные преобразования сопровождались пересмотром содержания подготовки. Ноябрьский Пленум связывал расширение выпуска специалистов с изменением его качества: от выпускника втуза ожидались глубокие специально-технические знания, экономическая подготовка и широкий общественно-политический кругозор.

На заседании Правления МИИТа 27 ноября 1930 г. обсуждалось включение в программы курса диалектического материализма и дисциплин, посвященных реконструкции транспорта. В стенограмме ставилась задача связать преподавание точных и специальных наук с текущими производственными преобразованиями и с формированием «инженера-общественника».[4] Осуществление этой установки предполагало координацию кафедр. При дирекции была создана Планово-методическая группа, собиравшая предложения структурных подразделений и готовившая общую методическую записку для

транспорта. – 1980. – № 16 (17 октября).

[1] Московский институт инженеров транспорта. Реконструкция учебных планов. – Москва : Транспечать НКПС, 1930. – С. 7; Боевые задачи МИИТ в наступающем учебном году // Дзержинец. – 1930. – № 16 (19 сентября).

[2] Московский институт инженеров транспорта. Реконструкция учебных планов. – Москва : Транспечать НКПС, 1930. – С. 8.

[3] Костицкий, Н. Годы первых пятилеток / Н. Костицкий // Инженер транспорта. – 1980. – № 18 (21 ноября); История транспорта России. Хронология : учебное пособие / А. А. Горбунов, С. В. Медведев, П. С. Селезнев [и др.] ; под общей редакцией А. В. Федякина. – Москва : Проспект, 2021. – 336 с.

[4] Центральный государственный архив города Москвы (ЦГА Москвы). Ф. Р-406. Оп. 1. Д. 89. Л. 1.

института. Технические курсы должны были рассматриваться в связи с задачами реконструкции железнодорожного транспорта, а преподаватели общественных дисциплин – участвовать в обсуждении методологических оснований учебного процесса.[1]

Изменение программ получило организационное продолжение в переходе от прежних бюро общественных наук к Сектору общественных наук (СОН), выполнявшему функции учебно-методического центра и привлекавшему к работе представителей технических кафедр. В ноябре 1930 г. в составе сектора действовали кафедры политической экономии, экономической политики, диалектического материализма и экономической географии; последнюю возглавил доцент, впоследствии профессор Ситников.[2] В 1931 г. перед СОН были поставлены задачи по включению марксистско-ленинской методологии в преподавание дисциплин, уточнению политико-экономической составляющей профилей специалистов и укреплению производственной дисциплины. Понимание задач обществоведческого цикла выразил руководитель Бюро кабинета общественных наук И. В. Муругов. На страницах «Дзержинца» он писал, что специалист технического вуза должен получить наряду с технической подготовкой экономическое образование и общественно-политическое развитие, чтобы не только выполнять определенную производственную функцию, но и участвовать в организации активности трудового коллектива.[3]

В рамках выполнения постановления ЦИК СССР от 19 сентября 1932 г. «Об учебных программах и режиме в высшей школе и техникумах» учебная методика стала более регламентированной. За общей лекцией профессора или доцента следовала групповая проработка материала: обсуждались вопросы студентов, разбирались отдельные подтемы и первоисточники, преподаватель завершал занятие обобщающей беседой. Сочетание массовой лекции и работы в небольших группах должно было обеспечить систематическое освоение материала, а не кратковременную подготовку к сессии.[4]

Усложнение учебных и методических задач сопровождалось обновлением преподавательского состава. В 1932 г. кафедру «Диалектический материализм» возглавил Иван Степанович Дукор, одновременно руководивший сектором марксистско-ленинского воспитания. В институтской печати его работа первоначально оценивалась положительно, однако в июне 1933 г. он был снят с должности.[5]

---

[1] ЦГА Москвы. Ф. Р-406. Оп. 1. Д. 89. Л. 1, 15.

[2] ЦГА Москвы. Ф. Р-406. Оп. 1. Д. 89. Л. 15; Архив РУТ. Оп. 10. Д. 165. Л. 347.

[3] Муругов, И. В. Внимание общественным наукам / И. В. Муругов // Дзержинец. – 1930. – № 11 (30 мая).

[4] Коренная перестройка // Сталинец. – 1933. – № 1 (январь, 1-я декада); Дукор, И. С. В порядке обмена опытом / И. С. Дукор // Сталинец. – 1933. – № 7 (март).

[5] Лучшие из лучших // Сталинец. – 1932. – № 9 (30 апреля); Сталинец. – 1933. – № 15 (июнь).

С 1932 г. в МИИТе преподавал доцент Степан Никитич Жуков. В 1934 г. кафедра получила название «Диалектический материализм и ленинизм», ее руководителем стал Леонид Исаакович Рузер, член партии с 1899 г., имевший значительный опыт партийной и советской работы и состоявший в 1931–1935 гг. членом ЦИК СССР.[1]

В разные годы на кафедре работали К. И. Клорис, Л. Э. Крицман, Р. Н. Раговер и другие преподаватели, часть из которых прошла подготовку в Институте красной профессуры. Р. Н. Раговер, проработавшая в МИИТе около трех десятилетий, получила известность как лектор по истории ВКП(б); С. Н. Жуков совмещал преподавание с лекционной и пропагандистской работой за пределами института.[2] Методическая работа кафедры включала показательные занятия с последующим обсуждением, семинары, кружки и консультации. Наряду с положительными оценками вузовская газета публиковала критику качества лекций, учебных программ и организации консультаций.

Завершающий этап преобразований пришелся на 1938–1939 учебный год. После постановления ЦК ВКП(б) от 14 ноября 1938 г. «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)»» взамен самостоятельных курсов ленинизма, диалектического и исторического материализма в вузах вводился единый курс «Основы марксизма-ленинизма»; одновременно создавались единые кафедры марксизма-ленинизма.[3]

В МИИТе преподавание нового курса началось во втором семестре 1938–1939 учебного года. Программа включала 90 часов лекций по главам «Краткого курса истории ВКП(б)», консультации, последующие семинарские занятия по произведениям К. Маркса, Ф. Энгельса, В. И. Ленина и И. В. Сталина, а также итоговый экзамен. Для занятий сформировали 30 студенческих групп, оборудовали аудитории, организовали снабжение преподавателей необходимой литературой.[4]

5 февраля 1939 г. кафедра была реорганизована в кафедру «Марксизма-ленинизма». Первоначально обязанности заведующего возлагались на старшего преподавателя В. А. Фомина. А. А. Макаров стал исполняющим обязанности заведующего с 1 июня 1939 г., 12 ноября 1940 г. был утвержден заведующим кафедрой, а в 1943 г. перешел к руководству кафедрой политической экономии МЭМИИТа.[5] Приведенная хронология позволяет разграничить дату организационной реформы и последующие кадровые назначения,

[1] Назначения по институту // Сталинец. – 1934. – № 10; Архив РУТ. Оп. 10. Д. 191. Л. 283.

[2] Достойная смена / Л. С. // Сталинец. – 1935. – № 33 (15 апреля); Педагог-общественник // Инженер транспорта. – 1950. – № 15 (10 апреля); Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. Р-5143. Оп. 1. Д. 282. Л. 7.

[3] О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» : постановление ЦК ВКП(б) от 14 ноября 1938 г. – Москва : Государственное издательство политической литературы, 1938. – 24 с.

[4] Архив РУТ. Оп. 10. Д. 204. Л. 83; Изучение «Основ марксизма-ленинизма» // Сталинец. – 1939. – № 26 (7 февраля).

[5] Архив РУТ. Личное дело А. А. Макарова. Оп. 78. Д. 133. Л. 2.

которые в литературе нередко смешиваются.

Отчеты МИИТа фиксировали усиление контроля за качеством лекций, проведение коллоквиумов, консультаций и теоретических конференций. По итогам первых экзаменов в 1938–1939 учебном году из 221 оценки 50 % составляли «отлично», 36,8 % – «хорошо», 13,2 % – «посредственно»; в следующем учебном году доля отличных и хороших оценок также увеличилась.[1] Эти данные могут рассматриваться как один из косвенных показателей того, что новый курс был организационно встроен в учебный процесс.

Выводы

В период индустриализации система обществоведческой подготовки инженеров транспорта в МИИТе была преобразована коренным образом. Расширение приема, двухпоточная модель обучения и непрерывная производственная практика потребовали перестройки учебных планов, а вслед за ней – и организационного оформления обществоведческого цикла: от отдельных кабинетов и бюро 1920-х гг. институт прошел путь к Сектору общественных наук, а затем к самостоятельной профильной кафедре, дважды сменившей название за пять лет. Введение курса «Основы марксизма-ленинизма» в 1938–1939 учебном году завершило этот переход, придав обществоведческой подготовке централизованный и унифицированный характер.

На протяжении рассмотренного десятилетия обществоведческий компонент выполнял в институте одновременно образовательную, организационную и идеологическую функции, а его развитие определялось внутриполитическими задачами. Вместе с тем историю кафедры нельзя сводить лишь к расширению идеологического контроля: она сопровождалась поиском форм преподавания, пригодных для массового технического вуза. В результате МИИТ готовил того советского инженера-транспортника, которого требовала эпоха, – технически грамотного специалиста, обладавшего экономической подготовкой и общественно-политическим кругозором.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Всегда в движении. – Москва: Пан пресс, 2021. – 554 с.

2. История транспорта России: курс лекций: учебное пособие / А. А. Горбунов, С. В. Медведев, П. С. Селезнев [и др.]; под общей редакцией А. В. Федякина. – Москва: Проспект, 2022. – 440 с. – ISBN 978-5-392-36636-1.

3. История транспорта России. Хронология: учебное пособие / А. А. Горбунов, С. В. Медведев, П. С. Селезнев [и др.]; под общей редакцией А. В. Федякина. – Москва: Проспект, 2021. – 336 с. – ISBN 978-5-392-32884-0.

4. Хрестоматия по истории транспорта России: 1917–1941 гг.: учебное пособие / А. А. Горбунов, П. С. Селезнев, А. В. Федякин, И. В.

[1] ЦГА Москвы. Ф. Р-406. Оп. 1. Д. 245. Л. 20–21; Костицкий, Н. Годы первой пятилетки (из истории МИИТа) / Н. Костицкий // Инженер транспорта. – 1980. – № 20 (28 ноября).

Федякин; под общей редакцией А. В. Федякина. – Москва: Проспект, 2022. – 696 с. – ISBN 978-5-392-36277-6. – Текст: непосредственный.

5. Коренная перестройка. – Текст : непосредственный // Сталинец. – 1933. – № 1 (январь, 1-я декада).

6. Костицкий, Н. Годы первой пятилетки (из истории МИИТа) / Н. Костицкий. – Текст: непосредственный // Инженер транспорта. – 1980. – № 16 (17 октября).

7. Костицкий, Н. Годы первой пятилетки (из истории МИИТа) / Н. Костицкий. – Текст: непосредственный // Инженер транспорта. – 1980. – № 20 (28 ноября).

8. Костицкий, Н. Годы первых пятилеток / Н. Костицкий. – Текст: непосредственный // Инженер транспорта. – 1980. – № 18 (21 ноября).

9. Московский институт инженеров транспорта. Реконструкция учебных планов. – Москва : Транспечать НКПС, 1930. – 16 с. – Текст: непосредственный.

10. Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени институт инженеров железнодорожного транспорта имени И. В. Сталина за 40 лет Советской власти: сборник статей / под редакцией Д. Л. Юдина. – Москва, 1957. – Текст: непосредственный.

11. Муругов, И. В. Внимание общественным наукам / И. В. Муругов. – Текст : непосредственный // Дзержинец. – 1930. – № 11 (30 мая).

12. О кадрах народного хозяйства: резолюция Пленума ЦК ВКП(б), 10–17 ноября 1929 г. – Текст: электронный // Электронная библиотека исторических документов. – URL: https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/445877 (дата обращения: 09.08.2026).

13. О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)»: постановление ЦК ВКП(б) от 14 ноября 1938 г. – Москва: Государственное издательство политической литературы, 1938. – 24 с. – Текст: непосредственный.

14. Федякин, А. В. В авангарде транспортного образования и отраслевой науки России: к 125-летию Российского университета транспорта / А. В. Федякин, С. В. Медведев, А. В. Танцевова. – Текст: непосредственный // Мир транспорта. – 2021. – Т. 19, № 3. – С. 104–113.

15. Боевые задачи МИИТ в наступающем учебном году. – Текст: непосредственный // Дзержинец. – 1930. – № 16 (19 сентября).

16. Дукор, И. С. В порядке обмена опытом / И. С. Дукор. – Текст: непосредственный // Сталинец. – 1933. – № 7 (март).

17. Лучшие из лучших. – Текст: непосредственный // Сталинец. – 1932. – № 9 (30 апреля).

18. Сталинец. – 1933. – № 15 (июнь). – Текст: непосредственный.

19. Назначения по институту. – Текст: непосредственный // Сталинец. – 1934. – № 10.

20. Достойная смена / Л. С. – Текст: непосредственный // Сталинец. – 1935. – № 33 (15 апреля).

21. Педагог-общественник. – Текст: непосредственный // Инженер транспорта. – 1950. – № 15 (10 апреля).

22. Изучение «Основ марксизма-ленинизма». – Текст: непосредственный // Сталинец. – 1939. – № 26 (7 февраля).

REFERENCES

1. Always in Motion [*Vsegda v dvizhenii*]. – Moscow: Pan press, 2021. 554 p.
2. Gorbunov A.A., Medvedev S.V., Seleznev P.S. et al. History of Transport in Russia: Course of Lectures: Textbook [*Istoriya transporta Rossii: kurs lektsiy: uchebnoye posobiye*] / Ed. by A.V. Fedyakin. – Moscow: Prospekt, 2022. 440 p. ISBN 978-5-392-36636-1.
3. Gorbunov A.A., Medvedev S.V., Seleznev P.S. et al. History of Transport in Russia. Chronology: Textbook [*Istoriya transporta Rossii. Khronologiya: uchebnoye posobiye*] / Ed. by A.V. Fedyakin. – Moscow: Prospekt, 2021. 336 p. ISBN 978-5-392-32884-0.
4. Gorbunov A.A., Seleznev P.S., Fedyakin A.V., Fedyakin I.V. Reader on the History of Transport in Russia: 1917–1941: Textbook [*Khrestomatiya po istorii transporta Rossii: 1917–1941 gg.: uchebnoye posobiye*] / Ed. by A.V. Fedyakin. – Moscow: Prospekt, 2022. 696 p. ISBN 978-5-392-36277-6.
5. Radical Restructuring [*Korennaya perestroyka*] // Stalinets [Stalinets]. – 1933. – No. 1 (January, 1st decade).
6. Kostitsky N. Years of the First Five-Year Plan (from the History of MIIT) [*Gody pervoy pyatiletki (iz istorii MIITa)*] // Transport Engineer [Inzhener transporta]. – 1980. – No. 16 (October 17).
7. Kostitsky N. Years of the First Five-Year Plan (from the History of MIIT) [*Gody pervoy pyatiletki (iz istorii MIITa)*] // Transport Engineer [Inzhener transporta]. – 1980. – No. 20 (November 28).
8. Kostitsky N. Years of the First Five-Year Plans [Gody pervykh pyatiletok] // Transport Engineer [Inzhener transporta]. – 1980. – No. 18 (November 21).
9. Moscow Institute of Transport Engineers. Reconstruction of Curricula [*Moskovskiy institut inzhenerov transporta. Rekonstruktsiya uchebnykh planov*]. – Moscow: Transpechat' NKPS, 1930. 16 p.
10. Moscow Order of Lenin and Order of the Red Banner of Labour Institute of Railway Engineers named after I.V. Stalin for 40 Years of Soviet Power [*Moskovskiy ordena Lenina i ordena Trudovogo Krasnogo Znameni institut inzhenerov zheleznodorozhnogo transporta imeni I. V. Stalina za 40 let Sovetskoy vlasti*]: Collection of Articles / Ed. by D.L. Yudin. – Moscow, 1957.
11. Murugov I.V. Attention to Social Sciences [*Vnimaniye obshchestvennym naukam*] // Dzerzhinets [Dzerzhinets]. – 1930. – No. 11 (May 30).
12. On Personnel of the National Economy: Resolution of the Plenum of the Central Committee of the All-Union Communist Party (Bolsheviks), November 10–17, 1929 [*O kadrakh narodnogo khozyaystva: rezolyutsiya Plenuma TsK VKP(b), 10–17 noyabrya 1929 g.] [Electronic resource*] // Electronic Library of Historical Documents. URL: https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/445877 (accessed: 09.08.2026).
13. On the Organization of Party Propaganda in Connection with the Publication of the "Short Course of the History of the All-Union Communist Party (Bolsheviks)": Resolution of the Central Committee of the All-Union Communist Party (Bolsheviks) of November 14, 1938 [*O postanovke partiynoy propagandy v svyazi s vypuskom «Kratkogo kursa istorii VKP(b)»:*

postanovlenie TsK VKP(b) ot 14 noyabrya 1938 g.]. – Moscow: State Publishing House of Political Literature, 1938. 24 p.

14. Fedyakin A.V., Medvedev S.V., Tantseva A.V. At the Forefront of Transport Education and Industry Science in Russia: To the 125th Anniversary of the Russian University of Transport [V *avangarde transportnogo obrazovaniya i otraslevoy nauki Rossii: k 125-letiyu Rossiyskogo universiteta transporta*] // World of Transport [Mir transporta]. – 2021. – Vol. 19, No. 3. – Pp. 104–113.

15. The Combat Tasks of MIIT in the Coming Academic Year [*Boevyye zadachi MIIT v nastupayushchem uchebnom godu*] // Dzerzhinets [Dzerzhinets]. – 1930. – No. 16 (September 19).

16. Dukor I.S. In the Order of Exchange of Experience [*V poryadke obmena opytom*] // Stalinets [Stalinets]. – 1933. – No. 7 (March).

17. Best of the Best [*Luchshiye iz luchshikh*] // Stalinets [Stalinets]. – 1932. – No. 9 (April 30).

18. Stalinets [Stalinets]. – 1933. – No. 15 (June).

19. Appointments at the Institute [*Naznacheniya po institutu*] // Stalinets [Stalinets]. – 1934. – No. 10.

20. Worthy Replacement [*Dostoynaya smena*] / L.S. // Stalinets [Stalinets]. – 1935. – No. 33 (April 15).

21. Public Educator [*Pedagog-obshchestvennik*] // Transport Engineer [Inzhener transporta]. – 1950. – No. 15 (April 10).

22. Study of the "Fundamentals of Marxism-Leninism" *[Izucheniye «Osnov marksizma-leninizma»*] // Stalinets [Stalinets]. – 1939. – No. 26 (February 7).

АЛЕКСАШИН Матвей Алексеевич
аспирант, Российский университет транспорта, Москва,Россия
abp-rut@yandex.ru

ALEKSASHIN Matvey Alekseevich
Postgraduate Student, Russian University of Transport, Moscow, Russia
abp-rut@yandex.ru

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-117-4-32-40

Политические риски транспортных проектов и механизмы их нейтрализации: анализ российского опыта / Political risks of transport projects and mechanisms for mitigating them: an analysis of the Russian experience

Аннотация

В статье анализируются политические риски транспортно-инфраструктурных проектов и механизмы их нейтрализации на основе анализа российского опыта. Актуальность обусловлена структурными трансформацией и масштабированием транспортной отрасли России в условиях геополитической нестабильности, санкционного давления и сопутствующих процессов, которые в свою очередь создают большое количество рисков для инфраструктурно-транспортных проектов и объектов. Особое внимание уделяется раскрытию содержания понятия «политический риск», его классификации применимо к транспортно-инфраструктурным проектам и объектам в России. Также рассматриваются существующие механизмы нейтрализации политических рисков и факторы, определяющие их разработку с учетом жизненного цикла инфраструктурно-транспортного проекта. В заключении автор предлагает концепт многоуровневой системы механизмов нейтрализации политических рисков, объединяющей уровни отдельного проекта и всего транспортно-инфраструктурного комплекса России.

Ключевые слова

Политический риск; транспортно-инфраструктурные проект; национальная безопасность; транспорт России; нейтрализация рисков.

Abstract

This article analyzes the political risks associated with transport infrastructure projects and the mechanisms for their mitigation, drawing on an analysis of the Russian experience. The relevance of this study is driven by the structural transformation and expansion of Russia's transport sector amid geopolitical instability, sanctions pressure, and related processes,

which in turn generate a multitude of risks for transport infrastructure projects and facilities. Special attention is devoted to elucidating the concept of "political risk" and its classification as applied to transport infrastructure projects and facilities in Russia. The article also examines existing mechanisms for mitigating political risks and the factors that determine their development, taking into account the life cycle of a transport infrastructure project. In conclusion, the author proposes a concept for a multi-level system of political risk mitigation mechanisms that integrates the level of individual projects with the level of Russia's entire transport infrastructure complex.

Keywords

Political risk; transport infrastructure projects; national security; Russian transport; risk mitigation.

Введение

Актуальность темы исследования определяется прежде всего текущими процессами структурной трансформации и масштабирования транспортно-инфраструктурного сектора в Российской Федерации, которые в свою очередь происходят на фоне обострения геополитической обстановки, перманентного экономического кризиса, санкционного давления со стороны недружественных стран, как следствие – переориентации логистических потоков и подходов к их жизнеобеспечению, суверенизации отрасли с целью достижения национальной безопасности. Все вышеперечисленное подразумевает под собой особое внимание к системам прогнозирования, мониторинга и механизмам нейтрализации рисков разной природы происхождения со стороны всей вертикали ответственных субъектов на любом из этапов жизненного цикла проекта транспортной инфраструктуры, начиная с идеи, планирования строительства, заканчивая введением в эксплуатацию и постэксплуатацией, т.к. цена ошибки как никогда велика, не только в коммерческом смысле этого выражения. Такие системы и механизмы, позволяющие свести вероятность наступления и последствия к минимуму, по отношению к экономическим и финансовым, технологическим, экологическим, проектным рискам в отрасли исторически сформированы и активно обозреваются в научной среде, чего нельзя сказать про политические риски.

Тематика политического риск-менеджмента имеет значительный интерес российских исследователей последние три десятилетия, но ограничивается отдельными аспектами: теорией политического риска в международном бизнесе, рискам проектов государственно-частного партнерства, политическим рискам международного сотрудничества в условиях санкций – все это в свою очередь без привязки конкретно к транспортной отрасли, к управлению инфраструктурно-транспортными проектами на всех этапах их жизненного цикла. Между тем само понимание политического риска в имеющихся исследованиях зачастую сосредоточено на коммерческо-экономическом аспекте, что не всегда

имеет место быть актуальным, когда речь идет о стратегически важной для конкурентного преимущества государства транспортной инфраструктуре.

Целью данной статьи является систематизация теоретических подходов к пониманию политических рисков в транспортно-инфраструктурном секторе и механизмов их нейтрализации на основе анализа российского опыта.

Для достижения поставленной цели решаются следующие задачи:

- Раскрыть содержание понятия «политический риск» в контексте транспортно-инфраструктурных проектов;
- Классифицировать политические риски в контексте транспортно-инфраструктурных проектов;
- Предложить концепт системы аспектов для механизма нейтрализации политических рисков с учетом всего жизненного цикла транспортно-инфраструктурных проектов.

Понятие, специфика и классификация политических рисков транспортно-инфраструктурных проектов

Под «политическим риском» в классическом, в изначальном, понимании, которое уже имеет мало общего с текущей действительностью терминологии, чаще всего подразумевают некоторую угрозу прямого государственного вмешательства в деятельность иностранного инвестора. В отечественной традиции «политический риск» зачастую ассоциируется с вероятностью неблагоприятных изменений условий деятельности, которые происходят вследствие действий органов власти или других политических государственных или негосударственных акторов. Так или иначе «политический риск» чаще всего коррелирует с экономико-коммерческими, инвестиционными аспектами потерь для того или иного субъекта. В контексте рассмотрения феномена в рамках транспортно-инфраструктурного сектора, когда речь идет о новых проектах, мегапроектах, или проектах масштабной модернизации существующей инфраструктуры, такой подход не всегда оправдан.

Специфика транспортно-инфраструктурных проектов определяется протяженными во времени процессами предпроектной стадии, строительства, ввода в эксплуатацию, привязанностью к конкретным территориям в рамках одного или нескольких регионов, стран-соседей и стратегической значимостью для национальной безопасности и суверенитета. В случае с транспортной инфраструктурой не всегда однозначно в проекты закладываются критерии коммерческой эффективности, возврата инвестиций, потому что есть иная стратегическая целесообразность, обоснованная связанностью территорий, обеспечением суверенитета в критической инфраструктуре, оборонной логистикой, социальными обязательствами. Транспортно-инфраструктурный сектор экономики – это структурная среда для возникновения политических рисков в силу долгосрочной важности для суверенитета, социально-

экономической стабильности, национальной безопасности каждых уже построенных или строящихся дорог, мостов, морских, авиационных, железнодорожных путей, транспортных хабов и т.д. Политические риски транспортно-инфраструктурных проектов имеют, исходя из вышеперечисленных причин, множество разноплановых аспектов, которые критически важно учитывать в политическом риск-менеджменте для эффективного функционирования всей транспортной экосистемы взаимосвязанных между собой объектов:

- Их необходимо анализировать в единой матрице с другими группами рисков в силу сложности прогнозирования природы источников их возникновения на разных стадиях жизни проекта;
- Их прогнозирование и мониторинг должны быть перманентными на всех стадиях существования объекта вплоть до постэксплуатации, а не только до этапа начала эксплуатации, ввода объекта в работу;
- Их необходимо учитывать не только в привязке к инвестиционным потерям, негативный экономико-коммерческий эффект от наступления риска не должен быть превалирующим при его оценке и придании ему значения;
- Их механизмы нейтрализации должны быть не статичными, а гибкими и постоянно меняющимися процедурами, динамичной системой, которая подстраивается под окружающую действительность настоящего.

Таким образом, под политическим риском транспортно-инфраструктурного проекта следует понимать вероятность неприятных последствий для вовлеченных субъектов на любом этапе жизненного цикла строящегося или построенного объекта, которые вызваны действиями или бездействием в разные временные периоды тех или иных политических государственных или негосударственных акторов.

Классифицировать политические риски транспортно-инфраструктурных проектов можно не исчерпывающе следующим образом (см. Таблица 1).

Проявления политических рисков в транспортно-инфраструктурном комплексе может иметь как явные, так и не явные последствия: зачастую не связанные очевидно с самими объектами, но распространяющимися на них (см. Таблица 2).

Таблица 1. Классификация политических рисков транспортно-инфраструктурных проектов

Тип риска	Источник	Сфера проявления последствий	Примеры проявления
Внешнеполитический	Третьи государства, международные организации (как межгосударственные, так и негосударственные)	Экономическая и инвестиционно-коммерческий; для национальной безопасности и суверенитета	Санкционные ограничения доступа к транспортной инфраструктуре

Геополитический	Третьи государства; Межгосударственные организации	Для суверенитета и международного статуса; экономическая; для национальной безопасности и суверенитета	Территориальные конфликты транзитных стран, делигитимация маршрутов или логистических путей, хабов
Внутриполитический-регуляторный	Регуляторы, бюджетные органы	Институционально-управленческая (доверие к регулятору); экономическая	Пересмотр тарифов и условий концессий, перенос сроков финансирования, протестные движения
Внутриполитический-социальный	Местные группы, ведомства, бюджетные органы	Социально-политическая; институционально-управленческая	Протестные движения, конкуренция за доступ к инфраструктуре

Таблица 2. Примеры проявления политических рисков применительно к транспортно-инфраструктурным проектам и объектам Российской Федерации

Пример проявления	Отсылка к транспортно-инфраструктурным проектам/объектам
Санкционные ограничения доступа к транспортной инфраструктуре	Восточный полигон РЖД – ускоренная переориентация грузопотоков на восток после закрытия портов и маршрутов ЕС
Территориальные конфликты транзитных стран	МТК «Север-Юг» – зависимость маршрута от политической стабильности транзитных государств (Регион Ближнего Востока, страны Каспия и Закавказья)
Протестные движения	Трасса М-11 – конфликт вокруг Химкинского леса
Конкуренция за доступ к инфраструктуре	Восточный полигон РЖД – конкуренция экспортных отраслей за пропускную способность БАМа и Транссиба

Механизмы нейтрализации политических рисков транспортно-инфраструктурных проектов

На сегодняшний день механизмы нейтрализации политических рисков без отраслевой привязки все чаще рассматриваются через призму системного подхода, а не разового реактивного действия, что уже можно считать прорывом в истории самой тематики. Однако, текущие подходы направлены скорее на отработку рисков в рамках уровней их возникновения – микрополитическом и макрополитическом. Например, к таким механизмам косвенно можно отнести Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» от 09.02.2007[1], в котором

[1] О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от

прилагается категорирование объектов транспортной инфраструктуры по угрозе актов незаконного вмешательства: закон сегрегирует все объекты транспортной инфраструктуры на категории в зависимости от степени угрозы акта незаконного вмешательства и его потенциальных последствий, тем самым обязывая вовлеченных акторов проводить мониторинг и оценку уязвимости, планировать защитные меры с целью нейтрализации потенциальных угроз. Но текущие подобные и аналогичные механизмы выстроены без привязки к проектной деятельности, жизненному циклу проекта и объекта в целом, в контексте полноценного цикла существования объекта, в то время как для транспортно-инфраструктурных проектов и уже построенных объектов, цикл жизни которых может исчисляться десятилетиями, критически важно разрабатывать именно такие механизмы, с именно такой привязкой, своевременно их адаптировать.

Текущий инструментарий абсолютно не исчерпывающе группируется по нескольким направлениям (см. Таблица 3).

Таблица 3. Классификация групп механизмов нейтрализации политических рисков

Группа механизмов	Что включают в себя
Институционально-правовые	Гарантии, данные государством; стабилизационные оговорки
Финансовые	Страхование рисков; диверсификация рисков; хеджирование рисков
Процедурные	Общественные слушания и голосования; превентивная оценка социально-экономических эффектов
Организационно-управленческие	Количественные и качественные методы превентивной оценки

Но механизмов нейтрализации политических рисков, которые могут быть использованы в процессах реализации новых транспортно-инфраструктурных проектов и эксплуатации уже существующих объектов, в явном виде не отражено в регламентирующих стратегических документах. Для разработки таких механизмов, по мнению автора, следует учитывать следующие факторы:

- Фактор продолжительного жизненного цикла. В процессе разработки механизма важно учитывать, что меры нейтрализации политических рисков должны быть разработаны не только для проектного этапа жизненного цикла объекта, но и для его эксплуатации, постэксплуатационного этапа в том числе. Необходимо учитывать фазы жизненного цикла как на проектном, так и на объектных уровнях.
- Фактор рискогенности отрасли. Транспортная отрасль в целом – отрасль с перманентно возникающими рисками любого характера, которые в свою очередь могут быть причиной возникновения политического риска. Должны быть разработаны превентивные

08.03.2026) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

матрицы рисков, наступление которых влечет появление политического риска.

- Фактор многоаспектных последствий. Механизмы нейтрализации политических рисков должны быть направлены не только на экономически-коммерческие и инвестиционные потери, но и учитывать потенциал потерь с точки зрения национальной безопасности, суверенитета, легитимации, репутационных издержек государственных и негосударственных акторов.
- Фактор гибкости. Системы мониторинга, прогнозирования, равно как и механизмы нейтрализации, должны обладать свойством актуальности, динамично меняться с целью адаптации под реалии окружающей среды, а не оставаться статичными. В них также должны учитываться тип проекта или объекта, его фаза жизненного цикла, внешние аспекты окружающей действительности. Учет данного фактора необходим в условиях перманентно меняющейся обстановки в целом.

В свою очередь, закономерным итогом механизмы нейтрализации политических рисков должны быть объединены в единую многоуровневую систему, в рамках которой можно работать с минимизацией политических рисков на периметрах как каждого проекта или объекта, так и всего транспортно-инфраструктурного комплекса России. Необходимо адаптировать механизмы разных уровней так, чтобы они были, с одной стороны, заменяемы, с другой стороны взаимосвязаны и системны.

Заключение

Таким образом, чтобы нейтрализовывать политические риски, последствия которых влекут за собой угрозы не только инвестиционные, экономическо-коммерческие, но угрозы для национальной безопасности, суверенитета, необходимо:

- Определять сам феномен политического риска в транспортно-инфраструктурном сегменте через призму широкого понимания потенциальных потерь;
- Классифицировать политические риски аналогично через призму широкого понимания угроз для разного уровня вовлеченных акторов;
- Разработать многоуровневую систему – единый механизм для нейтрализации политических рисков всей транспортной инфраструктуры России с учетом жизненных циклов объектов и других факторов.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Джус И.В. Политические риски: оценка, анализ и управление: автореф. дис. ... канд. полит. наук. М., 2002.
2. Батраева О.Б., Бирюлин И.В., Бирюлина Т.В. и др. Политические риски современного государства и общества / под ред. А.А. Коробова; Поволжский институт управления им. П.А. Столыпина. Саратов:

Изд-во Поволжского института управления им. П.А. Столыпина, 2024. 205 с.

3. Горюшина Е.М. Политические риски нестабильности: неоинституциональный подход: дис. ... канд. полит. наук: 23.00.01 / Южный федеральный университет. Ростов-на-Дону, 2022.

4. Нечкин Д.А. Эволюция понятия «политический риск»: классические и современные концепции // Вестник Московского университета. Серия 25. 2018. № 4.

5. Панюков А.Ю. Становление понятия «политический риск» в политологии // Вестник Пермского университета. Политология. 2015. № 2 (30). С. 99–106.

6. Бордовских А.Н. Политический риск и корпоративная ответственность // Контуры глобальных трансформаций. 2016. № 2. С. 67–79.

7. Малышева Д.Б. Международный транспортный коридор «Север — Юг» и страны Центральной Азии // Ближний и Постсоветский Восток. 2024. № 4.

8. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 08.03.2026) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

9. Радина Н.К. «Непротивление злу насилием»: о характере активизма российских неправительственных организаций // The Journal of Social Policy Studies. 2011. Т. 9. № 2. С. 207–218.

10. Гришкова Д.Ю., Чигрин Н.С. Анализ логистических рисков в условиях переориентации грузопотоков в восточном направлении // Социально-экономический и гуманитарный журнал (Красноярский ГАУ). 2024. № 2. С. 83–89.

REFERENCES

1. Dzhus I.V. Political risks: assessment, analysis and management [*Politicheskie riski: ocenka, analiz i upravlenie*]: Abstract of Cand. Sci. (Political Science) dissertation. Moscow, 2002.

2. Batraeva O.B., Biryulin I.V., Biryulina T.V. et al. Political risks of the modern state and society [*Politicheskie riski sovremennogo gosudarstva i obshchestva*] / ed. by A.A. Korobov; Volga Region Institute of Administration named after P.A. Stolypin. Saratov: Volga Region Institute of Administration Press, 2024. 205 p.

3. Goryushina E.M. Political risks of instability: a neo-institutional approach [*Politicheskie riski nestabil'nosti: neoinstitucional'nyj podhod*]: Cand. Sci. (Political Science) dissertation: 23.00.01 / Southern Federal University. Rostov-on-Don, 2022.

4. Nechkin D.A. Evolution of the concept of "political risk": classical and modern concepts [*Evolyuciya ponyatiya «politicheskij risk»: klassicheskie i sovremennye koncepcii*] // Bulletin of Moscow University. Series 25 [Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 25]. 2018. No. 4.

5. Panyukov A.Yu. Formation of the concept of "political risk" in political science [*Stanovlenie ponyatiya «politicheskij risk» v politologii] // Bulletin of Perm University. Political Science* [Vestnik Permskogo universiteta. Politologiya]. 2015. No. 2 (30). pp. 99–106.

6. Bordovskikh A.N. Political risk and corporate responsibility [*Politicheskij risk i korporativnaya otvetstvennost'*] // Contours of Global Trans-

formations [Kontury global'nyh transformacij]. 2016. No. 2. pp. 67–79.

7. Malysheva D.B. The International North–South Transport Corridor and Central Asian countries [*Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever — Yug» i strany Central'noj Azii*] // Middle and Post-Soviet East [Blizhnij i Postsovetskij Vostok]. 2024. No. 4.

8. On Transport Security [*O transportnoj bezopasnosti*]: Federal Law No. 16-FZ of February 9, 2007 (as amended on March 8, 2026) // Collected Legislation of the Russian Federation [Sobranie zakonodatel'stva RF]. 2007. No. 7. Art. 837.

9. Radina N.K. "Non-resistance to evil by force": on the nature of activism of Russian non-governmental organizations [«*Neprotivlenie zlu nasiliem»: o haraktere aktivizma rossijskih nepravitel'stvennyh organizacij*] // The Journal of Social Policy Studies. 2011. Vol. 9. No. 2. pp. 207–218.

10. Grishkova D.Yu., Chigrin N.S. Analysis of logistics risks in the context of reorientation of freight flows to the eastern direction [*Analiz logisticheskih riskov v usloviyah pereorientacii gruzopotokov v vostochnom napravlenii*] // Social-Economic and Humanitarian Journal (Krasnoyarsk State Agrarian University) [Social'no-ekonomicheskij i gumanitarnyj zhurnal]. 2024. No. 2. pp. 83–89.

КОЧЕТКОВ Егор Евгеньевич
кандидат политических наук, доцент, доцент, Российский университет транспорта, Москва, Россия
kochetkov.work@gmail.com

KOCHETKOV Egor Evgenievich
Candidate of Political Sciences, Associate Professor, Associate Professor, Russian University of Transport, Moscow, Russia
kochetkov.work@gmail.com

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-117-4-41-49

Северный морской путь в российско-китайском взаимодействии в 2023–2026 гг.: институциональные механизмы и функциональное расширение / The Northern Sea route in Russia–China cooperation in 2023–2026: institutional mechanisms and functional expansion

Аннотация

В статье рассматривается изменение китайского коммерческого использования Северного морского пути в 2023–2026 гг. через соотношение коммерческой практики и российско-китайских институциональных механизмов. Показано, что в 2023–2024 гг. устойчивые контейнерные перевозки складывались преимущественно в двустороннем сообщении, тогда как в 2025–2026 гг. к нему добавился заявленный и начатый сезонный транзит Китай—Северная Европа. Сопоставление двух моделей выявляет различие оснований: двусторонние институты поддерживают российско-китайскую логистику, тогда как CAX развивается вне этой рамки, опираясь прежде всего на коммерческую инициативу и общий разрешительный режим СМП. Более обоснованно говорить о функциональном расширении маршрута, ограниченном коммерческими, нормативными, инфраструктурными и экологическими факторами.

Ключевые слова

Северный морской путь; Китай; российско-китайские отношения; институционализация.

Abstract

The article examines changes in Chinese commercial use of the Northern Sea Route in 2023–2026 through the interaction between commercial practices and Russia–China institutional mechanisms. In 2023–2024, recurring container shipping developed mainly within bilateral trade, while in 2025–2026 a seasonal China–Northern Europe transit service was announced and launched. Comparison of the two models reveals different foundations: bilateral institutions support Russia–China logistics, whereas CAX develops outside this framework, relying primarily on commercial initiative and the general NSR permitting regime. The developments are therefore better interpreted as functional expansion constrained by commercial, regulatory, infrastructural and environmental factors.

Keywords

Northern Sea Route; China; Russia–China relations; institutionalization.

Введение

В августе 2026 г. на Северном морском пути одновременно проявились две разные линии китайского участия. 15 августа контейнеровоз Dubai Tower вышел из Нинбо-Чжоушань, открыв первый рейс заявленного еженедельного сезонного China-Europe Arctic Express (CAX); на навигацию запланировано восемь рейсов семью судами. Отдельно 19 августа Xin Xin Hai 1 компании NewNew Shipping Line прибыл в Мурманск с 502 контейнерами автокомпонентов; к 30 августа груз был передан на железную дорогу для отправки в центральные регионы России.[1]

CAX использует российскую Арктику как транзитное пространство между Китаем и Европой, тогда как мурманский рейс встроен в двустороннюю цепочку с российской портовой и железнодорожной инфраструктурой. Предметом анализа поэтому становятся функции маршрута и институты, внутри которых развивается коммерческая практика.

Российские исследования связывают развитие СМП с совпадением и расхождением интересов России и Китая [1; 2], а работы о нормативном режиме показывают пределы двусторонней координации [3; 5]. Транспортные исследования моделируют конкурентоспособность и устойчивость северного маршрута в сети Китай—Европа [6; 7]. Однако эти работы не могли сопоставить две одновременно наблюдаемые в 2026 г. модели — двустороннюю логистику NewNew и сезонный транзит CAX. В этом состоит эмпирическая лакуна статьи.

Исследовательский вопрос сформулирован так: в какой мере практика 2023–2026 гг. свидетельствует о функциональном расширении китайского использования СМП и какую роль в этом процессе играют российско-китайские институциональные механизмы?

Гипотеза состоит в том, что функциональное расширение СМП имеет разные институциональные основания. Двусторонняя институционализация снижает часть организационной неопределённости для российско-китайской логистики NewNew, тогда как транзит CAX развивается вне этой сети и зависит прежде всего от коммерческой инициативы оператора, общего разрешительного режима СМП и российской инфраструктуры. Конкурирующее объяснение связывает наблюдаемую динамику с отдельными логистическими проектами; нормативные расхождения и зависимость от российской инфраструктуры ограничивают глубину координации [3].

[1] В порт Мурманск по СМП прибыл первый контейнеровоз из Китая // PortNews. 19.08.2026. URL: https://portnews.ru/news/395720/; Китайские контейнеры отправились из Мурманска по железной дороге // СеверПост. 30.08.2026. URL: https://severpost.ru/read/212438/ (дата обращения: 01.09.2026).

Методы и эмпирическая база

Используются сравнительно-институциональный и структурно-функциональный подходы: сопоставляются подкомиссия, дорожная карта, совместное предприятие и региональные соглашения, а перевозочные схемы различаются по выполняемой функции и институциональной опоре. Инфраструктурные проекты рассматриваются как политико-управленческие комплексы, где государственные решения и коммерческие интересы не совпадают автоматически [4].

Эмпирическая база включает официальные документы, материалы «Росатома», региональных властей, операторов и отраслевых источников. Данные фиксируются на 31 августа 2026 г.; САХ рассматривается как заявленный и начатый регулярный сезонный сервис, но не как уже подтверждённая серией завершённых рейсов линия.

Политическая рамка, коммерческая практика и институционализация

Политическая рамка китайского участия появилась раньше современной практики. Белая книга КНР 2018 г. связала арктические маршруты с «Полярным шелковым путём» и поощрила коммерческие пробные рейсы как подготовку к будущей регулярной эксплуатации.[1] Однако этот документ задаёт направление политики, а не доказывает государственное управление каждым рейсом.

Практический поворот произошёл в 2023–2024 гг. По данным, которые в августе 2026 г. привёл глава «Росатома» А. Лихачёв, китайские судоходные компании выполнили по СМП семь контейнерных рейсов в 2023 г., 14 — в 2024 г. и 24 — в 2025 г.[2] Эти показатели нельзя приписывать одной NewNew Shipping. Их также нельзя смешивать с общей транзитной статистикой СМП: по состоянию на 30 ноября 2025 г. на всей трассе было зафиксировано 103 транзитных рейса, выполненных 88 судами.[3] По самой NewNew подтверждены 13 рейсов на линии Архангельск—Китай в 2024 г. и более 20 тыс. TEU.[4] Разведение показателей важно: они описывают разные совокупности перевозок.

В июле 2024 г. был запущен «Арктический экспресс № 1»: первый состав отправился с ТЛЦ «Белый Раст» по железной дороге в

[1] China's Arctic Policy: White Paper // State Council Information Office of the PRC. 26.01.2018. URL: https://english.scio.gov.cn/2018-01/26/content_50313403_5.htm (дата обращения: 01.09.2026).

[2] По Севморпути пойдут первые китайские «маршрутки» // Страна Росатом. 07.08.2026. URL: https://strana-rosatom.ru/2026/08/07/po-sevmorputi-pojdut-pervye-kitajski/ (дата обращения: 01.09.2026).

[3] Основные результаты транзитной навигации по Северному морскому пути 2025 // Интер-фрейт Восток. URL: https://inter-freight.ru/news/itogi-tranzitnoj-navigaczii-smp-2025 (дата обращения: 01.09.2026).

[4] NewNew Shipping Line в 2024 году перевезла по СМП более 20 тыс. TEU // InfraNews. 18.03.2025. URL: https://www.infranews.ru/logistika/67137-newnew-shipping-line-v-2024-godu-perevezla-po-smp-bolee-20-tys-teu/ (дата обращения: 01.09.2026).

Архангельск и далее морем в Китай.[1] Это был прежде всего российский экспортный мультимодальный маршрут. Уже в 2025 г. направление работало и в обратную сторону: Newnew Polar Bear доставил из Китая в Архангельск 497 контейнеров с автозапчастями, ПВХ-плёнкой и сталью, после чего судно планировалось загрузить российской лесной продукцией для возврата в Китай.[2] Поэтому мурманский кейс 2026 г. не создаёт мультимодальную модель с нуля, а расширяет её географию.

Одновременно сотрудничество вышло за пределы отдельных контрактов. В ноябре 2024 г. в Санкт-Петербурге состоялось первое заседание российско-китайской Подкомиссии по сотрудничеству по СМП.[3] На втором заседании в Харбине 14 октября 2025 г. стороны утвердили план мероприятий по дальнейшему развитию перевозок. По сообщению «Росатома», разработка и утверждение плана ориентированы на формирование устойчивого транспортного коридора.[4] Минтранс РФ указывал, что сотрудничество охватывает мореплавание и навигацию, создание грузовых судов арктического класса, подготовку и стажировку кадров; совместный ориентир грузопотока между Россией и Китаем по СМП — 20 млн т к 2030 г.[5]

Совместное предприятие Northern Sea Route Shipping Line было создано «Росатомом» и NewNew Shipping в юрисдикции КНР в конце 2024 г.[6] Отдельно АО «Росатом Арктика» заказало ОСК разработку арктического контейнеровоза вместимостью 4800 TEU класса Arc7; к марту 2026 г. была завершена стадия аванпроекта.[7] Этот проект не следует отождествлять с флотом совместного предприятия: по линии СП на первом этапе планировалось до пяти судов, первое из которых должно выйти в рейс не позднее 2027 г.[8] NewNew отдельно объявила

[1] В Подмосковье запустили новый логистический маршрут в Китай // Атом Медиа. 08.07.2024. URL: https://atommedia.online/press-releases/v-podmoskove-zapustili-novyj-logist/ (дата обращения: 01.09.2026).

[2] В порт Архангельск из Китая прибыло первое в 2025 году судно по маршруту «Арктический экспресс № 1» // PortNews. 15.08.2025. URL: https://portnews.ru/news/380638/ (дата обращения: 01.09.2026).

[3] Глава «Росатома» Алексей Лихачев и министр транспорта КНР Лю Вэй провели первое заседание Подкомиссии по сотрудничеству по Северному морскому пути между Россией и Китаем // Атом Медиа. 26.11.2024. URL: https://atommedia.online/press-releases/glava-rosatom-aleksej-lihachev-i-min/ (дата обращения: 01.09.2026)

[4] РФ и КНР согласовали дорожную карту по развитию перевозок по Севморпути // Интерфакс. 14.10.2025. URL: https://www.interfax.ru/russia/1052451 (дата обращения: 01.09.2026).

[5] Лихачев: грузопоток по СМП между РФ и КНР вырастет до 20 млн тонн к 2030 году // Минтранс России. 14.10.2025. URL: https://www.mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/7965 (дата обращения: 01.09.2026).

[6] «Росатом» и китайская New New Shipping создали СП для строительства арктических контейнеровозов // Интерфакс. 18.06.2025. URL: https://www.interfax.ru/business/1031750 (дата обращения: 01.09.2026).

[7] ОСК разработала аванпроект контейнеровоза ледового класса вместимостью 4800 TEU для СМП // PortNews. 11.03.2026. URL: https://portnews.ru/news/388888/ (дата обращения: 01.09.2026).

[8] «Росатом» и китайская NewNew Shipping планируют выйти на круглогодичные

шесть судов на 4800 TEU, первые четыре — на октябрь 2026 г.; из-за расхождений в данных об их ледовом классе отождествлять эти проекты нельзя.[1]

К 2026 г. институциональная рамка стала плотнее, но альтернатива Полякова сохраняется: китайское участие во многом закрепляется через логистические и инвестиционно-технологические проекты, а нормативное дистанцирование ограничивает глубину совместного режима [3]. Институционализация остаётся частичной и проектно-ориентированной.

Навигация 2026 года: две функции одного маршрута

Оператор CAX — Sea Legend Shipping Pte. Ltd., инкорпорированная в Сингапуре в 2023 г. Lloyd's List характеризовал перевозчика как China-controlled, указывал на акционера Sea World Legend Holdings Ltd, зарегистрированного на Британских Виргинских островах, и на управление компанией со стороны Transfar.[2] Эти данные позволяют считать CAX коммерческим китайским проектом, но не государственной линией КНР. Освещение Xinhua показывает политическую значимость события, а не структуру собственности.

На 31 августа заявлено восемь рейсов CAX семью судами в августе—октябре.[3] В 2025 г. Istanbul Bridge уже достиг Феликстоу после примерно 20-дневного перехода, а Sea Legend объявила фиксированное летнее расписание на 2026 г.[4] Новое качество 2026 г. — опубликованная повторяемая программа, а не первый китайский проход по СМП.

Почти одновременно российско-китайская модель расширилась на Мурманск. Этот рейс имел институциональную предысторию: в сентябре 2025 г. правительство Мурманской области и NewNew Shipping подписали соглашение о намерениях, предусматривающее организацию регулярных контейнерных перевозок через Мурманский порт и совместное развитие портовой инфраструктуры.[5] Прибытие

перевозки по СМП // Интерфакс. 06.06.2024. URL: https://www.interfax.ru/business/965417 (дата обращения: 01.09.2026).

[1] Chinese liner New New Shipping to deploy six ice-class boxships on Russia's Arctic route // PortNews. 19.08.2026. URL: https://en.portnews.ru/news/395752/ (дата обращения: 01.09.2026).

[2] Mysterious new Chinese carrier emerges to capitalise on risky Red Sea trades // Lloyd's List. 23.01.2024. URL: https://www.lloydslist.com/LL1148031/Mysterious-new-Chinese-carrier-emerges-to-capitalise-on-risky-Red-Sea-trades (дата обращения: 01.09.2026).

[3] China-Europe Arctic Shipping Route Enters Regular Weekly Operation // Xinhua. 16.08.2026. URL: https://english.news.cn/20260816/a1ce9affff4e4e76b95cbbce384883d7/c.html; Sea Legend sets first weekly Arctic boxship service with eight-sailing programme // PortNews. 16.07.2026. URL: https://en.portnews.ru/news/394273/ (дата обращения: 01.09.2026).

[4] First Ship on China-Europe Arctic Route Docks in Britain // Xinhua. 14.10.2025. URL: https://english.news.cn/europe/20251014/efa64d16d2974cdca634785fb615a903/c.html (дата обращения: 01.09.2026).

[5] NewNew Shipping Line (КНР) планирует организовать регулярные контейнерные перевозки через порт Мурманск в 2026 году // PortNews. 27.11.2025. URL: https://portnews.

Xin Xin Hai 1 в августе 2026 г. стало практической апробацией этой договорённости. Для обратного перехода планировалась загрузка 26,4 тыс. т калийных удобрений; на дату среза этот этап ещё не был завершён.[1]

Таблица 1. Наблюдаемые признаки двух моделей использования СМП в августе 2026 г.

Индикатор	CAX / Dubai Tower	NewNew / Xin Xin Hai 1
План сезона	8 рейсов / 7 судов	1 пилотный мурманский рейс
Морской пункт	порты Северной Европы	Мурманск
Сухопутное плечо	нет	ж/д до Центральной России
Разрешение на плавание по СМП	требуется	требуется
Доп. институциональная основа	—	соглашение о намерениях с Мурманской областью (2025)
Статус 31.08.2026	первый рейс выполняется	груз передан на ж/д

Источник: составлено автором по материалам *Xinhua, PortNews, «*Росатома» и правительства Мурманской области; данные на 31.08.2026.

Таблица показывает не «смену» одной модели другой, а сосуществование двух функций. Европейский транзит получил расписание, тогда как двусторонняя схема расширяет портовую и сухопутную связанность. Для обоих судов действует общий разрешительный режим СМП; региональное соглашение в мурманском кейсе является дополнительной, а не альтернативной институциональной основой.

3. Пределы институционализации и конкурирующие объяснения

Коммерческое объяснение сохраняет силу: в мультимодальных перевозках Китай—Европа конкурентоспособность СМП определяется стоимостью, временем, надежностью, безопасностью и удобством, а одной частоты рейсов недостаточно [7]. При учёте рисков других международных коридоров ценность северной опции возрастает [6], не превращая её в замену Суэцу.

Сравнение двух кейсов выявляет асимметрию, критичную для проверки гипотезы. NewNew включена в двустороннюю институциональную сеть — подкомиссию, дорожную карту, совместное

ru/news/385056/ (дата обращения: 01.09.2026).

[1] Первый контейнеровоз из Китая разгрузили в порту Мурманска за четыре дня // РЖД-Партнёр. 25.08.2026. URL: https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/pervyy-konteynerovoz-iz-kitaya-razgruzili-v-portu-murmanska-za-chetyre-dnya/; Китайские контейнеры отправились из Мурманска по железной дороге // СеверПост. 30.08.2026. URL: https://severpost.ru/read/212438/ (дата обращения: 01.09.2026).

предприятие и региональное соглашение. Sea Legend не является участником этих механизмов; для CAX институционально значимы прежде всего общий разрешительный режим СМП и доступ к российской инфраструктуре. Следовательно, двусторонняя институционализация объясняет углубление российско-китайской логистики, но не само возникновение транзитной функции CAX.

Ограничения сохраняются в обеих моделях. Крупнейший оператор MSC в сентябре 2025 г. вновь отказался от СМП, сославшись на безопасность навигации, экологические риски и отсутствие операционной необходимости.[1] Первый европейский транзит Istanbul Bridge также вызвал вопросы к ледовому классу, возможному использованию тяжёлого топлива и экологическим рискам.[2] Эти контрпримеры показывают, что ни географического выигрыша, ни межгосударственной поддержки недостаточно для широкого участия глобальных линий.

Тем самым институционализация оказывается не универсальным механизмом функционального расширения, а опорой прежде всего двусторонних проектов. CAX показывает возможность расширения функций и вне этой рамки, что дополнительно поддерживает вывод Полякова о фрагментарном, проектно-ориентированном характере взаимодействия [3].

Заключение

В 2023–2026 гг. китайское коммерческое использование СМП стало функционально разнообразнее: российско-китайские контейнерные перевозки сохраняются и расширяют географию, а рядом с ними в 2025–2026 гг. появился и был запущен сезонный транзит Китай—Северная Европа.

Сопоставление кейсов уточняет механизм этого расширения. Двусторонние институты — подкомиссия, дорожная карта, СП и региональные соглашения — поддерживают прежде всего российско-китайскую модель NewNew. CAX Sea Legend развивается вне этой сети и опирается на коммерческую инициативу, общий разрешительный режим и инфраструктуру СМП.

Научная новизна состоит в выявлении разных институциональных оснований двух одновременно развивающихся функций маршрута. Это позволяет избежать как сведения китайской активности к государственной стратегии, так и противоположного объяснения через

[1] Trade Asia to Europe – MSC Reaffirms Commitment to Avoid “Arctic” Northern Sea Route // MSC. 29.09.2025. URL: https://www.msc.com/tr/newsroom/customer-advisories/2025/september/trade-asia-to-europe-msc-reaffirms-commitment-to-avoid-arctic-northern-sea-route (дата обращения: 01.09.2026).

[2] The Istanbul Bridge’s Important Journey: A New Chapter for the Northern Sea Route // Institute for National Security Studies. 2026. URL: https://www.inss.org.il/publication/northern-sea-route/; International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) // IMO. URL: https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/polar-code.aspx (дата обращения: 01.09.2026).

набор несвязанных частных рейсов.

По состоянию на 31 августа 2026 г. данных недостаточно для вывода о СМП как альтернативе Суэцкому каналу или о сложившейся регулярной европейской линии: первый рейс САХ текущего сезона ещё выполняется. Более сильный вывод будет зависеть от исполнения заявленного графика, повторяемости рейсов, устойчивости грузовой базы и ввода специализированного флота.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Кобзева М. А. Сотрудничество России и КНР в сфере арктического судоходства: состояние и перспективы // Арктика и Север. 2021. № 43. С. 89–108. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89.

2. Лагутина М. Л., Овчинникова А. В. Северный морской путь в стратегии российско-китайского взаимодействия в Арктике: приоритеты развития // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2026. № 2 (26). С. 84–91. DOI: 10.24412/2949-6195-2026-2-84-91.

3. Поляков В. Д. Северный морской путь в российско-китайских отношениях: экономическое сближение и нормативное дистанцирование // Право и политика. 2025. № 12. С. 223–240. DOI: 10.7256/2454-0706.2025.12.76863.

4. Терентьев В. А. Основные концепции и модели государственной отраслевой политики // ПОИСК. 2026. № 1 (114). С. 23–33. DOI: 10.30932/2072-6015-2026-114-1-23-33.

5. Liu N., Solski J. J. The Polar Silk Road and the Future Governance of the Northern Sea Route // Leiden Journal of International Law. 2022. Vol. 35. No. 4. P. 853–866. DOI: 10.1017/S0922156522000516.

6. Yi X., Chen K., Yang Z. Optimization of China's Foreign Trade Container Liner Shipping Network Considering the Risks and Uncertainty of Transit Time of Shipping Corridors // Journal of Transport Geography. 2026. Vol. 130. Art. 104495. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2025.104495.

7. Zhou Y., Li Z., Duan W. Exploring the Dynamic Impact of the Northern Sea Route on China-Europe Multimodal Transportation Competition in the Context of the Belt and Road Initiative // Ocean & Coastal Management. 2024. Vol. 257. Art. 107346. DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2024.107346.

REFERENCES

1. Kobzeva M.A. Cooperation between Russia and China in Arctic shipping: current state and prospects [*Sotrudnichestvo Rossii i KNR v sfere arkticheskogo sudokhodstva: sostoyanie i perspektivy]* // Arctic and North. 2021. No. 43. P. 89–108. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89.

2. Lagutina M.L., Ovchinnikova A.V. The Northern Sea Route in the strategy of Russian-Chinese interaction in the Arctic: development priorities [*Severnyy morskoy put v strategii rossiysko-kitayskogo vzaimodeystviya v Arktike: prioritety razvitiya*] // Arctic 2035. 2026. No. 2 (26). P. 84–91. DOI: 10.24412/2949-6195-2026-2-84-91.

3. Polyakov V.D. The Northern Sea Route in Russian-Chinese relations: economic rapprochement and normative distancing [*Severnyy morskoy put v rossiysko-kitayskikh otnosheniyakh: ekonomicheskoe sblizhenie i normativnoe distantsirovanie*] // Law and Politics. 2025. No. 12. P. 223–240. DOI: 10.7256/2454-0706.2025.12.76863.

4. Terentyev V.A. Basic concepts and models of state sectoral policy [*Osnovnye kontseptsii i modeli gosudarstvennoy otraslevoy politiki*] // POISK. 2026. No. 1 (114). P. 23–33. DOI: 10.30932/2072-6015-2026-114-1-23-33.

5. Liu N., Solski J.J. The Polar Silk Road and the Future Governance of the Northern Sea Route // Leiden Journal of International Law. 2022. Vol. 35. No. 4. P. 853–866. DOI: 10.1017/S0922156522000516.

6. Yi X., Chen K., Yang Z. Optimization of China's Foreign Trade Container Liner Shipping Network Considering the Risks and Uncertainty of Transit Time of Shipping Corridors // Journal of Transport Geography. 2026. Vol. 130. Art. 104495. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2025.104495.

7. Zhou Y., Li Z., Duan W. Exploring the Dynamic Impact of the Northern Sea Route on China-Europe Multimodal Transportation Competition in the Context of the Belt and Road Initiative // Ocean & Coastal Management. 2024. Vol. 257. Art. 107346. DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2024.107346.

МАСЛОВА Татьяна Фёдоровна
доктор социологических наук, доцент, профессор, Ставропольский государственный педагогический институт, Ставрополь, Россия
tatianamaslova@rambler.ru

MASLOVA Tatyana Fedorovna
Doctor of Sociological Sciences, Associate Professor, Professor, Stavropol State Pedagogical Institute, Stavropol, Russia
tatianamaslova @rambler.ru

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-117-4-50-58

Крымская весна в контексте развития исторической памяти студенческой молодежи (кейс-стади) / Crimean Spring in the context of the development of the historical memory of students (case study)

Аннотация

Содержание статьи отражает актуальность и методы развития исторической памяти молодежи при проектировании образовательных модулей. Дано обоснование использования исследовательского кейс-метода в процессе освоения профессиональных компетенций будущими педагогами-историками; представлена его программа, в основе которой – рефлексивный анализ восприятия студентами Крымской весны 2014 года, воссоединения Крыма и России как исторического факта. Результаты исследования, проведенного в формате социологического эссе, интерпретированы через призму эмоционального переживания, исторической преемственности, социокультурной идентичности.

Ключевые слова

Историческая память; историческое воспитание; Крымская весна; исследовательский кейс-метод.

Abstract

The content of the article reflects the relevance and methods of developing the historical memory of young people in the design of educational modules. The substantiation of the use of the research case-method in the process of mastering professional competencies by future teachers-historians is given; its program is presented, which is based on a reflexive analysis of students' perception of the Crimean Spring of 2014, the reunification of Crimea and Russia as a historical fact. The results of the study, conducted in the format of an essay, are interpreted through the prism of emotional experience, historical continuity, and socio-cultural identity.

Keywords

Historical memory; historical education; Crimean Spring; research

case method.

Феномен исторической памяти в настоящее время выступает одним из центральных концептов социально-гуманитарного знания, являясь объектом междисциплинарных исследований, инструментом конструирования коллективной идентичности. Последнее, по оценкам исследователей, определяется социальной обусловленностью памяти, вписанной в рамки группы[1] (М. Хабльвакс); закрепленная в символических формах, она обеспечивает трансляцию смыслов через поколения[2] (Я. Ассман). Очевидно, что состояние исторической памяти оказывает влияние на эффекты социализации с учетом значимости тех или иных исторических событий в жизненном мире людей и в политике. На этой основе формируются условия поддержки исторической правды и/или риски ее искажения, сопровождающие процессы консолидации современного общества, с одной стороны, и его дезинтеграции – с другой. Это обостряет необходимость развития исторической памяти не только в русле фиксирования ее ключевой роли в сохранении прошлого, но и поддержки объективности оценок настоящего, образа будущего через ценностное восприятие ключевых событий современности. Злободневность таких стратегий затрагивает, прежде всего, процесс исторического воспитания молодежи через развитие осознанного понимания прошлого как основы гражданской позиции, чувства принадлежности к своей стране, культуре и ее сбережению, что требует особого внимания науки и образовательной практики в современных реалиях.

По справедливому заключению В.А. Тишкова, «молодежь является поколенческой основой воспроизводства исторической памяти, однако обладает рядом особенностей: отсутствием непосредственного опыта советского прошлого, меньшей политической ангажированностью, но одновременно – ограниченностью образования и жизненного опыта, что определяет специфику формирования оценок»[3]. В частности, она состоит в том, что современная молодежь почти не интересуется политикой, подвержена различному, часто некомпетентному влиянию извне; представления молодежи формируются в большей мере под влиянием ближайшего окружения и определенных СМИ (Рожков А.Ю., Сабля А.А.)[4].

[1] Хальбвакс М. Социальные рамки памяти / пер. с фр. С.Н. Зенкина. – М.: Новое издательство, 2007. С.42.

[2] Ассман Я. Культурная память: Письмо, память о прошлом и политическая идентичность в высоких культурах древности / пер. с нем. М.М. Сокольской. – М.: Языки славянской культуры, 2004. С.54-56.

[3] Тишков В.А. Российский народ: история и смыслы национального самосознания. – М.: Наука, 2013. С.123.

[4] Рожков А.Ю., Сабля А.А. Молодежь о социокультурной интеграции Крыма и Севастополя в состав Российской федерации: оценки, мнения, перспективы. URL: ttps//cyberleninka.ru/article/n/molodezh-o-sotsiokulturnoy-integratsii-kryma-i-sevastopolya-v-sostav-rossiyskoy-federatsii-otsenki-mneniya (дата обращения 29.07.2025)

В данной ситуации одной из центральных задач является применение эффективных механизмов формирования исторической памяти в системе воспитания и образования. В их числе называется: мозговой штурм, который активизирует имеющиеся знания, развивает навыки обсуждения проблем; коллективное обсуждение исторических проблем, не имеющих общепринятого однозначного решения, что способствует формированию навыков аргументации своей позиции; студенческие проекты, связанные с увековечением памяти героев Великой Отечественной войны и СВО, проекты по созданию вузовских музеев, мест памяти и другие[1]. Признавая действенность определенных общепризнанных методов, считаем необходимым акцентировать внимание на образовательных практиках с использованием метода исследовательского кейса, направленного на расширение вовлеченности обучающихся в историю своей страны через рефлексивный анализ и оценки исторического события, соотносимого с периодом их жизни в настоящем. Показательным в этом смысле является обращенность к ситуации возвращения Крыма и Севастополя в состав Российской Федерации в 2014 г. как узлового пункта коллективной памяти, в том числе молодежи. Исследования, проведенные в связи с этим событием, представляют следующие результаты: «В целом можно с уверенностью сказать, что разразившийся российско-украинский территориальный конфликт по поводу Крыма и Севастополя не оставил равнодушной даже обычно аполитичную молодежь. Большинство “модернистов” и “традиционалистов”, оказавшись эмоционально вовлеченными в возникшее противостояние, одобрили поддержку со стороны нашего государства русскоязычного населения Украины и вхождение Крыма в состав РФ. Впрочем, жертвовать своим материальным благополучием и тем более воевать за Русский мир участники исследования не готовы»[2]. Имеющая место неопределенность подтверждается в ходе изучения отношения студентов к присоединению полуострова. Отвечая на вопрос: «Как Вы считаете, Крым больше российский или украинский полуостров?» – респонденты отметили: больше российский – 73,3% (90 респондентов); больше украинский – 20,4%; напополам – 4,1%; затрудняюсь ответить – 2,3%[3].

Исследования, проведенные в разных регионах, раскрывают тенденции неопределенности исторической памяти молодежи, представляя информационную базу поиска пролонгированных способов решения проблемы с учетом конкретной целевой группы

[1] Юмашева Т. А., Назаров В.В. Формирование исторической памяти студентов педагогического вуза в процессе преподавания учебной дисциплины «История России» // Педагогика. Вопросы теории и практики. 2024. Том 9. Выпуск 5. С. 494.

[2] Ядова М.А. Крымский кризис-2014 глазами молодежи постсоветского поколения // Социологические исследования. 2016. № 9. С. 58.

[3] Ивашкова А.В., Проноза А.В. Крым в восприятии поколения Z. Взгляд из центральной России // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Социология. Педагогика. Психология. 2018. Том 4 (70). № 2. С. 18.

(объекта). Особое внимание, по нашему мнению, необходимо уделить будущим специалистам по трансляции исторического знания последующим поколениям. В нашей практике таковыми представлены студенты педагогического профиля профессиональной подготовки – будущие преподаватели истории. С одной стороны, они сами являются носителями определенных мнемонических установок, сформированных образовательной и медийной средой; с другой – именно им предстоит транслировать эти установки следующим поколениям, что придает их представлениям характер своего рода «историко-педагогического эха».

В профессиональном модуле образовательной программы подготовки преподавателей истории акцентируется внимание на формировании их вовлеченности в исторический процесс через призму эмоционального переживания, понимания исторической преемственности и вопросов социокультурной идентичности. Это нашло отражение в программе и результатах исследовательского кейс-стади, проведенного в ходе мероприятий, приуроченных к годовщине воссоединения Крыма с Россией в Ставропольском государственном педагогическом институте.

Объектом исследования стали студенты IV курса, обучающиеся по профилю «История и обществознание». Выборочная совокупность составила 30 человек. Цель исследования – определить особенности восприятия будущими педагогами-историками воссоединение Крыма и Севастополя с Россией в историческом контексте, а также раскрыть возможности исследовательского кейса как инструмента образовательного процесса в развитии исторической памяти.

В качестве теоретической основы исследования определена качественная парадигма с использованием стратегии единичного кейс-стади (single-case study), которая выступает оптимальным дизайном, когда фокус направлен на глубинный анализ уникального, но показательного случая в его реальном контексте[1]. Одним из принципов, взятым нами за основу, является принцип контекстуальности, согласно которому полученные данные должны быть максимально соотнесены с условиями, ситуациями, представляющими «социальный фон» исследования.

Методический инструментарий включал написание социологического эссе в рамках темы «Крымская весна в нашей биографии». Контент-анализ текстов работ студентов осуществлялся на основе систематизации ключевых моментов осмысления и оценки события, что позволило выделить структурно-смысловые блоки анализа.

Первый и наиболее выраженный смысловой блок «Восприятие события через его историческую обусловленность» пронизывает подавляющее большинство текстов эссе; связан с интерпретацией

[1] Йин Р.К. Кейс-стади: дизайн и методы / пер. с англ. – 5-е изд. – М.: Sage Publications; М.: ЛитРес, 2021. С.32.

возвращения Крыма не как конъюнктурного политического акта, а как закономерного проявления длительной исторической традиции, пролонгированной во времени. Характерными для студенческих текстов стали формулировки, в которых явно прослеживается влияние концепта «глубокого исторического времени». Подчеркивается: «возвращение Крыма и Севастополя в состав России – это не столько единичный акт, сколько признание очевидного факта обусловленности судьбы региона исторической традицией»; «Крым не присоединился к России в 2014 году – он вернулся туда, где находился большую часть своей истории, начиная с Екатерины II». Подобные суждения свидетельствуют о том, что в сознании будущих педагогов событие 2014 г. ретроспективно встраивается в единую цепь: крещение князя Владимира в Херсонесе, присоединение Крыма к Российской империи в 1783 г., Крымская война и героическая оборона Севастополя, передача Крымской области УССР в 1954 г., распад СССР и последовавший период неопределенности. Таким образом, очевидно, что респонденты демонстрируют обращенность к исторической фактологии в установлении причинно-следственных связей.

В студенческих эссе отмечается роль референдума как механизма реализации права народов на самоопределение. Эссе содержат высказывания: «жители полуострова ясно выразили свою волю, и это стало главным легитимирующим фактором»; «игнорировать выбор миллионов людей, сделанный в условиях демократической процедуры, значит отрицать базовые принципы международного права». Показательно, что студенты практически не рефлексируют по поводу международно-правовой критики референдума. Это может объясняться, возможно, недостаточной представленностью альтернативных точек зрения в образовательном контенте и фиксирует зону потенциального развития критического мышления студентов.

Второй смысловой блок «Эмоционально-личностное переживание сопричастности» раскрывает аффективный уровень восприятия. Многие студенты описывают свое состояние в терминах эмоционального подъема: «Когда по телевизору и в интернете показали людей с российскими флагами в Севастополе и Симферополе, когда «вежливые люди» обеспечили порядок и безопасность референдума, возникло удивительное чувство: история не кончается, она продолжается…». Анализ эмоционального репертуара эссе позволяет выделить доминирующую тональность «гордости» (присутствует в 24 из 30 текстов), которая конкретизируется в спектре смежных переживаний: «радость», «воодушевление», «чувство единства», «уверенность в будущем». Важно, что данная эмоция не является абстрактной: она, как правило, привязывается к конкретным образам – морякам Черноморского флота, жителям полуострова, вышедшим на референдум, руководству страны, принявшему «историческое решение». Интересным является многократное обращение к концепту «севастопольский характер». Студенты пишут: «Севастополь – город

русской славы…». Если рассматривать историю города, опираясь на факты, что мы и делаем, становится ясно: он в памяти и нашем сознании по праву символизирует славу Отечества, а понятие «севастопольский характер» вошло в культурный код как синоним стойкости и патриотизма.

Третий блок «Культурно-историческая идентичность и педагогический потенциал» отражает понимание истории Крыма как культурного текста в следующих заключениях: «Через произведения Пушкина и Толстого, Чехова и Волошина мы понимаем, почему Крым так важен для России… Связь времен не прервалась, литература оказалась сильнее границ». Примечательно суждение одной из студенток: «Крым – это гавань русской души, место, где история оживает в каждом камне, и потерять его снова было бы преступлением против культуры». Здесь историческая и культурная аргументация сливаются в единое целое, подтверждая тезис Д.С. Лихачева о том, что «память – одно из важнейших свойств культуры»[1].

Анализ мемориальной компетентности студентов показал достаточно высокий уровень их осведомленности: респонденты суммарно назвали более двадцати объектов, связанных с историей полуострова, среди которых наиболее часто упоминаются Херсонес Таврический, Малахов курган, Памятник затопленным кораблям, Музей-панорама «Оборона Севастополя 1854–1855 гг.», Ласточкино гнездо, Ливадийский дворец. Показательно, что многие студенты не просто перечисляют памятники, но и сопровождают упоминание краткими историческими справками, что свидетельствует о признаках системного характера знаний. При этом именно военно-мемориальные объекты, связанные с Крымской и Великой Отечественной войнами, упоминаются чаще и с более выраженной эмоциональной окраской, нежели архитектурные или природные достопримечательности, что подтверждает тезис о милитаризованности ядра исторической памяти о Крыме.

Четвертый блок «Прогностические оценки и уроки истории», выделенный в результате анализа эссе фиксирует способность их авторов к прогностической оценке и формулированию уроков, извлекаемых из события. Сквозным мотивом здесь выступает идея неизбежности интеграционных процессов на постсоветском пространстве, опирающихся на культурную и историческую общность. В эссе встречаются высказывания: «Урок истории здесь предельно ясен: Русский мир един, и любые искусственные разделения, продиктованные политической конъюнктурой, рано или поздно рушатся, уступая правде»; «…Несмотря ни на что основное чувство в отношении этого исторического события – гордость и понимание того, что искусственное перекраивание исторических связей вопреки воле народа обречено на провал!»

[1] Лихачев Д.С. Избранные труды по русской и мировой культуре. – СПб.: СПбГУП, 2006. С. 108–113.

Респонденты демонстрируют определенную степень зрелости, формулируя задачу, обращенную не в прошлое, а в будущее: «мало вернуть землю – надо оправдать возвращение достойной жизнью на ней…». Подобные высказывания свидетельствуют о том, что в сознании будущих педагогов ретроспективная гордость за свершившийся акт не переходит в пассивное самолюбование, а рождает конструктивную установку на созидание. Значимым для целей нашего исследования является то, что будущие педагоги рефлексируют по поводу воспитательных действий. В нескольких эссе зафиксировано понимание необходимости воспитания культуры межнационального согласия: «возвращение Крыма поставило вопрос о том, как выстроить инклюзивную общероссийскую идентичность, уважающую особенности всех народов полуострова». «Проблематика Крыма и Севастополя в связи с вхождением в состав России вызывает у меня интерес к тому, как, спустя годы, складываются отношения между разными общинами? Как молодые крымские татары видят свое будущее? Чувствуют ли они себя частью российского пространства или держатся обособленно?»

Таким образом, анализ студенческих эссе выявил четырехкомпонентную структуру восприятия Крымской весны, включая: понимание исторической закономерности события, интенсивное эмоциональное переживание сопричастности, осознание многослойной культурной идентичности полуострова; позволил зафиксировать как адекватность исторического нарратива, так и его издержки. Во-первых, практически во всех текстах отсутствует рефлексия по поводу геополитических последствий события для международного положения России. Нет упоминаний о санкционном давлении, экономических издержках, изменениях в архитектуре международных отношений, что может свидетельствовать о фрагментарности восприятия события. Во-вторых, в эссе редко встречаются отсылки к источникам информации: студенты транслируют преимущественно уже сложившиеся суждения без указания на то, откуда эти суждения были почерпнуты. Это ставит задачу развития информационной культуры будущих педагогов, их способности верифицировать историческую информацию, работать с источниками разного типа.

В-третьих, зафиксирована тенденция к гомогенизации образа жителей Крыма: они предстают в эссе как монолитная общность, единодушно поддержавшая возвращение в состав России. Лишь в двух эссе встречаются упоминания о наличии иных точек зрения среди населения полуострова («Мы знаем, что есть силы, пытающиеся переписать историю… Крымская проблематика – это пульсирующий нерв нашей идентичности»). Данное наблюдение ведет к выводам о том, что коллективная память содержит тенденции упрощения, т.е. указывает на необходимость целенаправленного формирования у студентов установки на восприятие социальной реальности во всей ее сложности и многообразии.

Оценивая возможности метода кейс-стади для диагностики и развития культуры исторической памяти студентов, отметим следующее. Примененный методический дизайн можно рассматривать не только как исследовательскую стратегию, но и как педагогическую технологию. Постановка в центр исследовательского кейса ситуации воссоединения Крыма с России, получившей название Крымская весна, представляется одной из стратегий развития исторической памяти студентов, которую поддерживает профессиональное сообщество. Еще в 2017г. С.Г. Донич, будучи ректором Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского, отмечал, что события Крымской весны помогут воспитать патриотичное молодое поколение. «Нет сомнений в том, что и наша студенческая молодежь теперь хорошо понимает, что такое настоящий патриотизм, и обязательно станет нам достойной сменой»[1].

Дальнейшая методическая работа с использованием исследовательского кейса, посвященного Крымской весне, может быть направлена на разработку усложненных вопросов, стимулирующих многомерный анализ события, различные интерпретации «крымского сюжета», что позволяет эксплицировать как явные, так и латентные компоненты исторической памяти студентов – их фактологическую осведомленность, аксиологические ориентации, эмоциональные доминанты, готовность к профессиональному использованию исторического материала.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Ассман Я. Культурная память: Письмо, память о прошлом и политическая идентичность в высоких культурах древности / пер. с нем. М.М. Сокольской. – М.: Языки славянской культуры, 2004. – 368 с.

2. Ивашкова А.В., Проноза А.В. Крым в восприятии поколения Z. Взгляд из центральной России // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Социология. Педагогика. Психология. Том 4 (70), 2018, № 2. С. 10-20.

3. Йин Р.К. Кейс-стади: дизайн и методы / пер. с англ. – 5-е изд. – М.: Sage Publications; М.: ЛитРес, 2021. – 352 с.

4. Крымская весна показала молодежи, что такое настоящий патриотизм – ректор КФУ. URL: https://www.c-inform.info/news/id/50362 (Дата обращения 05.08.2026)

5. Лихачев Д.С. Избранные труды по русской и мировой культуре. – СПб.: Изд-во СПбГУП, 2006. – 416 с. ISBN 5-7621-0279-3.

6. Рожков А.Ю., Сабля А.А. Молодежь о социокультурной интеграции Крыма и Севастополя в состав Российской федерации: оценки, мнения, перспективы. URL: ttps//cyberleninka.ru/article/n/molodezh-o-sotsiokulturnoy-integratsii-kryma-i-sevastopolya-v-sostav-rossiyskoy-federatsii-otsenki-mneniya (дата обращения 29.07.2025).

7. Тишков В.А. Российский народ: история и смыслы национального самосознания. – М.: Наука, 2013. – 649 с.

8. Хальбвакс М. Социальные рамки памяти / пер. с фр. С.Н. Зенкина. – М.: Новое издательство, 2007. – 348 с. ISBN 978-5-98379-088-9.

[1] Крымская весна показала молодежи, что такое настоящий патриотизм – ректор КФУ. URL: https://www.c-inform.info/news/id/50362 (Дата обращения 05.08.2026).

9. Юмашева Т.А., Назаров В.В. Формирование исторической памяти студентов педагогического вуза в процессе преподавания учебной дисциплины «История России» // Педагогика. Вопросы теории и практики. – 2024. Том 9. Выпуск 5, 2024. 489-496. ISSN 2686-8725 (online) ISSN 2500-0039 (print)

10. Ядова М.А. Крымский кризис-2014 глазами молодежи постсоветского поколения // Социологические исследования. 2016. № 9. С. 50-58.

REFERENCES

1. Assman Ya. Cultural Memory: Writing, Memory of the Past and Political Identity in High Cultures of Antiquity [*Kul'turnaya pamyat': Pis'mo, pamyat' o proshlom i politicheskaya identichnost' v vysokikh kul'turakh drevnosti*] / transl. from German by M.M. Sokolskaya. – Moscow: Yazyki slavyanskoy kul'tury, 2004. 368 p.

2. Ivashkova A.V., Pronoza A.V. Crimea in the Perception of Generation Z. A View from Central Russia [*Krym v vospriyatii pokoleniya Z. Vzglyad iz tsentral'noy Rossii*] // Scientific Notes of the V.I. Vernadsky Crimean Federal University. Sociology. Pedagogy. Psychology. Vol. 4 (70), 2018, No. 2. Pp. 10–20.

3. Yin R.K. Case Study: Design and Methods [*Keys-stadi: dizayn i metody*] / transl. from English. – 5th ed. – Moscow: Sage Publications; Moscow: LitRes, 2021. 352 p.

4. Crimean Spring Showed Youth What True Patriotism Is – Rector of CFU [*Krymskaya vesna pokazala molodezhi, chto takoye nastoyashchiy patriotizm*] [Electronic resource]. URL: https://www.c-inform.info/news/id/50362 (accessed: 05.08.2026).

5. Likhachev D.S. Selected Works on Russian and World Culture [*Izbrannye trudy po russkoy i mirovoy kul'ture*]. – St. Petersburg: Publishing House of St. Petersburg University of Humanities and Social Sciences, 2006. 416 p. ISBN 5-7621-0279-3.

6. Rozhkov A.Yu., Sablya A.A. Youth on the Sociocultural Integration of Crimea and Sevastopol into the Russian Federation: Assessments, Opinions, Prospects [*Molodezh' o sotsiokul'turnoy integratsii Kryma i Sevastopolya v sostav Rossiyskoy federatsii: otsenki, mneniya, perspektivy*] [Electronic resource]. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/molodezh-o-sotsiokulturnoy-integratsii-kryma-i-sevastopolya-v-sostav-rossiyskoy-federatsii-otsenki-mneniya (accessed: 29.07.2025).

7. Tishkov V.A. The Russian People: History and Meanings of National Identity [*Rossiyskiy narod: istoriya i smysly natsional'nogo samosoznaniya*]. – Moscow: Nauka, 2013. 649 p.

8. Halbwachs M. Social Frameworks of Memory [*Sotsial'nyye ramki pamyati*] / transl. from French by S.N. Zenkin. – Moscow: Novoye izdatel'stvo, 2007. 348 p. ISBN 978-5-98379-088-9.

9. Yumasheva T.A., Nazarov V.V. Formation of Historical Memory of Students of a Pedagogical University in the Process of Teaching the Discipline "History of Russia" [*Formirovaniye istoricheskoy pamyati studentov pedagogicheskogo vuza v protsesse prepodavaniya uchebnoy distsipliny «Istoriya Rossii»*] // Pedagogy. Issues of Theory and Practice [Pedagogika. Voprosy teorii i praktiki]. 2024. Vol. 9. Issue 5. Pp. 489–496. ISSN 2686-8725 (online) ISSN 2500-0039 (print).

10. Yadova M.A. The Crimean Crisis of 2014 through the Eyes of the Youth of the Post-Soviet Generation [Krymskiy krizis-2014 glazami molodezhi postsovetskogo pokoleniya] // Sociological Studies [Sotsiologicheskiye issledovaniya]. 2016. No. 9. Pp. 50–58.

ЧЕРКАСОВА Татьяна Васильевна
доктор социологических наук, профессор, Уфимский государственный нефтяной технический университет, Уфа, Башкортостан, Россия
TVCherkasova@mail.ru

CHERKASOVA Tatiana Vasilyevna
Doctor of Sociology, Professor, Ufa State Petroleum Technical University,
Ufa, Bashkortostan, Russia
TVCherkasova@mail.ru

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-117-4-59-70

Молодой электорат современной России: социологические опросы 20-х годов XXI века / The young electorate of modern Russia: sociological surveys from the 2020s

Аннотация

Электоральная активность молодого поколения России актуализируется в предвыборный период. Вовлеченность молодежи в общественно-политическую жизнь страны формирует ее лояльную гражданскую позицию и определяет вектор поддерживаемых политико-экономических и социокультурных преобразований в обществе. Игнорирование пожеланий молодого электората в программах кандидатов в депутаты снизит доверие к власти, спровоцирует контркультурные настроения или вызовет аполитичность в социуме. Соцопросы 20-х годов XXI века среди молодежи помогают раскрыть широкий спектр политических представлений о текущих вопросах в сферах ювенального жизнеобеспечения:«бизнес-образование-питание-экология-занятость», о наилучших моделях государственного устройства страны(авторитарное-20%,демократическое-30%;синтез-конвергенция-40% опрошенных).

Ключевые слова

Молодой электорат; наказы избирателей; российские студенты; молодежь; государственное устройство; авторитаризм; демократизм; конвергенция.

Abstract

The electoral activity of Russia's younger generation is heightened during the pre-election period. Their engagement in the country's socio-political life shapes their loyal civic position and determines the vector of supported political, economic, and socio-cultural transformations in society. Ignoring the wishes of the young electorate in candidates' platforms will diminish trust in the government, provoke countercultural sentiments, or foster apolitical attitudes among young people. Social surveys conducted among young people in the 2020s help reveal a wide range of political views on current juvenile welfare issues: "business-education-nutrition-ecology-employment," and on the best models of government for the country (authoritarian (20%), democratic (30%), or synthesis-convergence (40%).

Keywords

Young voters; voters' mandates; Russian students; youth; state structure; authoritarianism; democracy;convergence.

Актуальность проблемы. Политическая осведомленность и электоральная активность молодого поколения России – это проблемы актуализируемые в предвыборный период. Вовлеченность молодежи в общественно-политическую жизнь страны формирует лояльную гражданскую позицию каждого нового поколения, обеспечивает победу конкретных кандидатов–претендентов, представляющих различные партии России, и определяет вектор одобряемых политико-экономических и социокультурных преобразований в обществе. Игнорирование наказов и желаний электората в программах и в предвыборных марафонах кандидатов в депутаты на различных уровнях существенно подрывает доверие к власти, провоцирует контркультурные, оппозиционные настроения или вызывает аполитичность в молодежном социуме.

Методы исследования – включенное наблюдение; авторские пилотные социологические опросы студентов ведущих нефтяных и технических вузов: июнь 2019г.– региональные (N<210); и август 2021г. - всероссийские исследования (N<217); применялся метод сравнительного анализа шкал из одномерных и двумерных показателей.

Дополнительная эмпирическая база – данные из таблицы двумерных результатов всероссийского опроса Центра социологии молодежи ИСПИ РАН и ИОМ «Квалитас» (ноябрь — декабрь 2021 г.) [15.- с. 252-254].

Цель статьи – проанализировать социально-политические предпочтения молодого электората России на основе данных, полученных от эмпирико-прикладных исследований.

Теоретическая значимость - обосновать закономерно повторяющиеся социально-политические настроения и предвыборные запросы российской молодежи. Практическая значимость - составить социально-политические портреты молодого электората России 20-х годов.

Степень изученности вопроса. В самых «свежих» публикациях российских авторов по проблемам молодых избирателей, наметились определенные тенденции, связанные с активизацией гражданско-политической и правовой культуры «юного» электората посредством новых интернет-технологий по транспарентному информированию и дистанционному голосованию. В частности, Ежов Д.А., Гусаченко М.А., Савельев С.В. (2025) рассматривают политическую культуру молодых граждан через призму участия в электоральных процессах[1].

[1] Ежов Д.А., Гусаченко М.А., Савельев С.В.(2025)Политическая культура молодых граждан РФ через призму участия в электоральных процессах. Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета. 15(5).С.121

Короткова О.А., ОстриковаВ.В.(2019) ратуют за повышение уровня правовой культуры и электоральной активности молодежи, пока имеющей в своем тезаурусе - правовой нигилизм и инфантилизм[1]. Митяева Ю.В.(2024) анализирует абсентеистские настроения избирателей и доказывает, что студенчество нуждается в вовлеченности как избирателей в процессы создания властных институтов и представительских органов[2]. Филоненко Е.В.(2024) полагает, что для преодоления правового нигилизма и абсентеизма среди молодых избирателей необходима эффективная стратегия информационно-разъяснительной и просветительской деятельности[3]. Коллектив авторов (Морозова Г.В., Минзарипов Р.Г., Гаврилов А.Р., Якупов Б.И. Акимов А.А.(2024,2025) изучают роль медийной среды, и если публикации, посты в социальных сетях не связаны с потребностями, интересами молодых граждан, то отсутствует установка электората на участие в голосовании[4]. Головин Д.А.(2020) убежден, что современной России еще предстоит обрести свою модель (госустройства) – в форме демократии, основанной на симбиозе ценностей и идеалов свободы выбора и социальной справедливости. Движение к данной модели невозможно без интенсификации электорального участия молодежи, но для этого нужна соответствующая идеология и научно-теоретическая концепция[5]. Н.А.Селиверстова, Ю.А.(Зубок 2025) описали представления электоральной молодежи о «лучшем» устройстве российского государства с помощью «концепции саморегуляции ее жизнедеятельности» на базе феноменологического подхода (авторы Ю.Зубок, В.Чупров). Поливариативность социокультурных оснований, определяющих предпочтения типа государственного устройства в России, отражает сложную многоуровневую структуру политического сознания у молодежи[6].

Итак, какие же политические настроения у молодого электората России? Вопрос не риторический, сложный, требующий: во-первых,

[1] Короткова О.А., Острикова В.В.(2019)Правовая культура и антикультура электората в Российской Федерации//Вестник Калужского университета. № 2 С.64

[2] Митяева Ю.В. (2024)Политический анализ природы абсентеистских настроений в среде молодых и будущих избирателей России сегодня// Материалы XXII Международная научно-техническая конференция «Новые технологии в учебном процессе и производстве» 17 – 19 апреля 2023 г., Рязань. С.702

[3] Филоненко Е.В. (2024)Информационная составляющая повышения электоральной активности российской молодежи //Государственное и муниципальное управление. Ученые записки.№3.С.206.

[4] Морозова Г.В., Минзарипов Р.Г., Гаврилов А.Р., Якупов Б.И. (2025)Роль медийной среды в управлении электоральной активностью российской молодежи//Litera.№10.С.185

[5] Головин Д.А.(2020)К вопросу об изучении факторов, влияющих на политическое сознание современной российской молодежи// Социально-политические науки.Т.10.№ 6.С.85..

[6] Селиверстова Н. А., Зубок Ю. А. (2025)Представления молодежи о «лучшем» устройстве российского государства: особенности распространения и предикторы // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены.№ 3.С.266.

проведения мониторинговых исследований, а, во-вторых, оперативной рефлексии со стороны государственной системы, регулирующей все основные процессы в развитии молодежного социума. Политическая лояльность молодежи, ее осмысленная гражданско-патриотическая позиция, иммунитет к противоправной и экстремистской деятельности, как ожидаемые характеристики нового поколения, не возникают моментально по субъективно-властному приказу или по команде сверху, они - результат планомерного воспитательного воздействия всех социально-политических институтов, целенаправленно и идеологически точно социализирующих эту мобильную генерацию. Молодежь, подобно «Галатеи, ждет своего Пигмалиона». Российская история знает самые разные периоды: от тотального контроля за крамольными мыслями молодых, до полного попустительства, гиперплюрализма и вседозволенности «лихих 90-х годов» прошлого века. Нынешнее время не терпит идеологической растерянности со стороны власти и воспитательного вакуума, оно диктует совершенно иные подходы, смысл которых в том, что необходимо быть в курсе желаний и наказов молодых избирателей и корректировать всевдо-политические умозрения и социальные заблуждения, возникающие в незрелых умах, под влиянием антироссийской, прозападной, экстремистско-террористической интернет-пропаганды. Настал период, когда правильное информационное сопровождение должным образом сориентирует новое поколение, расставит нужные когнитивные акценты, а также целенаправленно активизирует молодежь. Вполне возможно, что пора возрождать практику обязательного членства в многочисленных общественных и политических организациях на всех этапах образовательной системы. Только в массовой и «живой» работе с молодым электоратом можно добиться результатов. Сменяются эпохи, но молодежь сохраняет за собой непримиримый юношеский максимализм и острую критику старших. Обратимся к авторской эмпирике 2020-х годов, отражающих электоральную реакцию опрашиваемых студентов-нефтяников на вопрос: «Какие проблемы должен включить в свою предвыборную программу региональный кандидат, для того чтобы за него пошли голосовать молодые люди?». В ходе исследований удалось выявить одинаковые и повторяющиеся на региональном и на российском уровнях молодежные наказы для кандидатов в депутаты:

1. «Открытие новых вакансий для трудоустройства городской и сельской молодежи»: 2019г.-42,3%; 2021г.-37,9%. Этот вопрос беспокоит более чем треть опрошенных.

2. «Расширение сети дошкольных учреждений»: 2019г.-13,8%; 2021г.-15,2%. Детские ясли и сады – тема не праздная для семейно-дето-ориентированных респондентов.

3. «Современная система диагностики и предоставления медицинских, курортно-оздоровительных услуг для молодежи»: 2019г.-25,4%; 2021г.-22,7%. Диагностика здоровья волнует каждого

пятого ЗОЖ-ника.

4. «Ликвидация мусорных свалок»:2019г.-28,5%;2021г.-30,3%. «Мусорный бум» стабильно вызывает озабоченность у трети неравнодушных молодых граждан.

5. «Экологическая безопасность от вредных производств, от их атмосферных выбросов, загрязнений почвы и водных ресурсов»:2019г.-37,7%; 2021г.-40,9%. Экологическое мышление пробуждается среди молодежи, и этот факт выделяют уже четыре из десяти опрошенных.

6. «Строительство доступных спортивных сооружений в центре и на местах»:2019г.-20,8%; 2021г.-18,2%. Спортивный досуг привлекает каждого пятого респондента.

7. «Совершенствование системы транспортных перевозок для молодых пассажиров»: 2019г.-13,8%; 2021г.-9,1%. Транспортный коллапс-проблема для нарекания у каждого десятого, а остальные респонденты мечтают стать автомобилистами.

8. «Создание молодежных социальных и реабилитационных центров для лиц, попавших в трудную жизненную ситуацию»: 2019г.-14,6%; 2021г.-15,2%. Получены «замороженные показатели», потому что молодежь не спешит обратиться к профессионалам, и сама преодолевает возрастные кризисы.

9. «Развитие молодежного туризма»:2019г.-23,1%; 2021г.-24,2%. Аналогичная «стагнация» получена в ответах у четверти опрошенных - явных приверженцев рискованных путешествий. 10. «Эмиграция и миграция молодежи»:2019г.-12,3%;2021г.-15,2%. Территориальная мобильность среди молодежи привлекает более чем каждого десятого.11).«Пенсионные взносы и накопления молодежи»: 2019г.-23,1%; 2021г.-21,2%. Каждый пятый высказывается с определенной долей осведомленности и неудовлетворенности.

Наряду с описанными «сквозными и повторяющимися наказами» молодого электората, систематизируем размышления российских студентов в преддверии выборов 2021 года. Так, четыре человека из десяти опрошенных указали на ряд актуальных сфер для жизнедеятельности молодежи:

1. «Поддержка мелкого и среднего молодежного бизнеса в городе и на селе»-45,5%.

2. «Доступное образование (больше бюджетных и целевых мест в вузах, общежитий, в том числе семейных)»-43,9%.

3. «Контроль качества продуктов питания и розничных цен»-43,9%.

4. «Экологическая безопасность от вредных производств, их атмосферных выбросов, загрязнений почвы и водных ресурсов»-40,9%.

5. «Открытие новых вакансий для трудоустройства городской и сельской молодежи»-37,9%.

Итак, студенты ведущих российских технических вузов зафиксировали пять самых приоритетных наказов для депутатов

2021-го созыва, к ним были отнесены: «бизнес-образование-питание-экология-занятость». Студенческий электорат из поколения «Z» (молодежь рождена в интервале от 1985 по 2003гг.) был воспитан в рамках рыночной культуры, «цивилизации комфорта и гедонизма», поэтому испытывает чаще стрессы, обусловленные несоответствием их ожиданий и реальности в области их материального положения, карьерного, профессионального роста и перспектив[1]. При этом надо помнить, что современный молодежный социум представлен не только студенческим сообществом. Социально-политический портрет молодого электората, осваивающего свой гражданский статус в обществе, можно проанализировать, опираясь на результаты всероссийского исследования 2021 года[2].

16 цветов обозначают в таблице результаты опроса, выделенные в двумерной «шкале убывающих показателей», учитывающей социально-демографический критерий респондентов и их отношение к наилучшему государственному устройству» в России. №1.Красный цвет-самый высокий процент, и до №16-цвет хаки-самый низкий процент ответов. Аналогично, в цветовой гамме представлены одномерные данные в «шкале убывающих показателей». (См самая нижняя строка таблицы).

Обратимся сначала к анализу одномерных данных (в таблице – это самая последняя строка), касающихся государственного устройства России. Полученные результаты раскрывают многополярную картину из молодежных ожиданий, среди которых выделяются: Во-первых, сторонники авторитарной модели устройства, они предпочли указать соответствующие альтернативы, анализируемые с помощью шкалы от наибольшего показателя к наименьшему:Умный руководитель-71%;Сильный лидер-66%;Монолитное государство-55%;Хозяин страны-53%;Государство максимально участвует в экономике-51%;Россия для русских-36%;Суд отвечает перед президентом-32%;Контроль над гражданами-22%. Если ориентироваться на последний показатель-из всего «пакета авторитарных альтернатив»- на 22%, это количественный рубеж, красная черта, которую преодолели все перечисленные варианты ответов. Следовательно, можно сделать логический и математический вывод, что каждый пятый респондент - это ортодоксальный сторонник авторитаризма в устройстве страны, поскольку эти респонденты осмысленно и последовательно выбирали все предлагаемые в анкете соответствующие характеристики.

[1] Головин Д.А.(2020)К вопросу об изучении факторов, влияющих на политическое сознание современной российской молодежи// Социально-политические науки.Т.10.№ 6.С.86.

[2] Селиверстова Н. А., Зубок Ю. А. (2025)Представления молодежи о «лучшем» устройстве российского государства: особенности распространения и предикторы // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены.№ 3.С.243—269.

Таблица 1. Альтернативные представления о «наилучшем государственном устройстве» в России

Социально-демографические показатели	Альтернативные представления о «наилучшем государственном устройстве» в России															
	1		2		3		4		5		6		7		8	
	Авторитаризм	Демократизм	Авторитаризм	Демократизм	Авторитаризм	Демократизм	Авторитаризм	Демократизм	Авторитаризм	Демократизм	Авторитаризм	Демократизм	Авторитаризм	Демократизм	Авторитаризм	Демократизм
	Сильный лидер	Сильные партии	Монолитное гос-во	Самостоятельные . регионы	Умный руководитель	Руководитель соблюдает закон	В стране есть хозяин	Нет единоначалия	Суд отвечает перед президентом	Суд независим	Контроль над гражданами	Расширение прав и свобод	Государство уча-ствует в экономике	Государство создает условия для бизнеса	Россия для русских	Россия – это многонациональная
муж	64	36	55	45	67	33	51	49	30	70	26	74	47	53	38	62
жен	68	32	54	46	74	26	54	46	34	66	19	81	55	45	34	66
15-17 лет	70	30	56	44	83	17	61	39	40	60	28	72	54	46	32	68
18-24	63	37	53	47	72	28	48	52	34	66	21	79	51	49	36	64
25-29	63	37	54	49	65	35	50	50	29	71	22	78	47	53	40	60
30-35	72	38	69	31	69	31	57	43	29	71	20	80	54	46	36	64
работаю	68	32	56	44	69	31	53	47	31	69	21	79	51	49	38	62
учусь	66	34	55	45	78	22	54	46	34	66	24	76	50	50	32	68

Работаю+учусь	56	44	49	51	67	33	46	54	31	69	20	80	48	54	34	66
не работаю и не учусь	69	31	50	50	63	37	56	44	30	70	24	76	61	39	39	61
безработный	61	39	72	28	50	50	44	56	33	67	11	89	50	50	39	61
Город,обл. центр	64	36	52	48	71	29	47	53	28	72	17	83	44	56	35	65
Районный город	72	38	54	46	76	24	60	40	38	62	28	72	57	43	41	59
село	66	34	61	39	63	37	58	42	33	67	28	72	63	37	35	65
Одномерка	66	34	55	45	71	29	53	47	32	68	22	78	51	49	36	64

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Во-вторых, сторонники демократической модели государственного устройства, здесь аналогично респонденты определили свою шкалу-последовательность. Расширение прав и свобод граждан-78%;Суд независим от президента-68%; Россия–многонациональная страна-64%; Государство создает условия для бизнеса-49%;Не допускается единоначалие-47%; Самостоятельные регионы-45%;Сильные партии-34%;Руководитель, соблюдающий закон-29%.

Аналогично, наш ориентир-29%. Именно этот показатель присутствует у всех вышеотмеченных качественных признаков демократизма. Следовательно, каждый третий респондент - ортодоксальный сторонник демократического устройства России.

В третьих, имеем сторонников смешанных взглядов-«за конвергенцию в госустройстве» - 40%, эта когорта молодежи выбирает, на свой взгляд, самые привлекательные признаки-характеристики из демократии и из авторитаризма для наилучшего государственного устройства новой России. Каждый десятый проигнорировал вопрос.

Теперь рассмотрим двумерные итоги по таблице с учетом социально-демографических характеристик респондентов и составим портреты. В анализе используем «шкалу с убывающими результатами ответов». Для убедительности выводов воспользуемся цветовой гаммой, от самых популярных ответов с наибольшими процентами (красный цвет) до непопулярных с наименьшими процентами (цвет хаки).

Лидирует демократическая альтернатива №1 - «Расширение прав и свобод граждан». Она импонирует респондентам с таким социально – демографическим портретом: мужчины -74% и женщины-81% в возрасте 18-24года-79%; 25-29лет-78%; 30-35лет-80%, совмещающие учебу и работу-80%, либо работающие-79%, либо безработные-89%, временно не работающие-76%, живущие в городе-83% или в сельской местности-72%. В среднем, это-контингент молодежи, составляющий более семи человек из десяти опрошенных. Демократическая альтернатива №2 - «Суд независим от президента» (в таблице результаты выделены зеленым цветом), портрет респондентов: мужчины-70%; 25-29лет-71%; работающие-69%, совмещающие учебу и работу-69%; временно не работающие-70%, живущие в городе-72% или сельской местности-67%.

Надо особо отметить и такой нюанс, что в таблице имеются результаты, выделенные зеленым цветом, но они «разбросаны» в других альтернативах-номинациях и не дают возможности составить полный социально-демографический портрет респондентов. В этом случае, оправдано предположение, что респонденты отвечали на вопросы анкеты, выбирая наиболее привлекательные для себя варианты из разных моделей государственного устройства, в очередной раз, подтверждая приверженность этих респондентов к модели конвергенции, о чем писали выше. Для респондентов-женщин важен «Сильный лидер» - это авторитарная альтернатива №3 (в таблице результаты выделены коричневым цветом), портрет опрошенных: женщины-68%; 15-17 лет-70%, работают-68% или временно не работают-69%, живут в сельской местности-66%. И, наоборот, для респондентов-мужчин предпочтителен «Умный лидер»: мужчины-67%, 25-29лет-65%, работают и учатся-67%, живут в городе-71%. Такую межгендерную позицию отстаивают более шести человек из десяти. «Россия – многонациональная страна» – демократическая

альтернатива №4 (в таблице результаты выделены желтым цветом). Полный портрет респондентов: женщины-66%,15-17лет-68%,18-24лет-64%,работают-62%,работают и учатся-66%,безработные-61%,-живут в городе-65%, в селе-65%. В среднем, эту позицию отстаивают шесть женщин - респондентов из десяти опрошенных. Для мужчин эта альтернатива поставлена на позицию №5, (в таблице результаты были выделена голубым цветом), социально-демографический портрет: мужчины-62%, 25-29лет-60%,30-35 лет-64%, временно не работают и не учатся-61%, проживают в районном центре-59%.

Аналогично, такую гражданскую позицию тоже поддерживают шесть мужчин-респондентов из десяти опрошенных. Далее, вариант ответа-«Россия для русских» – авторитарная альтернатива «стоит» у респондентов под №11, в таблице выделена цветом-«спелый баклажан», имеет неполный портрет респондентов: 25-29 лет-40%, 30-35лет -36%, работают-38%, учатся-32%, работают и учатся-34%, проживают в сельской местности-35%. В среднем, это-чуть больше трети опрошенных русских респондентов. «Сильные партии»–демократическая альтернатива, которая занимает свой №12, и в таблице она выделена ярко-розовым цветом. Имеем тоже неполный портрет респондентов-приверженцев: 18-24лет-37%, 25-29лет-37%, работают-32%, живут в городе-36%, в районном центре-38%, в сельской местности-34%.

Многопартийность получила признание в ответах у более трети молодых респондентов, скорее всего, и представляющих свои политические убеждения и свои предвыборные партии. Что же касается всех других альтернатив, то была получена достаточно разноплановая (разноцветная по таблице) социально-политическая картина молодежных предпочтений и электоральных ожиданий. У молодых людей отсутствует глубокое понимание итоговой модели государственного устройства России, и это не случайно, в условиях, когда существует идеологический вакуум в системе воспитательной работы и массовой гражданской пропаганды для современной российской молодежи. Несформулированная конституционно государственная идеология дезориентирует молодой электорат.

Позитив от анализируемого всероссийского социсследования в том, что молодежь интуитивно фиксирует новый этап для развития России, когда электорат ожидает от партийных кандидатов появления гибких государственных предвыборных подходов с переоценкой и переосмыслением основ авторитаризма и демократии из прошлого российского и мирового опыта. Сегодня нужны разработки принципиально новых предвыборных программ, основанных на принципах «позитивной конвергенции» в идеологии и в государственном устройстве будущей России. Итак, студенты ведущих российских технических вузов зафиксировали пять самых приоритетных электоральных наказов для кандидатов в депутаты, к ним были отнесены проблемы, затрагивающие ряд жизненно важных для юношества сфер: «бизнес-образование-питание- экология-

занятость». Эта молодежь в послевузовской перспективе планирует полноценно наслаждаться успешными достижениями от своего труда и гармоничной жизнью. Гражданско-политические предпочтения молодого электората сегодня поляризованы: каждый пятый респондент - сторонник авторитаризма; каждый третий респондент - сторонник демократического устройства; каждый десятый не определился; а всем остальным респондентам (40%) импонирует модель смешанного государственного устройства России, они поддерживают синтез-конвергенцию.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Головин Д.А. К вопросу об изучении факторов, влияющих на политическое сознание современной российской молодежи// Социально-политические науки.Т.10.№ 6. С. 80–90. DOI: 10.33693/2223-0092-2020-10-6-80-90

2. Ежов Д.А., Гусаченко М.А., Савельев С.В. Политическая культура молодых граждан РФ через призму участия в электоральных процессах. Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета. 15(5):114-122.DOI:10.26794/2226-7867-2025-15-5-114-122ORIGINAL 5Короткова О.А., Острикова В.В. Правовая культура и антикультура электората в Российской Федерации//Вестник Калужского университета. № 2 С.64

3. Митяева Ю.В. Политический анализ природы абсентеистских настроений в среде молодых и будущих избирателей России сегодня // Материалы XXII Международная научно-техническая конференция «Новые технологии в учебном процессе и производстве» 17 – 19 апреля 2023 г., Рязань. С.702

4. Морозова Г.В., Минзарипов Р.Г., Гаврилов А.Р., Якупов Б.И. Роль медийной среды в управлении электоральной активностью российской молодежи//Litera.№10.DOI:10.25136/2409-8698.2025.10.76411edn:clndeb URL:https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=76411

5. Селиверстова Н. А., Зубок Ю. А. не знаю, поПредставления молодежи о «лучшем» устройстве российского государства: особенности распространения и предикторы // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены.№ 3.С.243—269. https:// www.doi.org/10.14515/monitoring.2025.3.2742.

6. Филоненко Е.В. Информационная составляющая повышения электоральной активности российской молодежи //Государственное и муниципальное управление.Ученые записки.№3.С.197–207. https://doi.org/10.22394/2079-1690-2024-1-3-197-207. EDN SAIIQN

REFERENCES

1. Golovin D.A. To a question of research factors affecting the political consciousness of modern Russian youth.Sociopolitical Sciences [*K voprosu ob izuchenii faktorov, vliyayushchikh na politicheskoye soznaniye sovremennoy rossiyskoy molodezhi*]. Vol. 10. No. 6. Pp. 80–90. (In Russ.) DOI: 10.33693/2223-0092-2020-10-6-80-90

2. Ezhov D.A., Gusachenko M.A., Savelyev S.V. The political culture of young citizens of the Russian Federation through the lens of participation in electoral processes [*Politicheskaya kul'tura molodykh grazhdan*

RF cherez prizmu uchastiya v elektoral'nykh protsessak]. Humanities and Social Sciences. Bulletin of the Financial University.15(5):114-122. DOI: 10.26794/2226-7867-2025-15-5-114-122

3. Mityaeva Yu.V. Political Analysis of the Nature of Absenteeism Among Young and Future Voters in Russia Today [*Politicheskiy analiz prirody absenteistskikh nastroeniy v srede molodykh i budushchikh izbirateley Rossii segodnya*] // Proceedings of the XXII International Scientific and Technical Conference «New Technologies in the Educational Process and Production» April 17-19, 2023, Ryazan, P. 702

4. Morozova G.V., Minzaripov R.G., Gavrilov A.R., Yakubov B.I. The Role of the Media Environment in Managing the Electoral Activity of Russian Youth [*Rol' mediynoy sredy v upravlenii elektoral'noy aktivnost'yu rossiyskoy molodezhi*] // Litera.No. 10. DOI: 10.25136/2409-8698.2025.10.76411EDN: CLNDEB URL:https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=76411

5. Seliverstova N. A., Zubok Y. A. (2025) Young People's Ideas about the "Optimum State" for Russia: Representations and Predictors. [*Predstavleniya molodezhi o «luchshem» ustroystve rossiyskogo gosudarstva: osobennosti rasprostraneniya i prediktory*] Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes. No. 3. P. 243–269. https://www.doi.org/10.14515/monitoring.2025.3.2742. (In Russ.)

6. Filonenko E. V. Involving the younger generation in elections: how does informing shape electoral activity [*Informatsionnaya sostavlyayushchaya povysheniya elektoral'noy aktivnosti rossiyskoy molodezhi*]. State and Municipal Management. Scholar Notes.(3):197–207. (In Russ.). https://doi.org/10.22394/2079-1690-2024-1-3-197-207. EDN SAIIQN

ГУЗЕНИНА Светлана Валерьевна
доктор социологических наук, профессор, Тамбовский государственный университет имени Г.Р. Державина», Тамбов, Россия
dialog-lana@ yandex.ru

GUZENINA Svetlana Valer'evna
Doctor of Sociology, Professor, Derzhavin Tambov State University, Tambov, Russia
dialog-lana@ yandex.ru

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-117-4-71-78

Региональный туризм как фактор межкультурного диалога народов России / Regional tourism as a factor in intercultural dialogue among the peoples of Russia

Аннотация

В статье рассматривается региональный туризм как весомый фактор межкультурного диалога народов России. В год празднования единства народов России, автор обращает внимание на культурный потенциал внутреннего туризма, о чем ярко свидетельствует анализ проводимых в столице России этнокультурных мероприятий с участием российских регионов, открытие тематических зон национальной кухни, увеличение внутреннего турпотока и данные авторитетных социологических опросов.

Ключевые слова

Народы России; межкультурный диалог; региональный туризм; гастротуризм; внутренний туризм; фестивали; туристический потенциал; национальное единство .

Abstract

The article considers regional tourism as a significant factor in the intercultural dialogue of the peoples of Russia. In the year of the celebration of the unity of the peoples of Russia, the author draws attention to the cultural potential of domestic tourism, as clearly evidenced by the analysis of ethnocultural events held in the Russian capital with the participation of Russian regions, the opening of thematic zones of national cuisine, an increase in domestic tourist flow and data from authoritative sociological surveys.

Keywords

Nationalities of Russia; intercultural dialogue; regional tourism; gastrotourism; domestic tourism; festivals; tourism potential; national unity.

«Сколько нас, нерусских, у России —
Истинных российских сыновей,
Любящих глаза небесной сини
У великой матери своей»
Михаил Львов

С 10 по 14 июня на ВДНХ в Москве прошел VI Международный туристический форум «Путешествуй!», который объединил деловую повестку, масштабную выставочную экспозицию и насыщенную фестивальную программу, став ключевой площадкой для развития отрасли и знакомства гостей с туристическим потенциалом регионов России и зарубежных стран. Организатором Международного туристического форума «Путешествуй!» выступил Фонд Росконгресс совместно с Министерством экономического развития Российской Федерации при поддержке Правительства Российской Федерации и Комитета по туризму города Москвы. Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Дмитрий Чернышенко, открывая форум, подчеркнул: «Сегодня туризм – не просто одна из самых быстрорастущих отраслей экономики, но и инструмент „мягкой силы“, способ формирования объективного образа России в мире. Повышать привлекательность нашей страны помогают меры национального проекта „Туризм и гостеприимство“, включая создание новых гостиниц и турмаршрутов. Как результат – растут и внутренний, и въездной турпотоки»[1].

Особенно востребованным в 2026 году выступает региональный туризм как весомый фактор межкультурного диалога народов России.

25 декабря 2025 подписан Указ президента «О проведении в Российской Федерации Года единства народов России» № 962, он обозначил тему сплочения народов как определяющую для общегосударственной повестки на весь 2026 год[2]. Годом единства народов России подчеркивается важность укрепления межэтнического согласия и сохранения культурного многообразия страны. В России по последним статистическим данным проживает более 190 этнических групп, крупнейшие народы: русские (71,7%), татары (3,2%), чеченцы (1,14%), башкиры (1,07%), чуваши (0,72%), аварцы (0,69%)[3]. Безусловно, единство народов России и выступает главным

[1] Итоги Международного туристического форума «Путешествуй!» – 2026: более 510 тысяч участников, все субъекты Российской Федерации и свыше 50 зарубежных стран [Электронный ресурс URL: https://roscongress.ru/news/itogi-mezhdunarodnogo-turisticheskogo-foruma-puteshestvuj-2026-bolee-510-tysjach-uchastnikov-vse-sub/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F] (дата обращения 25.07.2026)

[2] Указ Президента Российской Федерации 25 ноября 2025 г. № 858 «О Стратегии государственной национальной политики Российской Федерации на период до 2036 года» [Электронный ресурс URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/413034563/?Ysclid=mlt5zaliob156141198] (дата обращения 20.06.2026)

[3] Итоги ВПН-2020. Том 5 Национальный состав и владение языками [Электронный ресурс URL: https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/Tom5_Nacionalnyj_sostav_i_vladenie_yazykami] (дата обращения 21.07. 2026)

достижением и достоянием нашей родины.

Культурно- духовная сфера жизни каждого народа – богатейший ларец, настоящим сокровищем которого выступает ценностное достояние, отражающее исторический путь и судьбу этноса, а также и то уникальное, что указывает на национальную специфику, поступательное развитие, самосохранение и единение; национальное наследие служит гарантом и неотъемлемой частью как личностного развития, так и исторического пути социума[1]. В этом смысле региональный туризм органично раскрывает локальную специфику, предлагая при этом знакомство с культурой разных этнических групп нашей большой страны ненавязчиво, увлекательно и доступно.

Интересным и вполне удачным примером межкультурного диалога российских регионов является проект «Москва + Казань: Две столицы одного горизонта», разработанный Комитетом по туризму города Москвы. В таком турне путешественники могут увидеть одновременно и великолепие Москвы, предлагающей увлекательное сочетание искусства, истории и современной жизни, и восточные традиции Казани, сформированные в связи с глубоко укоренившимся мусульманским культурным наследием, которое формирует идентичность и атмосферу столицы Татарстана. Такое уникальное сочетание татарских и русских традиций в едином туристическом маршруте создает атмосферу диалогичности, а не соперничества этнических культур и столиц. Главенство Москвы бесспорно, однако, вместе с Казанью, для туриста создается захватывающий российский культурный микс, при этом с возможностью насладится как впечатляющей архитектурой, так и аппетитной гастрономией[2].

Одной из главных площадок празднования года народов России 2026 года стала ВДНХ. Со 2 по 5 июля на ВДНХ в шестой раз прошел Фестиваль национального гостеприимства «Дружба народов», это яркое мероприятие с 2021 года традиционно собирает тысячи гостей на главной выставке страны. В программу фестиваля 2026 года вошло несколько национальных праздников и тематических событий: удмуртский «Гербер», программа Карачаево-Черкесии, 35-летие «Славянского базара в Витебске», фестиваль «Уникальная Индия» и многонациональный праздник «Абрикос». В дни работы фестиваля гости могли поучаствовать в шоу-показах дизайнерских коллекций, посетить этнокультурные мероприятия (рис.1) и этномаркет[3]; увидели выступления коллективов из различных российских

[1] Гузенина С.В. «Братских народов союз вековой»: к празднованию года единства народов России // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал // М.: РУТ (МИИТ), 2026. – Вып. №1(114). – 117 с. С.12-15.

[2] Москва + Казань: Две столицы одного горизонта [Электронный ресурс URL: https://discover. moscow/ moscow-kazan] (дата обращения 26.07. 2026)

[3] VI Фестиваль национального гостеприимства «Дружба народов» горизонта [Электронный ресурс URL: https://vdnh.ru/druzhba-narodov-2026/] (дата обращения 26.07. 2026)

регионов; познакомились с национальными народными промыслами и традиционными костюмами на уличной фотовыставке.

Концерт «Многоликая Россия» режиссёра Николая Андросова объединил: государственный академический русский народный хор имени М.Е. Пятницкого, ансамбли «Лезгинка» (Дагестан), «Тюльпан» (Калмыкия), «Казаки России» (Липецк), имени Ф. Гаскарова (Башкортостан), «Италмас» (Удмуртия), фолк-группу «Отава Ё» и рок-группу «Ят-Ха» (Тыва).

Рисунок 1. Концертная программа «Многоликая Россия» в рамках VI Фестиваля национального гостеприимства «Дружба народов»[1]

Центральным событием деловой программы стал форум креативных индустрий, на котором обсуждалось развитие внутреннего туризма, культурное разнообразие России и сотрудничество в рамках СНГ.

Одним из востребованных направлений в рамках межкультурных коммуникаций между субъектами федерации в последние годы стал гастрономический туризм, который всерьёз набирает обороты в России. Такой формат полюбился туристам, и неудивительно, ведь почти в каждом регионе найдётся локальное блюдо, которое стоит попробовать путешественнику. Региональная кухня помогает лучше понять вкусы и менталитет жителей разных уголков страны. Такой подход взяли на вооружение в Национальном центре «Россия», разделив фудкорт на четыре зоны (Юг, Север, Восток, Запад). Соответственно, не выходя за пределы Национального центра, можно совершить «гастрономическое путешествие» на Дальний восток или

[1] Концертная программа «Многоликая Россия» в рамках VI Фестиваля национального гостеприимства «Дружба народов» [Электронный ресурс URL: https://vdnh.ru/events/3375/] (дата обращения 26.07.2026), фото с сайта

в Карелию, на Кавказ или в Бурятию. К примеру, при знакомстве с гастрономическими традициями народов севера, можно попробовать мурманскую треску с яблочным пюре, корюшку и калмыцкие бёреки - отдалённый аналог пельменей. Отдельный раздел посвящён картофельному хлебу с начинками: арктическая оленина, северная креветка, карельская форель и другие. Среди необычных закусок - горняцкий тормозок: «горняцкое» сало в крошке из сушёного ягеля и юколы из оленины[1].

Традиции национальной кухни раскрывают культуру каждого российского региона во всем ее многообразии, поскольку повествуют об укладе жизни, отдыха и труда жителей того или иного края, их вкусовых предпочтениях, флоре и фауне региона, и даже о температурном режиме региона. Так, в жарких регионах России предпочитают пищу растительную, в суровых – богатую жирами, белками, витаминами и микроэлементами. Религиозные традиции также формируют предпочтения и в гастрономии.

Отметим, что в рамках международной выставки-форума «Россия» состоялось открытие на ВДНХ Дома Российской Кухни.

Правительство Москвы, ресторатор Алексей Васильчук и проект Екатерины Шаповаловой «Гастрономическая карта России» представили новый гастрономический фудхолл, который возрождает богатые кулинарные традиции России и собрал в одном месте гастрономические достижения регионов нашей страны. Павильон стал центральной площадкой Фестиваля «Россия – территория вкуса». «Дом Российской Кухни» – это 15 корнеров российской региональной кухни «От Петропавловска-Камчатского до Калининграда», сцена с регулярными кулинарными мастер-классами и дегустациями «библиотека вкусов России», традиционные сладости, гастрономические сувениры, российское вино, русские национальные напитки и фестивальная атмосфера (Рисунок 2).

Согласно последним опросам «ВЦИОМ СПУТНИК», 57% жителей России предпочитают внутренний туризм, при этом 29% опрошенных посещали другие города и регионы России[2]. Такие социологические данные свидетельствуют о том, что внутренний туризм может стать постоянным механизмом диалога культур и регионов нашей большой страны, именно поэтому сегодня ему уделяется приоритетно внимание, в том числе и в год празднования единства народов России.

Эту мысль подчеркнул президент страны Владимир Путин, выступая на пленарном заседании Петербургского международного экономического форума. Глава государства назвал развитие

[1] Гастрономическое пространство Национального центра «Россия», выставка «Путешествие по России» [Электронный ресурс URL: https://www.gastromaprussia.ru/ nc russia?ysclid=ms1vjcuj9s307978064] (дата обращения 26.07.2026)

[2] Внутренний туризм: интересы и планы россиян [Электронный ресурс URL: https:// wciom.ru/ fileadmin/user_upload/ 210527_EHISI_Vnutrennii_turizm_MIA_RS.pdf] (дата обращения 26.07. 2026)

внутреннего туризма одним из приоритетов долгосрочной стратегии развития России. Президент отметил, что «отдельным направлением станет реставрация и реконструкция объектов культурного и исторического наследия. К 2030 году по всей стране надо привести в порядок не менее тысячи таких объектов, дать им вторую жизнь, чтобы они служили людям, служили сбережению и укреплению нашей идентичности, украшали города и села, повышали их туристическую привлекательность»[1].

Рисунок 2. Дом Российской кухни, ВДНХ[2]

Безусловно, внимание власти к культурному облику российских регионов дает надежду на развитие межрегиональных связей, углубление межкультурного диалога, разработку новых туристических маршрутов и укрепление согласия между народами России во имя национального единства и нашей общей Родины.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Внутренний туризм: интересы и планы россиян [Электронный ресурсURL:https://wciom.ru/fileadmin/user_upload/210527_EHISI_Vnutrennii_turizm_MIA_RS.pdf] (дата обращения 26.07.2026)

2. Гастрономическое пространство Национального центра «Россия», выставка «Путешествие по России» [Электронный ресурс URL: https://www.gastromaprussia.ru/ ncrussia?ysclid=ms1vjcuj9s307978064] (дата обращения 26.07.2026)

[1] Дарья Петуненкова. Путин: туризм открывает перспективы развития для всех регионов РФ // Аргументы и факты 28.03.2024 [Электронный ресурс URL: https://aif.ru/politics/russia/putin-turizm-otkryvaet-perspektivy-razvitiya-dlya-vseh-regionov-rf?ysclid=ms1wxz74oe350990978] (дата обращения 26.07. 2026)

[2] Дом российской кухни [Электронный ресурс URL: https://drkmall.ru/?ysclid=ms1vxg4dbp4272 60414 (дата обращения 26.07.2026), фото с сайта

3. Гузенина С.В. «Братских народов союз вековой»: к празднованию года единства народов России // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал // М.: РУТ (МИИТ), 2026. – Вып. №1(114). – 117 с. С.12-15.

4. Дарья Петуненкова. Путин: туризм открывает перспективы развития для всех регионов РФ // Аргументы и факты 28.03.2024 [Электронный ресурс URL: https://aif.ru/politics/russia/putin-turizm-otkryvaet-perspektivy-razvitiya-dlya-vseh-regionov-rf?ysclid=ms1wxz74oe350990978] (дата обращения 26.07. 2026)

5. Дом российской кухни [Электронный ресурс URL: https://drkmall.ru/?ysclid=ms1vxg4dbp 427 2 60414 (дата обращения 26.07.2026) Итоги ВПН-2020. Том 5 Национальный состав и владение языками [Электронный ресурс URL: https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/ Tom5_Nacionalnyj_sostav_i_vladenie_yazykami] (дата обращения 21.07. 2026)

6. Итоги Международного туристического форума «Путешествуй!» – 2026: более 510 тысяч участников, все субъекты Российской Федерации и свыше 50 зарубежных стран [Электронный ресурс URL: https://roscongress.ru/news/itogi-mezhdunarodnogo-turisticheskogo-foruma-puteshestvuj-2026-bolee-510-tysjach-uchastnikov-vse-sub/?utm_referrer= https %3A%2F%2Fyandex.ru%2F] (дата обращения 25.07.2026)

7. Концертная программа «Многоликая Россия» в рамках VI Фестиваля национального гостеприимства «Дружба народов» [Электронный ресурс URL: https://vdnh.ru/events/3375/] (дата обращения 26.07.2026)

8. Москва + Казань: Две столицы одного горизонта [Электронный ресурс URL: https://discover. moscow/ moscow-kazan] (дата обращения 26.07. 2026)

9. Указ Президента Российской Федерации 25 ноября 2025 г. № 858 «О Стратегии государственной национальной политики Российской Федерации на период до 2036 года» [Электронный ресурс URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/413034563/?Ysclid=mlt5zaliob156141198] (дата обращения 20.06.2026)

10. VI Фестиваль национального гостеприимства «Дружба народов» горизонта [Электронный ресурс URL: https://vdnh.ru/druzhba-narodov-2026/] (дата обращения 26.07. 2026)

REFERENCES

1. Domestic tourism: interests and plans of Russians [Electronic pecypcURL: https://wciom.ru/fileadmin/user_upload/210527_EHISI_ Vnutrennii _ turizm _ MIA _ RS.pdf] (date of appeal 26.07.2026)

2. Gastr onomic space of the National Center “Russia,” exhibition “Travel in Russia” [Electronic resource URL: https://www.gastromaprussia.ru/ ncrussia? ysclid = ms1vjcuj9s307978064] (date of application 26.07.2026)

3. Guzenina S.V. “Fraternal peoples union of the century”: to celebrate the year of unity of the peoples of Russia//SEARCH: Politics. Social studies. Art. Sociology. Culture: scientific and sociocultural journal//M.: RUTH (MIIT), 2026. - Issue №1(114). - 117 p. S.12-15.

4. Daria Petunenkova. Putin: tourism opens up development prospects for all regions of the Russian Federation//Arguments and facts

28.03.2024 [Electronic resource URL: https://aif.ru/politics/russia/putin-turizm-otkryvaet-perspektivy-razvitiya-dlya-vseh-regionov-rf?ysclid=ms1wxz74oe350990978] (date of application 26.07. 2026)

5. House of Russian cuisine [Electronic resource URL: https://drkmall.ru/?ysclid=ms1vxg4dbp 427 2 60414 (date of appeal 26.07.2026) Results VPN-2020. Volume 5 National Composition and Language Proficiency [Electronic Resource URL: https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/ Tom5 _ Nacionalnyj _ sostav _ i _ vladenie _ yazykami] (accessed on 21.07. 2026)

6. Results of the International Tourism Forum “Travel!” - 2026: more than 510 thousand participants, all constituent entities of the Russian Federation and over 50 foreign countries [Electronic resource URL: https://roscongress.ru/news/itogi-mezhdunarodnogo-turisticheskogo-foruma-puteshestvuj-2026-bolee-510-tysjach-uchastnikov-vse-sub/?utm _ referrer = https %3A%2F%2Fyandex.ru%2F] (date of appeal 25.07.2026)

7. Concert program “Many Faces of Russia” in the framework of the VI Festival of National Hospitality “Friendship of Peoples” [Electronic resource URL: https://vdnh.ru/events/3375/] (date of appeal 26.07.2026)

8. Moscow + Kazan: Two capitals of the same horizon [Electronic resource URL: https ://discover. moscow/moscow-kazan] (date of appeal 26.07. 2026)

9. Decree of the President of the Russian Federation November 25, 2025 No. 858 “On the Strategy of the State National Policy of the Russian Federation for the period up to 2036” [Electronic resource URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/413034563/?Ysclid=mlt5zaliob156141198] (date of application 20.06.2026)

10. VI Festival of national hospitality “Friendship of Peoples” horizon [Electronic resource URL: https://vdnh.ru/druzhba-narodov-2026/] (date of appeal 26.07. 2026)

РОЖКОВА Лилия Валерьевна
доктор социологических наук, профессор, заведующая кафедрой «Социология, экономическая теория и международные процессы», Пензенский государственный университет, Пенза, Россия
mamaeva_lv@mail.ru

ROZHKOVA Lilia Valeryevna
Doctor of Sociology, Professor, Head of the Department of Sociology, Economic Theory and International Processes at Penza State University, Penza, Russia
mamaeva_lv@mail.ru

ЖУЛЯБИН
Сергей Александрович
аспирант, Пензенский государственный университет, Пенза, Россия
Misurin@bk.ru

ZHULYABIN
Sergey Alexandrovich
graduate student, Penza State University, Penza, Russia;
misurin@bk.ru

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-117-4-79-86

Социологический портрет предпринимателя Пензенской области / Sociological portrait of an entrepreneur in the Penza region

Аннотация

В статье представлен анализ социального портрета предпринимателя Пензенской области на основе интеграции статистических данных, материалов официальной отчетности и результатов авторского социологического исследования (n=400). Рассматриваются социально-демографические характеристики предпринимателей региона, особенности их профессиональной мотивации, ценностных ориентаций и стратегий самореализации. Особое внимание уделено институциональным условиям развития предпринимательства, включая динамику малого и среднего бизнеса и рост самозанятости. Установлено, что современный предприниматель Пензенской области характеризуется сочетанием высокой образовательной подготовки, ориентации на автономию и готовности к риску при одновременной адаптации к институциональным ограничениям региональной среды.

Ключевые слова

Предпринимательство; социальный портрет; региональная социология; малый бизнес; самозанятость; Пензенская область.

Abstract

The article presents an analysis of the sociological portrait of entrepreneurs in the Penza region based on statistical data, official reports, and original sociological research (n=400). The study examines socio-demographic characteristics, motivational structures, value orientations, and professional self-realization strategies of entrepreneurs. Special

attention is given to institutional conditions of entrepreneurial development, including the dynamics of small and medium-sized businesses and the growth of self-employment. It is shown that entrepreneurs in the Penza region are characterized by a combination of high educational level, autonomy orientation, and risk acceptance, along with adaptation to institutional constraints of the regional environment.

Keywords

Entrepreneurship; sociological portrait; regional sociology; small business; self-employment; Penza region; social activity.

Современное российское общество характеризуется углублением процессов социально-экономической трансформации, в рамках которых предпринимательство приобретает статус одного из ключевых факторов регионального развития. В условиях усиливающейся дифференциации территорий особое значение получает анализ региональных моделей предпринимательского поведения, отражающих специфику социальной структуры, институциональной среды и экономических ресурсов[1].

Предпринимательство выступает не только экономическим, но и социальным феноменом, включающим систему ценностей, мотиваций и моделей поведения. В социологической традиции, восходящей к работам Макса Вебера[2], Вернера Зомбарта и Йозефа Шумпетера[3], предприниматель рассматривается как носитель инновационной функции, субъект рационального хозяйственного действия и агент социальных изменений[4].

В региональном контексте предпринимательская деятельность приобретает дополнительные характеристики, обусловленные уровнем развития инфраструктуры, демографической структурой и институциональной поддержкой бизнеса. Пензенская область представляет собой типичный субъект Российской Федерации, в котором сочетаются элементы индустриально-аграрной экономики и развивающегося сектора малого предпринимательства. Целью исследования является формирование социального портрета современного предпринимателя Пензенской области.

Социологическое понимание предпринимательства базируется на

[1] Голенкова З. Т, Голиусова Ю. В., Горина Т. И. Социологический портрет самозанятых в современной России // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Социология. 2020. № 20 (4). 821–836.

[2] Вебер М. Хозяйство и общество: очерки понимающей социологии / пер. с нем. под ред. Ионина Л. Г. М.: Издательский дом Высшей школы экономики, 2016. 446 с.

[3] Шумпетер Й. Капитализм, социализм и демократия. М.: Экономика, 1995. 528 с.

[4] Грошева Л. И. Специфика подходов к определению предпринимательства в условиях многомерных социальных процессов // XVII Международная конференция памяти профессора Л. Н. Когана «Культура, личность, общество в современном мире: Методология, опыт эмпирического исследования», 20-21 марта 2014 г. Екатеринбург: УрФУ, 2014. С. 709–716.

рассмотрении его как формы социальной деятельности, включающей инновационность, риск и самостоятельность[1]. В рамках классической традиции Макс Вебер подчеркивал роль ценностных установок в формировании экономического поведения, тогда как Йозеф Шумпетер акцентировал значение инноваций как источника экономического развития[2].

Категория «социальный портрет» рассматривается как интегральная характеристика социальной группы, включающая демографические, экономические, поведенческие и ценностные параметры. Методологически она опирается на концепцию идеальных типов, позволяющую выявлять устойчивые характеристики социальных субъектов. Концептуальной основой формирования социального портрета является теория идеальных типов Макса Вебера. Социальный портрет позволяет выявить типичные характеристики социальной группы и определить особенности ее функционирования в структуре общества[3].

Эмпирическую базу исследования составили материалы вторичного анализа данных ВЦИОМ[4], Федеральной налоговой службы, Росстата, Единого реестра субъектов малого и среднего предпринимательства, а также результаты авторского социологического опроса предпринимателей Пензенской области, проведенного в апреле–мае 2026 года (n = 400). Пензенская область демонстрирует устойчивую положительную динамику развития малого и среднего предпринимательства. По состоянию на 10 января 2026 года в Едином реестре субъектов малого и среднего предпринимательства зарегистрировано 48 328 субъектов МСП, из которых 12 136 являются юридическими лицами и 36 192 — индивидуальными предпринимателями (Таблица 1). Сравнительный анализ показывает устойчивый рост числа субъектов предпринимательства[5].

Наиболее распространенной формой предпринимательства остаются микропредприятия, составляющие свыше 96% всех субъектов МСП региона. Это свидетельствует о преобладании малого

---

[1] Глухих П. Л., Осинцев С. И. Социально-демографический портрет российского технологического предпринимателя // Социально-экономические и демографические аспекты реализации национальных проектов в регионе: сборник статей X Уральского демографического форума. Том I. Екатеринбург : Институт экономики УрО РАН, 2019. С. 99–106.

[2] Шумпетер Й. Капитализм, социализм и демократия. М.: Экономика, 1995. 528 с.

[3] Гайдай М. К., Кадырова Ч. А. Понятие «социальный облик» и «социальный портрет» в контексте исследования личности сотрудника органов внутренних дел // Философия права. 2022. № 2. С. 153–156..

[4] Предпринимательство в России: мониторинг. Опрос ВЦИОМ. 22.05.2023. URL: https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/predprinimatelstvo-v-rossii-monitoring (дата обращения: 12.05.2026)..

[5] ФНС. В Пензенской области увеличилось количество самозанятых. URL: https://www.nalog.gov.ru/rn58/news/activities_fts/14643463/ (дата обращения: 12.05.2026).

семейного и индивидуального бизнеса.

Таблица 1- Число субъектов предпринимательства Пензенской области

Год	Субъекты предпринимательства
2024	45 548
2025	46 726
2026	48 328

Вместе с ростом числа субъектов предпринимательства наблюдается снижение среднесписочной численности работников. Данная тенденция может быть связана с цифровизацией бизнес-процессов, развитием платформенной занятости, распространением самозанятости и оптимизацией расходов малого бизнеса.

Особое внимание привлекает динамика самозанятости. Если в начале 2023 года в Пензенской области было зарегистрировано около 32 тыс. самозанятых, то к концу сентября 2025 года их число достигло 83,3 тыс. человек. Это свидетельствует о трансформации структуры занятости и росте популярности гибких форм трудовой деятельности.

Наиболее распространенными сферами деятельности самозанятых являются: торговля товарами собственного производства, бьюти-индустрия, грузовые и пассажирские перевозки, бытовые услуги и IT-услуги и онлайн-деятельность.

Территориальное распределение предпринимателей в регионе отличается высокой концентрацией в крупных городах и экономически развитых муниципальных районах. Наибольшее число индивидуальных предпринимателей зарегистрировано в: г. Пензе, г. Кузнецке, Пензенском районе, Каменском районе и Городищенском районе[1].

При этом сохраняется значительная территориальная дифференциация предпринимательской активности, что обусловлено различиями в уровне экономического развития муниципальных образований, транспортной доступности и демографической структуре населения.

По результатам авторского исследования очевидно возможно сформулировать социальный потрет современного предпринимателя Пензенской области по мнению респондентов. Как правило, средний предприниматель это лицо мужского пола в возрастной рамке от 30 до 50 лет, имеющий высшее или среднеспециальное образование, проживающий на территории Пензенской области в крупных городах и занятый в сфере торговли и оказании услуг, либо в сфере производства. При этом наблюдается тенденция и роста женщин

[1] Хозяйствующие субъекты Пензенской области. Статистический сборник. Пенза, 2025. URL: https://58.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/КАТАЛОГ_2025(2).pdf (дата обращения: 12.05.2026)

среди зарегистрированных предпринимателей. Как правило женщины развивают свой бизнес в сфере услуг, образования, индустрии красоты и общественных проектах. Возрастные ограничения объясняются тем, что именно с 30 до 50 лет человек прибывает на пике соей трудовой активности и деятельность сопровождается экономической эффективностью, а также присутствует уже накопленный профессиональный опыт и мастерство.

Большинство предпринимателей региона имеют высшее образование. Высокий образовательный уровень способствует адаптации к изменяющимся экономическим условиям, освоению цифровых технологий и развитию управленческих компетенций.

Для значительной части предпринимателей характерно совмещение бизнеса с другими формами занятости, особенно на ранних стадиях ведения предпринимательской деятельности. Это свидетельствует о стремлении минимизировать экономические риски и сохранить стабильный источник дохода.

Авторское социологическое исследование выявило следующие ключевые мотивы предпринимательской деятельности:

– стремление к экономической независимости;
– ориентация на самореализацию;
– желание автономии в принятии решений;
– повышение уровня дохода;
– реализация предпринимательского потенциала.

Ценностная структура предпринимателей региона включает самостоятельность, ответственность, инициативность и ориентацию на результат. Предпринимательство рассматривается как форма профессиональной самореализации и социальной мобильности[1].

Предпринимательская деятельность в Пензенской области выступает не только способом получения дохода, но и механизмом реализации личностного потенциала. При этом предприниматели сталкиваются с рядом институциональных ограничений, включая административные барьеры, налоговую нагрузку и кадровый дефицит[2].

При этом подавляющая часть опрошенных демонстрирует позитивные ожидания развития своего дела, это говорит о формировании предпринимательской жилки и идентичности предпринимателя.

Таким образом по мнению респондентов можно сформировать социальный портрет предпринимателя Пензенской области исходя из специфики региональной среды. Итак, это социально активный человек, с высоким уровнем образования, самостоятельный, готовый

[1] Рожкова Л. В. Предпринимательство как способ социальной адаптации этнических мигрантов // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Гуманитарные науки. 2009. № 2. С. 131–141.

[2] Статистика для национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы». URL: https://rmsp.nalog.ru/statistics2.html (дата обращения: 11.05.2026)

идти на риск и применят в своей деятельности инновационные технологии.

В общем развитие предпринимательства Пензенской области идет по пути расширения количества субъектов малого и среднего предпринимательства, росту самозанятых и укреплением значимости малого предпринимательств в структуре экономики Пензенского региона.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Вебер М. Хозяйство и общество: очерки понимающей социологии / пер. с нем. под ред. Ионина Л. Г. М.: Издательский дом Высшей школы экономики, 2016. 446 с.

2. Гайдай М. К., Кадырова Ч. А. Понятие «социальный облик» и «социальный портрет» в контексте исследования личности сотрудника органов внутренних дел // Философия права. 2022. № 2. С. 153–156

3. Глухих П. Л., Осинцев С. И. Социально-демографический портрет российского технологического предпринимателя // Социально-экономические и демографические аспекты реализации национальных проектов в регионе: сборник статей X Уральского демографического форума. Том I. Екатеринбург : Институт экономики УрО РАН, 2019. С. 99–106.

4. Голенкова З. Т, Голиусова Ю. В., Горина Т. И. Социологический портрет самозанятых в современной России // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Социология. 2020. № 20 (4). 821–836.

5. Грошева Л. И. Специфика подходов к определению предпринимательства в условиях многомерных социальных процессов // XVII Международная конференция памяти профессора Л. Н. Когана «Культура, личность, общество в современном мире: Методология, опыт эмпирического исследования», 20-21 марта 2014 г. Екатеринбург: УрФУ, 2014. С. 709–716.

6. Предпринимательство в России: мониторинг. Опрос ВЦИОМ. 22.05.2023. URL: https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/predprinimatelstvo-v-rossii-monitoring (дата обращения: 12.05.2026)

7. Рожкова Л. В. Предпринимательство как способ социальной адаптации этнических мигрантов // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Гуманитарные науки. 2009. № 2. С. 131–141.

8. Статистика для национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы». URL: https://rmsp.nalog.ru/statistics2.html (дата обращения: 11.05.2026)

9. Шумпетер Й. Капитализм, социализм и демократия. М.: Экономика, 1995. 528 с.

10. Шумпетер Й. Капитализм, социализм и демократия. М.: Экономика, 1995. 528 с.

11. ФНС. В Пензенской области увеличилось количество самозанятых. URL: https://www.nalog.gov.ru/rn58/news/activities_fts/14643463/ (дата обращения: 12.05.2026)

12. Хозяйствующие субъекты Пензенской области. Статистический

сборник. Пенза, 2025. URL: https://58.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/КАТАЛОГ_2025(2).pdf (дата обращения: 12.05.2026)

REFERENCES

1. Weber M. Economy and Society: Essays on Understanding Sociology [Khozyaystvo i obshchestvo: ocherki ponimayushchey sotsiologii] / transl. from German ed. by Ionin L.G. – Moscow: HSE Publishing House, 2016. 446 p.

2. Gayday M.K., Kadyrova Ch.A. The Concept of "Social Appearance" and "Social Portrait" in the Context of the Study of the Personality of an Internal Affairs Officer [Ponyatiye «sotsial'nyy oblik» i «sotsial'nyy portret» v kontekste issledovaniya lichnosti sotrudnika organov vnutrennikh del] // Filosofiya prava. 2022. No. 2. Pp. 153–156.

3. Glukhikh P.L., Osintsev S.I. Socio-Demographic Portrait of a Russian Technological Entrepreneur [Sotsial'no-demograficheskiy portret rossiyskogo tekhnologicheskogo predprinimatelya] // Socio-Economic and Demographic Aspects of the Implementation of National Projects in the Region: Collection of Articles of the X Ural Demographic Forum [Sotsial'no-ekonomicheskiye i demograficheskiye aspekty realizatsii natsional'nykh proyektov v regione: sbornik statey X Ural'skogo demograficheskogo foruma]. Vol. I. Yekaterinburg: Institute of Economics of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, 2019. Pp. 99–106.

4. Golenkova Z.T., Goliusova Yu.V., Gorina T.I. Sociological Portrait of the Self-Employed in Modern Russia [Sotsiologicheskiy portret samozanyatykh v sovremennoy Rossii] // Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Sotsiologiya. 2020. No. 20 (4). Pp. 821–836.

5. Grosheva L.I. Specifics of Approaches to Defining Entrepreneurship in the Context of Multidimensional Social Processes [Spetsifika podkhodov k opredeleniyu predprinimatel'stva v usloviyakh mnogomernykh sotsial'nykh protsessov] // XVII International Conference in Memory of Professor L.N. Kogan "Culture, Personality, Society in the Modern World: Methodology, Experience of Empirical Research" [XVII Mezhdunarodnaya konferentsiya pamyati professora L.N. Kogana «Kul'tura, lichnost', obshchestvo v sovremennom mire: Metodologiya, opyt empiricheskogo issledovaniya»], March 20–21, 2014. Yekaterinburg: UrFU, 2014. Pp. 709–716.

6. Entrepreneurship in Russia: Monitoring. VTsIOM Survey [Predprinimatel'stvo v Rossii: monitoring. Opros VTsIOM]. May 22, 2023 [Electronic resource]. URL: https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/predprinimatelstvo-v-rossii-monitoring (accessed: 12.05.2026).

7. Rozhkova L.V. Entrepreneurship as a Way of Social Adaptation of Ethnic Migrants [Predprinimatel'stvo kak sposob sotsial'noy adaptatsii etnicheskikh migrantov] // Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Povolzhskiy region. Gumanitarnyye nauki. 2009. No. 2. Pp. 131–141.

8. Statistics for the National Project "Small and Medium-Sized Entrepreneurship and Support for Individual Entrepreneurial Initiative" [Statistika dlya natsional'nogo proyekta «Maloye i sredneye predprinimatel'stvo i podderzhka individual'noy predprinimatel'skoy initsiativy»] [Electronic resource]. URL: https://rmsp.nalog.ru/statistics2.html (accessed: 11.05.2026).

9. Schumpeter J. Capitalism, Socialism and Democracy [Kapitalizm,

sotsializm i demokratiya]. – Moscow: Ekonomika, 1995. 528 p.
10. Schumpeter J. Capitalism, Socialism and Democracy [Kapitalizm, sotsializm i demokratiya]. – Moscow: Ekonomika, 1995. 528 p.
11. Federal Tax Service. The Number of Self-Employed People Increased in the Penza Region [FNS. V Penzenskoy oblasti uvelichilos' kolichestvo samozanyatykh] [Electronic resource]. URL: https://www.nalog.gov.ru/rn58/news/activities_fts/14643463/ (accessed: 12.05.2026).
12. Economic Entities of the Penza Region. Statistical Collection [*Khozyaystvuyushchiye sub"yekty Penzenskoy oblasti. Statisticheskiy sbornik*]. Penza, 2025 [Electronic resource]. URL: https://58.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/КАТАЛОГ_2025(2).pdf (accessed: 12.05.2026).

ДУБРОВИН Владимир Леонидович
кандидат социологический наук, продюсер, старший научный сотрудник Института социологии ФНИСЦ РАН, Москва, Россия
vladimir.dubrovin@gmail.com

DUBROVIN Vladimir Leonidovich
Candidate of Sociological Sciences, Producer, Senior Researcher at the Institute of Sociology of the FNISC RAS, Moscow, Russia
vladimir.dubrovin@gmail.com

КОМИССАРОВ Сергей Николаевич
доктор философских наук, профессор, главный научный сотрудник Института социологии ФНИСЦ РАН, Москва, Россия
prcult@mail.ru

KOMISSAROV Sergey Nikolaevich
Doctor of Philosophical Sciences, Professor, Chief Researcher at the Institute of Sociology of the FNISC RAS, Moscow, Russia
prcult@mail.ru

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-117-4-87-95

Художественно-творческая интеллигенция: социальный потенциал в условиях кардинальных трансформаций российского общества / The artistic and creative intelligentsia: social potential amidst radical transformations of russian society

Аннотация

Авторы на основе междисциплинарного подхода рассматривают качественные изменения социального потенциала российской художественно-творческой интеллигенции в условиях кардинальных изменений геополитической ситуации. В статье анализируется идейно-эстетическая поляризация представителей этой профессиональной категории, процесс ее социального и политико-идеологического размежевания, трансформации характера и степени ее влияния на духовную жизнь общества. Показывается усиление социально-экономической дифференциации, мозаичность ценностных ориентаций и усложнение духовных поисков, противоречивость установок на гетерогенность творческих и идейных исканий и реальных требований времени СВО. Уделяется внимание изменению конфигурации и структуры международного культурного взаимодействия, значительному сокращению культурных контактов с зарубежными деятелями культуры и искусства, изменению взаимоотношений с коллегами, покинувшими нашу страну после

начала СВО. Рассматривается динамика институциональных каналов функционирования художественно-творческого процесса и его обновления за счет притока творческой молодежи, показывается новая конфигурация культурного поля под влиянием процесса суверенизации государственной культурной политики.

Ключевые слова

Художественно-творческая интеллигенция; социальный потенциал искусства; обострение геополитической ситуации; культурная политика государства; релокация деятелей культуры; иноагенты; традиционные ценности; суверенизация культуры.

Abstract

The authors, on the basis of an interdisciplinary approach, examine the qualitative changes in the social potential of the Russian artistic and creative intelligentsia in the conditions of cardinal changes in the geopolitical situation. The article analyzes the ideological-aesthetic polarization of representatives of this professional category, the process of its social and political-ideological demarcation, the transformations of the character and degree of its influence on the spiritual life of society. It shows the intensification of socio-economic differentiation, the mosaic nature of value orientations and the complication of spiritual searches, the contradictoriness of attitudes towards the heterogeneity of creative and ideological quests and the real demands of the time of the SVO. Attention is paid to the change in the configuration and structure of international cultural interaction, to the significant reduction of cultural contacts with foreign figures of culture and art, to the change in relationships with colleagues who left our country after the beginning of the SVO. The dynamics of the institutional channels of the functioning of the artistic-creative process and its renewal due to the influx of creative youth is examined, and the new configuration of the cultural field under the influence of the process of sovereignization of state cultural policy is shown.

Keywords

Artistic and creative intelligentsia; social potential of art; aggravation of the geopolitical situation; cultural policy of the state; relocation of cultural figures; foreign agents; traditional values; sovereignization of culture

Любое художественное произведение представляет собой рентгеноскопию социальной реальности, прежде всего ее духовного измерения. Такая приземлено-прикладная трактовка произведения искусства имеет право на существования потому, что, на наш взгляд, оно может отражать глубинные процессы не менее точно, чем анализ цифровых данных массовых опросов – хотя и с помощью иного инструментария. Без творческого обобщения множества фактов личного опыта невозможно создание художественного образа, привлекающего внимание многих читателей, зрителей, аудитории в це-

лом. Именно этой природной особенностью искусства определяется значительный социальный резонанс в общественной среде, способный переформатировать и даже перезапустить реальные духовно-культурные процессы и тем самым в значительной степени повлиять на ход развития событий в социуме.

Естественно,социально-преобразующий потенциал художественных творений определяется степенью таланта, глубиной понимания происходящего и соответствием интересам аудитории. Особенно наглядно воздействие такого потенциала проявляется в условиях кардинальных изменений геополитической ситуации. Открыто провозглашенная цель многовековой экспансии Запада нанести стратегическое поражение России ставит перед российским обществом задачу выживания, вполне сопоставимую с периодами гитлеровского и наполеоновского нашествий. Для граждан страны, в том числе для деятелей культуры и искусства наступил момент истины, который сразу проявил глубинные противоречия творческой среды, на протяжении длительного времени существовавших в латентной форме. Резкая политизация культурного поля произошла внутри и вовне страны. Культура отмены благодаря опущенному Западом «железному занавесу» претендовала на отмену не только современной российской культуры, но и ее состоявшихся и признанных всемирно-исторических достижений. В большинстве своём разорваны связи с западными коллегами, в угоду геополитическим амбициям Запада был произведен практически полный демонтаж культурной инфраструктуры нашей страны в странах Евросоюза, США, Великобритании. Ярким доказательством подлинного отношения к «этой стране» стала эмиграция деятелей российской культуры и искусства – явление, которое вошло в речевой обиход как «релокация» (показательно, что, участники волн эмиграции начала XX века, как и недавние релоканты, всерьёз рассматривали возможность репатриации после смены строя в России. В этом смысле за сто лет мало что поменялось). В этой ситуации стало качественно трансформироваться культурное поле, обретающее все более выраженный национально-государственный характер. Государство неуклонно усиливает присутствие в духовно-культурной жизни, так как суверенизация отечественной культуры сегодня оценивается как необходимое условие суверенитета страны. В значительной степени культурная активность России переориентирована на восток и на юг. Все большую значимость обретает культурное измерение деятельности ШОС и БРИКС. Так, с 2016 года в стране, председательствующей в БРИКС, регулярно проводится Международный фестиваль стран БРИКС+ (в октябре-ноябре 2026 года Фестиваль состоится в Санкт-Петербурге) [5], с 2018 года регулярно проводится Кинофестиваль стран ШОС [6].

Внутренняя культурная мозаика до 2022 года отличалась усиленным противодействием представителей «традиционного» и «инновационного» в культуре, что выражалось в расхождении, в

первую очередь, в художественно-творческой и в идейно-политической плоскостях. Сегодня, однако, остовом целостного национально и государственно ориентированного мировоззрения становятся традиционные ценности, которые поддерживаются не только на официально-государственном уровне, но и в культурной и обыденной жизни большинства народа. При этом, в нынешней ситуации те, кто отвергает «квасной патриотизм», «патриархальщину» и разделяет «европейские ценности» всё чаще вытесняются на периферию культурного поля – как усилиями регулирующих органов, так и, что более важно и показательно, самой российской аудиторией (не станем здесь перечислять недавних любимцев российской публики – сегодняшних релокантов, которые оказались не востребованы по месту нынешнего пребывания, утратив возможность выступать перед аудиторией в России).

Экспертные оценки и включенное наблюдение в творческую среду позволяет дать сугубо гипотетическую оценку конфигурации профессионально-творческой среды:

1) Ортодоксальные традиционалисты - последовательно ориентированы на классические формы, реалистическую эстетику, национальную тематику.

2) Умеренные традиционалисты — используют традиционные формы, но открыты к творческим экспериментам.

3) «Золотая середина» — сочетают в творчестве традиционные и инновационные элементы, ориентированы на профессиональный успех.

4) Инноваторы-умеренные — сосредоточены на творческой работе, лишены политического радикализма.

5) Радикальные политизированные инноваторы, многие из которых находятся за пределами нашей страны, — ориентированы на реализацию «повестки» под видом искусства.

Такой расклад в среде творческих работников требует обязательной эмпирической верификации и может быть полезен для оценки роли, которую могут сыграть различные социальные группы в осуществлении не только стратегии развития отечественной культуры в нынешних условиях, но и в решении главной экзистенциальной задачи российского государства и российской цивилизации как таковой – сорвать планы объединённого Запада нанести России стратегическое поражение. Результаты творческой деятельности могут быть различны, противоречия между традицией и экспериментом в искусстве условны (каждый подлинный художник – новатор) – в отличие от идейно-политической плоскости, четко разделенной на «пророссийский» и «прозападный» полюса.

В реальной культурно-художественной жизни складывается подвижная и довольно сложная мозаика творческих установок, профессиональных стратегий, поведенческих позиций, личных устремлений, политических предпочтений. Однако, цивилизационный

перелом первой четверти XX1 века ставит каждого гражданина перед выбором между историческим поражением и выживанием России, художники тут не исключение. Абстрагироваться от происходящего в сфере культурно-творческого производства сегодня всё сложнее, встать «над схваткой» в нынешний переломный момент истории невозможно, ведь «автономия искусства» представляет собой иллюзию даже во времена геополитического штиля...

Оценить реальный социальный потенциал художественно-творческой интеллигенции поможет попытка идейно-политической дифференциации работников сферы искусства, которая также носит достаточно условный характер.

1. Открыто поддерживающие политический курс власти, занимающие должности в государственных структурах, получающие системную поддержку.

2. Лояльные — принимающие «правила игры» в рамках существующих политических и культурно-творческих институций.

3. Автономные — дистанцирующиеся от политики, сосредоточенные на профессиональных задачах.

4. Внутренние эмигранты — оставшиеся в профессии, но не идентифицирующие себя с властью и обществом.

5. Эмигранты-адаптанты — уехавшие не по политическим соображениям, а по профессиональным или личным причинам.

6. Эмигранты-критики — покинувшие страну и занявшие последовательную антироссийскую позицию.

По отношению к последним власть усиливает защиту государственных интересов. С очевидным запозданием сложилась устойчивая практика заочных приговоров для деятелей культуры, признанных иноагентами, внесенных в реестр террористов и экстремистов. Таким образом, их «свободная» творческая деятельность вышла за рамки легального уголовно-правового поля.

Отношение к СВО обозначило разлом в среде творческой интеллигенции. Большая ее часть «поддерживает 81% населения, которое солидаризируется с политикой государства в отношении СВО на Украине. Но есть и другая часть творческих работников, входящая в 9% несогласных с такой оценкой, кто усмотрел в этих действиях государства (СВО) угрозу, прежде всего своему материальному благополучию»[1] [Маршак, 2022: 58-59].

Значительная часть творческих работников, включая многих известных деятелей культуры и искусства, предпочли перейти в «зону молчания», что позволяет идеологам и стратегам поражения России рассчитывать на них как на «резервный полк» в осуществлении планов развала страны изнутри. Надежды эти питаются сложным спектром отношений представителей этой категории с релокантами

[1] .Маршак А. Л. Культурная безопасность как ресурс сохранения культурного наследия народов России / А. Л. Маршак // Гуманитарий Юга России. – 2022. – Т. 11, № 4. – С. 58-59.

— от открытой вражды до «серой зоны» сохранения дружеских и профессиональных связей, личных контактов, обмена информацией, даже совместного дистанционного участия в творческих проектах. Отсутствие профессиональных исследований этих отношений может сыграть плохую роль в нашей культурной и политической жизни. Существует даже феномен «транзитных» фигур — деятелей культуры, которые находятся за рубежом, но продолжают работать с российскими творческими организациями. Их присутствие не афишируется, но и не пресекается. Это создает сложную систему двойных стандартов и неписаных правил. Особую категорию составляют лица, признанные «иноагентами». Отношения с ними регулируются уже не только профессиональной этикой, но и законодательством.[1] [Троянова, Панин, Лазарева...,2025]. Как показывают примеры, произведения иноагентов не только существуют на российском «культурном» рынке, но и приносят им доход... «Люди искусства, - оправдывает это иноагент галерист Марат Гельман, - властители душ. И получается, что они как бы не подвластны пропаганде».[2] («Все будет ухудшаться...). Нынешний ход развития событий, ожесточение террористических действий киевского режима разрушают эмоциональную связь публики с бывшими кумирами, которые выступают не только политического курса страны, но и против России и ее народа.

Усиление государственного контроля над сферой культуры является закономерным последствием антироссийской деятельности релокантов, балансирующих между антипутинизмом и русофобией. Массового влияния на внутрироссийскую аудиторию эмигрантская культурная деятельность не оказывает прежде всего из-за антироссийской направленности, при этом всё больше становясь, в известном смысле, вещью в себе. Эмигранты активно работают на зарубежную аудиторию, формируя альтернативный официальному образ России в угоду властным структурам Запада, враждебных России и ее многонациональному народу – при том, что в силу языковой и шире, концептуальной привязке к русской культуре, творчество релокантов зарубежной аудитории востребовано крайне ограниченно (в качестве исключения приведём разве что режиссёра Андрея Звягинцева, чей фильм «Минотавр» совсем недавно получил Гран-при Каннского кинофестиваля – 2026. Показательно, что благодаря жюри фестиваля за награду, А. Звягинцев программно адресовал руководству РФ пораженческие требования в духе сегодняшней западной пропаганды. В целом же, прозападная культурная конструкция потеряла связь с российской аудиторией из-за откровенной чуждости традиционным ценностям российских народов и несоответствия национальным ин-

[1] См.: Троянова, Панин, Лазарева. Сбежавшие артисты, заочно осужденные в России // Аргументы и Факты. 17.11.2025.

[2] См.: «Все будет ухудшаться. Хороших людей надо спасать». Галерист Марат Гельман — о том, могут ли деятели культуры в эмиграции влиять на политику внутри России // Republic.ru. 07.12.2025.

тересам страны.

В условиях «отсутствия присутствия» релокантов российское искусство обретает новые художественные формы, раскрывает новые возможности творческого самовыражения, в том числе для молодых талантов, как на общероссийском, так и на региональном уровне. Но при этом социально-экономическая дифференциация в среде российской творческой интеллигенции усилилась. Номинальный рост доходов в «культурной сфере» в целом отражает реальную картину так же, как «средняя температура по больнице» ... Колоссальный разброс между гонорарами «звезд» первой величины и скромными ставками рядовых служителей культуры и работников региональных учреждений наряду с материальными стимулами деятельности создает и препоны на пути конструктивного развития отечественного искусства и культуры. На основе анализа рынка и экспертных оценок можно выделить следующие группы по уровню дохода и социальному статусу:

1. Элита — «звезды» с гонорарами выше среднего, с доступом к федеральным проектам
2. Верхний средний класс — ведущие специалисты преимущественно столичных учреждений культуры, стабильно работающие на коммерческом рынке.
3. Средний класс — работники региональных учреждений культуры, , преподаватели творческих вузов, участники грантовых проектов.
4. Нижний средний класс — рядовой персонал учреждений культуры, совместители, работники периферии, выпускники творческих специальностей на старте карьеры.
5. Прекариат — временные работники, представители «свободных профессий» без стабильного заработка.

Успех в творческой среде определяется (и измеряется) не только уровнем доходов, но и доступностью символических ресурсов, медийных площадок. «Разброс» реальных возможностей в этой плоскости является специфическим видом социального неравенства и негативным фактором для развития искусства, усиливает разрыв между столицами и регионами, а также между «системными» и «независимыми», признанными и начинающими деятелями культуры – с другой стороны, с сегодняшним развитием цифровизации, «стеклянный потолок» в культуре, особенно в части исполнительских ускусств, становится выше с каждым днём. У аудитории на слуху те самые исполнители – «инноваторы», которые покоряют медийное пространство короткими формами («рилзы», «шортсы»), за которыми следует приток подписчиков, приходят рекламодатели и финансовый успех в дополнение к творческому. Иными словами, в значительной степени, карьерные возможности для творческой молодежи определяются расширением инструментальной базы и развитием механизмов профессионального роста. Конструктивные творческие поиски художественного самовыражения должны исключать

негативизм, антигосударственные и антиобщественные устремления, противоречащие национальным интересам страны. Обратная сторона деятельности самостоятельных исполнителей, блистающих на цифровых площадках, может проявиться, когда в погоне за «хайпом» исполнитель рискует вольно или невольно нарушить закон, за чем следует наказание – хорошо, если выраженное в денежных штрафах.

Социально-творческий потенциал художественной интеллигенции во многом определяется ее нормативно-ценностными характеристиками, которые отличаются сложностью и внутренней противоречивостью. Как любая другая, данная социальная группа не является гомогенной в ценностном отношении, что отражает ее внутреннюю профессиональную, поколенческую и идейную дифференциацию. Консолидация массового сознания вокруг базовых ценностей и поддержки государства во многом расходится с очевидным ценностным расхождением в творческой среде, который усугубляется идеологическим размежеванием, экономическим неравенством, межпоколенческими, географическими (столицы-провинция) и другими противоречиями.

Созидательный социальный резонанс деятельности художника определяется степенью его творческой свободы. Законодательства в нашей стране не ограничивает содержание художественного произведения (за исключением экстремистских материалов, дискредитации армии, пропаганды нетрадиционных ценностей). Границы допустимого определяет, прежде всего, сам художник, коллегиальное сообщество и, конечно же, общественная среда – проще говоря, аудитория. Ее ожидания, установки и ценности, по существу и есть то, чем ограничена свобода художника. При несовпадении же ценностных ориентаций художника и аудитории есть риск получить вместо востребованного произведения «культурный неликвид», которым можно гордиться в узком кругу, но который не принесёт ни славы, ни денег. Такая трафаретная для любой страны «матрица» вызывает раздражение у тех, кто ставит свое творческое «Я» выше интересов государства и общества. Современные российские художники имеют реальные возможности для авторского эксперимента, сохранения и возрождения отечественных традиций, продуктивного синтеза ценностей национальных культур и мировых мульти культурных достижений.

Усиление государственного регулирования сочетается с сохранением рыночных механизмов влияния на культуру и искусство. Естественно, это определяет созидательный социальный потенциал культуры как фактора общенациональной консолидации и развития российской цивилизации, генотипом которой является отечественная многонациональная культура [1](Горшков, Комиссаров, Карпухин, 2022). Власть и общество в целом рассматривают культуру как

[1] Горшков М.К., Комиссаров С.Н., Карпухин О.И., На переломе веков. Социодинамика российской культуры. ФНИСЦ РАН, 2022.

фактор сохранения цивилизационной идентичности, противодействия внешнему влиянию. Россия выступает сегодня в роли «консервативного балансира» в системе международных отношений, и эта роль особенно актуализируется в условиях очевидного культурно-нравственного кризиса на Западе.

Заключение

Цивилизационный раскол между Россией и условным Западом, начавшийся много веков назад, достиг ныне «точки невозврата». В этой ситуации неизбежна жесткая поляризация – идейная, политическая, творческая, в том числе и для художественной интеллигенции. Она переживает период многомерной трансформации, углубления идейно-эстетической поляризации, социально-экономической дифференциации, усиления государственного регулирования культурной сферы при росте инструментальной поддержки конструктивных творческих сил. Речь может идти сегодня о раздвоении социального «Я» художественно-творческой интеллигенции, которое неизбежно приведет к забвению тех, кто предал национальные интересы своей страны и торжеству тех, кто своим творчеством способствует расцвету отечественной культуры и достижению культурного суверенитета, без которого суверенитет России как государства и цивилизации не состоится.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. «Все будет ухудшаться. Хороших людей надо спасать». Галерист Марат Гельман* — о том, могут ли деятели культуры в эмиграции влиять на политику внутри России // Republic.ru. 07.12.2025.

2. Горшков М.К., Комиссаров С.Н., Карпухин О.И., На переломе веков. Социодинамику российской культуры. ФНИСЦ РАН, 2022: 704 с.

3. Маршак А. Л. Культурная безопасность как ресурс сохранения культурного наследия народов России / А. Л. Маршак // Гуманитарий Юга России. – 2022. – Т. 11, № 4. – С. 58-59.

4. Троянова, Панин, Лазарева. Сбежавшие артисты, заочно осужденные в России // Аргументы и Факты. 17.11.2025.

5. Международный кинофестиваль стран БРИКС+ // [Электронный ресурс]. URL: https://bricsfilmfest.com/#about (дата обращения: 31.08.2026)

6. В Китае стартовал Кинофестиваль стран ШОС. 03 июля 2025 // [Электронный ресурс]. URL: https://culture.gov.ru/about/national-project/news-family/v_kitae_startoval_kinofestival_stran_shos/ (дата обращения: 31.08.2026)

REFERENCES

1. "Everything Will Get Worse. Good People Need to Be Saved." Gallerist Marat Gelman on Whether Cultural Figures in Emigration Can Influence Politics Inside Russia* [*"Vse budet ukhudshat'sya. Khoroshikh lyudey nado spasat'." Galerist Marat Gel'man* — o tom, mogut li deyateli kul'tury v emigratsii vliyat' na politiku vnutri Rossii*] // Republic.ru. 07.12.2025.

2. Gorshkov M.K., Komissarov S.N., Karpukhin O.I. At the Turn of the Centuries. Sociodynamics of Russian Culture [*Na perelome vekov.*

Sotsiodinamiku rossiyskoy kul'tury]. – Moscow: FNITs RAN, 2022. 704 p.

3. Marshak A.L. Cultural Security as a Resource for Preserving the Cultural Heritage of the Peoples of Russia [*Kul'turnaya bezopasnost' kak resurs sokhraneniya kul'turnogo naslediya narodov Rossii*] // Gumanitariy Yuga Rossii. 2022. Vol. 11, No. 4. Pp. 58–59.

4. Troyanova, Panin, Lazareva. Fled Artists Convicted in Absentia in Russia [*Sbezhavshiye artisty, zaochno osuzhdennyye v Rossii*] // Argumenty i Fakty. 17.11.2025.

5. International Film Festival of BRICS+ Countries [*Mezhdunarodnyy kinofestival' stran BRIKS+*] [Electronic resource]. URL: https://bricsfilmfest.com/#about (accessed: 31.08.2026).

6. The Film Festival of SCO Countries Launched in China [*V Kitaye startoval Kinofestival' stran ShOS]. 03 July 2025 [Electronic resourc*e]. URL: https://culture.gov.ru/about/national-project/news-family/v_kitae_startoval_kinofestival_stran_shos/ (accessed: 31.08.2026).

КОНФЕРЕНЦИИ. СЕМИНАРЫ. СИМПОЗИУМЫ

XXIX Всероссийская научно-практическая конференция "Молодые учёные России". Подать документы для участия необходимо до 20 сентября 2026 г. включительно.

Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием "Тенденции, факторы и механизмы повышения эффективности научных исследований в России". Материалы для участия в конференции принимаются до 13 сентября 2026 г. включительно.

Международная научно-практическая конференция "Цифровизация: новые тренды и опыт внедрения". Окончание срока приема документов для участия - 24 августа 2026 г.

Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием "Система научных ценностей российского общества: междисциплинарные исследования". Срок приема материалов для участия в конференции - 28 сентября 2026 г.

XXXXVII Международная научно-практическая конференция "Вызовы современности и стратегии развития общества в условиях новой реальности". Срок подачи материалов до 30 сентября 2026 г. включительно. DOI, Google Scholar

XXVII Международная научно-практическая конференция "Цифровое общество: научные инициативы и новые вызовы". Прием документов для участия в конференции осуществляется по 15 сентября 2026 года.

Международная научно-практическая конференция "Синтез науки и общества в решении глобальных проблем современности". Материалы для участия в конференции необходимо отправить до 1 октября 2026 г.

XIX Международная научно-практическая конференция "Society, science, practice". Документы для участия принимаются до 14 сентября 2026 года включительно.

XXXXVII Международная научно-практическая конференция "Вызовы современности и стратегии развития общества в условиях новой реальности". Срок подачи материалов до 30 сентября 2026 г. включительно.

XXVIII Международная научно-практическая конференция

"Современные исследования: теория, практика, результаты". Окончание срока приема документов для участия - 2 октября 2026 года.

XXVII Международная научно-практическая конференция "Цифровое общество: научные инициативы и новые вызовы". Прием документов для участия в конференции осуществляется по 15 сентября 2026 года.

Международная научно-практическая конференция "Становление и развитие новой парадигмы инновационной науки в условиях современного общества". Заявки на участие и материалы для публикации принимаются до 17 сентября 2026 года включительно.[1]

[1] Подробности на сайте http://www.kon-ferenc.ru

ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ СТАТЕЙ

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

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

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

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

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

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

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

В текстовом документе перед статьей обязательно должны быть:

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

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

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

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

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

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

Представляя в редакцию рукопись, автор берет на себя

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

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

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

https://www.rupoisk.su/

RULES OF PUBLICATION:

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

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

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

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

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

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

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

To the article must be attached:

- Abstract volume of 10-15 lines in Russian and English;

- A list of 3-4 key words in Russian and English; each keyword or phrase is separated by a semicolon;

- The author’s certificate in Russian and must include: Name (in full), the official name of the place of employment, position, title and email address.

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

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

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

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

The editors accept manuscripts for consideration only articles with a

review by qualified personnel (the candidate or PhD).

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

https://www.rupoisk.su/

П.О.И.С.К.:
Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура
Научный и социокультурный журнал
Выпуск №4(117)
Июль-Август 2026 г.

Перевод на англ. яз. дается в авторской редакции.

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

Издатель
РУТ (МИИТ)

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

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

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

E-mail: abp-rut@yandex.ru
Сайт в интернете: www.rupoisk.su/