

ВЛАСТЬ, ПОЛИТИКА, ГОСУДАРСТВО
Политические институты, процессы и технологии
POWER, POLITICS, STATE
Political institutions, processes and technologies

ВЛАСТЬ, ПОЛИТИКА, ГОСУДАРСТВО
Политические институты, процессы и технологии
POWER, POLITICS, STATE
Political Institutions, Processes and Technologies

Научная статья

Политические науки

УДК: 321.022+656.2

[https://doi.org/10.53658/RW2022-2-3\(5\)-198-207](https://doi.org/10.53658/RW2022-2-3(5)-198-207)

Государственная политика в области железнодорожного транспорта в период конца 2019 – начала 2022 годов: вызовы для устойчивости и стабильности

Георгий Дмитриевич Черемин✉

Независимый исследователь, Москва, Россия

tcheremin@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматривается проблематика государственной политики в области железнодорожного транспорта, ее составных частей и подходов к возможной концептуализации. Выполняется концептуализация двух подходов к определению государственной политики в области железнодорожного транспорта. Прослеживается проблематика форм собственности в условиях санкций в контексте железнодорожного транспорта и близких к нему конкурентов – в первую очередь это авиация. Ставится вопрос об эффективности государственной политики в целях достижения стабильности и устойчивости. Изучается вопрос определения, целеполагания, формирования и реализации, а также эффективности государственной политики в период конца 2019 начала 2022 годов с точки зрения влияния пандемии COVID-19 и санкций. Ставится вопрос о роли идеологических концепций при формировании понятия государственной политики и способах ее методологической реализации. Изучается роль машиниста, проводника и полиции в контексте поводырства и дисциплинарной власти в отношении пассажиров как населения в целях безопасности на территории транспорта, в том числе в условиях пандемии. Проводится сравнительный анализ целей государственных программ.

Ключевые слова: государственная политика, стабильность, устойчивость, железные дороги, авиация, санкции, биополитика

Для цитирования: Черемин Г.Д. Государственная политика в области железнодорожного транспорта в период конца 2019- начала 2022 годов: вызовы для устойчивости и стабильности // Россия и мир: научный диалог. 2022. № 2(4). С. 198-207. [https://doi.org/10.53658/RW2022-2-3\(5\)-198-207](https://doi.org/10.53658/RW2022-2-3(5)-198-207)

Original article

Political sciences

[https://doi.org/10.53658/RW2022-2-3\(5\)-198-207](https://doi.org/10.53658/RW2022-2-3(5)-198-207)

State Policy on Railway Transport of Late 2019 – Early 2022: Challenges for Sustainability and Stability

George D. Tcheremin ✉

Independent researcher, Moscow, Russia
tcheremin@yandex.ru

Abstract: The article deals with the problems of state policy in the field of railway transport. Are analyzed two approaches to the state policy in the field of railway transport, the forms of ownership in the situation of sanctions on railway transport and competitors close to it – first of all, this is the aviation transport. The question is about the effectiveness of public policy to achieve the stability and sustainability of transport. The article analyzes the goals, implementation, and effectiveness of the state policy in the field of railway transport from the end of 2019 to the beginning of 2022 under the impact of the COVID-19 pandemic and sanctions. The question of the role of ideology in the formation of the concept of public policy and the ways of its implementation is raised. The role of the driver, conductor and police for security on the territory of transport, including in the conditions of a pandemic, is being studied. A comparative analysis of the goals of state programs is carried out.

Keywords: state policy, stability, sustainability, railways, aviation, sanctions, biopolitics

For citation: Tcheremin G.D. State Policy in the Field of Railway Transport in the Period of Late 2019- early 2022: Challenges for Sustainability and Stability. Russia & World: Scientific Dialogue. 2022. No. 3(5). pp. 198-207. [https://doi.org/10.53658/RW2022-2-3\(5\)-198-207](https://doi.org/10.53658/RW2022-2-3(5)-198-207)

Введение

Российская государственная политика в отношении железных дорог переживает в последнее время глубокий кризис. Данный кризис был порожден целым рядом факторов, в первую очередь – длительными санкциями различной степени интенсивности. Так, в 2018 году АО «РЖД» и «Уралвагонзавод» уже столкнулись с серьезными проблемами¹, а в изучаемый нами период они оказались в еще более трудной ситуации в результате пандемии COVID-19. Еще большие осложнения были привнесены новой волной санкций, связанной с событиями военного характера в Украине.

Текущая политическая проблематика показывает, что вне зависимости от принадлежности и формы собственности санкциям могут подвергаться и государственные органы власти, и государственные компании, и частные компании. Так, под широкомасштабные санкции со стороны США, Великобритании и стран Евросоюза попали многие министерства и ведомства России, государственные и частные компании, крупнейшие российские банки, а также государственные служащие и частные лица, в том числе из деловых кругов². Санкции коснулись, например, П.О. Авена и М.М. Фридмана («Альфа-Банк»), О.Ю. Тинькова («Тинькофф банк»), А.А. Мордашова («Северсталь»), Г.Н. Тимченко³ («Volga Group»; «Council Decision»). Под очень сильным давлением оказалась транспортная отрасль: АО «РЖД», «Аэрофлот», авиазаводы, ряд предприятий транспортного машиностроения и даже персонально министр транспорта РФ В.Г. Савельев.

Взятый нами период важен по той причине, что происходящие исторические события беспрецедентны. Многие механизмы и методы регуляции, являвшиеся результатом реализации государственной политики, в настоящее время испытываются на прочность как внешними, так и внутренними политическими, экономическими и демографическими обстоятельствами.

Вспомним, что «государственная политика представляет собой внутренне ориентированную систему действий, а руководящие нормы и ценности имеют для нее базовый, системообразующий характер» (8, с. 35). За рассматриваемый нами период времени произошло качественное политическое событие – смена премьер-министра и правительства.

Отметим также и часто упоминаемую проблему целеполагания как фундамент государственных политик. При этом возникает проблематика не только эффективности самой государственной политики, но и тех методов, которыми правительство стремится придать устойчивость процессам в экономике. Эти процессы в нашем слу-

1 Родионов, Д. (2022), Трамп начал «рельсовую войну» против РЖД, Свободная пресса. 26.02.2022. URL: <https://svpressa.ru/economy/article/258252/>; Никольский А., Мухаметшина Е., Чуракова О., Бочарова С. (2018), Как «Уралвагонзавод» оказался на грани банкротства и что его спасло, Ведомости, 06.03.2018. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/03/06/752833-uralvagonzavod>.

2 Абдуллина, А. (2022), Российской авиации сломают крылья, Коммерсант, 26.02.2022, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5236969>.

3 Кеффер, Л. (2022), Великобритания ввела новые санкции против российских компаний и банкиров, Коммерсант, 24.03.2022. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5271930>.

чае связаны с огосударствленными секторами, такими как железные дороги, авиация и нефтегазовый сектор.

Все вышеперечисленное может быть как в контексте проблемы политическое, так и за ее пределами. Либеральный дискурс развивает проблему огосударствления таких отраслей, как железные дороги, и ставит вопрос о том, могут ли железные дороги функционировать лучше и быть не убыточными, требующими выделения бюджетных средств на свое поддержание, а прибыльными, востребованными как юридическими потребителями, так и физическими лицами-пассажирами. Консервативный дискурс полемизирует, что убыточность – объективное явление, и задача государственной политики – выстраивание устойчивой системы поддержки отрасли. Если же мы обратимся к современным российским коммунистам, то они продолжают придерживаться более ранних моделей управления железными дорогами, основанными на практиках Советского Союза, а также используют про-социальную риторику о проблемах труда и зарплаты⁴.

Возникает проблема не только эффективности самой государственной политики, но и тех методов, которыми правительство стремится придать устойчивость процессам, связанным с огосударствленным сектором экономики (в нашем случае это, разумеется, железные дороги).

Цель исследования. В настоящее время Российская Федерация находится в беспрецедентно сложных политических и экономических условиях. В этой связи представляется необходимым концептуальное осмысление новейших вызовов устойчивости и стабильности политической системы, в частности, в области железнодорожного транспорта, который, как и многие другие отрасли, попал под санкции. Таким образом, выполнив такое концептуальное осмысление, можно будет перейти в дальнейшем к разработке ответа на эти вызовы как в политическом, так и в экономическом руслах.

Материалы и методы

Материалами для исследования стали в первую очередь новейшие исторические факты, отраслевая литература, а также профильные документы Правительства РФ.

Нами были применены следующие методы исследования: общенаучный метод, качественный ивент-анализ (по материалам средств массовой информации), контент-анализ (к документам Правительства РФ).

4 Гаврилов, С.А. (2016), Российские железные дороги – стратегический объект, они не подлежат приватизации, Официальный интернет-сайт ЦК КПРФ – KPRF.RU, 30.05.2016. URL: <https://kprf.ru/dep/gosduma/activities/155646.html>; История российских железных дорог: начали с отставания, а закончили коллапсом (2011), Официальный интернет-сайт ЦК КПРФ – KPRF.RU, 10.01.2011. URL: <https://kprf.ru/crisis/edros/97283.html>.

Результаты исследования

Устойчивость в контексте железных дорог может быть понята несколькими способами.

Прежде всего, следует отметить классическое для железных дорог определение – инженерная устойчивость и меры стабилизации. Сюда, разумеется, мы включаем непосредственное проектирование полотна железных дорог, противодействие обвалам и оползням (4), снегоборьбу (1) и т. д., а также меры инженерной безопасности. Устойчивость может касаться и движения (2), то есть бесперебойности перевозок и точности выполнения расписания.

В данном аспекте, на наш взгляд, под устойчивостью следует понимать ритмичность работы сети железных дорог, низкую аварийность, нормальный темп строительства новых путей и низкую частоту переносов сроков сдачи различных проектов правительственных программ.

Устойчивость, связанная с понятием стабильности, будет проявляться в экономическом измерении – низкой инфляции тарифов различного вида. Здесь для нас станут важны решения как Центрального банка России – одного из главных макроэкономических регуляторов, ставящего своей целью значимую борьбу с инфляцией, поддержание ее на низком уровне любыми способами, так и органов других уровней власти: Федеральной антимонопольной службы (ФАС) в контексте проверки субъектов естественных монополий и ФСТ (Федеральная служба по тарифам – до 2015 года, упразднена).

Далее, устойчивость будет в отношении проблемы безопасности как на самих железных дорогах, так и в отношении прилегающей инфраструктуры – безопасности на вокзалах (одной из самых криминогенных сред). Транспортные объекты достаточно уязвимы как для террористических атак, так и для иных преступных посягательств. Это проявлялось и за рубежом, и в нашей стране, например, в случае с «Невским экспрессом» в 2009 году.⁵ Здесь мы, конечно, говорим о безопасности как безопасности полицейского рода и свойства – о прямом дисциплинарном контроле территории вокзалов, дорог и прилегающей инфраструктуры.

В литературе, посвященной технической безопасности железных дорог, уделяется большое внимание проблеме человеческого фактора. Железнодорожный транспорт определяется как «сложная техническая система управления, в которой человек выступает не только как пользователь результата процесса, но и как элемент системы (причем не всегда достаточно надежный), выполняющий функции оператора той или иной подсистемы». При этом большое значение приобретают проблемы состояния здоровья, психологической устойчивости и совместимости, физической утомляемости персонала железных дорог. (5, с. 427, 429; 6, с. 9, 21). Статистические данные

⁵ Косоруков, А. (2013), Прошло четыре года с момента подрыва поезда «Невский экспресс» в Тверской области, Комсомольская правда – Тверь, 27.11.2013. URL: <https://www.tver.kp.ru/online/news/1596491/>.

свидетельствуют о том, что в большинстве случаев причиной происшествий на железных дорогах является именно человеческий фактор⁶. Действительно, в этом смысле политическое как регулятивная функция государственной политики становится прямым фундаментом для типов регуляции и «нормации» человеческого поведения (7, с. 89).

Здесь мы сталкиваемся с проблематикой Мишеля Фуко и его важной для нас работой «Безопасность, территория, население». Проявляется ли в полной мере политическое управление в формировании и реализации государственной политики? Как именно государственная политика находит свое выражение в конечном счете на железной дороге? В какой мере проявляет себя дисциплинарная власть в поведении персонала железных дорог и конечных потребителей-пассажиров? Успешно ли решает проблему дисциплины государство через государственную политику? В какой степени проводник поезда наследует роль и функции пастырства и поводырства? А в какой – машинист поезда? Вспомним, что говорится о похожей проблематике в работах М. Фуко:

Поведение – это действие глагола «повести», действие поводыря, водительство, поводырство, если угодно, но также и то, как ведут себя, как позволяют кому-либо себя вести, как ведомы, и, наконец, как реагируют на водительство, являющееся действием поводыря. (7, с. 259)

На близком к железной дороге транспорте – воздушном – в период эпидемий мы видели различные проявления недовольства, вплоть до силовых столкновений:

На примерно 800 пассажиров трех самолетов, прибывших из стран Азии, работали всего три специалиста Роспотребнадзора, поэтому выдачи справок пришлось ждать в течение нескольких часов. В результате попавшие под режим изоляции россияне вышли из себя. Выход из аэропорта решено было брать штурмом. Удивительно, но трое сотрудников полиции не могли остановить разъяренную толпу», – рассказала одна из очевидцев произошедшего и добавила, что многие туристы ушли, так и не получив документы. Другая пассажирка отметила, что дождалась своей очереди на выдаче, однако бланки для постановлений закончились⁷.

Что, как не проблема бунта и эпидемий, приближает нас к еще одной важной проблематике у М. Фуко, исходящей из поводырства – политическое управление и государственный интерес (в нашем случае его производная – государственная политика), реализуемый через институт полиции в широком смысле этого понятия?

Касаемо политической проблематики здесь возможны, на наш взгляд, два подхода к пониманию предмета и объекта возможных исследований.

6 МСЖД: статистика происшествий на железных дорогах (2021) – Материалы отчета Международного союза железных дорог UIC Safety Report 2020. Железные дороги мира, 19.06.2021. URL: <https://zdmira.com/articles/mszhd-statistika-proisshествij-na-zheleznykh-dorogakh>.

7 Попавшие под карантин россияне взяли штурмом выход из аэропорта (2020), Лента.Ру, 20.03.2020. URL: <https://lenta.ru/news/2020/03/20/shturm/>.

Первый предполагает выделение дополнительно области политического в ряду перечисленных выше направлений. В этом смысле политическая устойчивость станет узкосмысловым понятием, будет включать в себя прежде всего проблематику геополитическую, такую как проблема геополитических мостов (Россия как транзитная территория или альтернативный ей Новый шелковый путь). Также в этом подходе сюда можно включить спор между консерваторами и либералами о наилучшей форме собственности для железных дорог: какая – частная или государственная – форма будет наилучшим образом подходить такой во всех смыслах уникальной стране, как Россия?

Второй подход будет объединять перечисленные выше области как некие субобласти. В этом подходе такой вид политики, как государственная политика, найдет свое выражение в выстраивании определенной модели политического управления стратегической областью экономики – железными дорогами – через специализированные формы власти. В контексте российской модели управления мы в существующей системе государственной власти выделим в трех ветвях власти имеющие непосредственное отношение к железным дорогам проблематику и формы ее проявления. В судебной ветви мы обратим внимание на судебные решения и их динамику между субъектами споров: между транспортной прокуратурой и железными дорогами как юридическими субъектами, между подрядчиками и государственными заказчиками и т. д.

В законодательной власти для нас важной будет работа парламентских комитетов, их работа по совершенствованию в первую очередь федеральных законов о железнодорожном транспорте в контексте Основного закона страны.

В исполнительной власти значимым будет регулятивная функция государства, работа инспекторов в отношении исполнения директив, предписывающих определенный порядок действий на железной дороге, соответствие строек и эксплуатации требованиям принятого законодательства. Здесь отметим проявляющуюся дисциплинарную власть, осуществляемую государством.

Таким образом, при втором подходе мы видим яркое проявление политической проблематики: свобода и/или безопасность, проблема их соотношения, модели государственной власти в данной отрасли и взаимодействия понятий «человек» и «государство» при учете формы собственности АО «Российские железные дороги». В конечном счете выбор оптимальной модели взаимодействия перечисленных выше субъектов и объектов приводит к устойчивости и стабильности работы железных дорог как результату государственной политики.

При выборе оптимальных моделей вернемся к проблематике целеполагания государственной политики на примере сравнительного анализа двух программ Правительства РФ в области транспорта. Они для нас интересны тем, что были утверждены при разных президентах и премьер-министрах, расположены в линейной последовательности и в этом смысле достаточно релевантны.

С 2008 по 2019 годы в России действовала Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года на основе Распоряжения Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р. В ней целью указывалось следующее:

Целью Стратегии является формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, возрастания мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны⁸. (Стратегия развития 2008)

В 2021 году данное распоряжение утратило силу и было принято новое Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».

Уже в ней мы видим несколько иной подход к целеполаганию, а именно:

Стратегическая цель реализации мероприятий Стратегии – удовлетворение спроса экономики и общества на конкурентоспособные и качественные транспортные услуги.

- цель 1 “Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий”;
- цель 2 “Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма”;
- цель 3 “Увеличение объема и скорости доставки грузов, в том числе транзитных, и развитие мультимодальных логистических технологий”;
- цель 4 “Цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий”⁹.

Сразу отметим ключевое (Стратегия развития 2021) отличие Стратегии-877 от Стратегии-3363: в динамике целей стало меньше – не 6, а 4, основная цель стала более утилитарной – мы видим на первом месте удовлетворение спроса экономики.

Здесь дело даже не в текстуальной придаче понятию экономики субъектности, но важно отметить и это. Важнее исчезновение формулировок о лидерстве, опережении и инновационности, столь часто упоминаемые в период президентства и премьерства Д.А. Медведева. В Стратегии-3363, принятой при новом премьер-министре М.В. Мишустине, мы видим отсутствие этих понятий и их замену на более измеримые категории – объемы, скорость, мобильность, а также наличие концептуально важных слов: «территория» и «население».

⁸ Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года (Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р), Министерство транспорта РФ. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010>.

⁹ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р), Министерство транспорта РФ. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11577?type>.

Выводы

Таким образом, мы можем констатировать следующее.

Во-первых, за изучаемый период государственная политика в области железнодорожного транспорта в своих концептуальных выражениях стала более близкой к концепции «биовласти» через различные дисциплинарные и поведенческие практики.

Во-вторых, на наш взгляд, этот процесс имеет ярко выраженную детерминанту внешней угрозы, приводящую государство ко все более и более активной позиции.

В-третьих, результатом таких практик будет являться устойчивость и стабильность.

Список источников

1. Балтабаев А.С. (2012), Модернизация и продление сроков службы специального подвижного состава для уборки снега [Modernization and Extension of the Service Life of Special Rolling Stock for Snow Removal]: диссертация ... кандидата технических наук. Санкт-Петербург. 84 с.
2. Горшкова Н.Г. (2021), Изыскания и проектирование дорог промышленного железнодорожного транспорта. [Surveys and design of industrial railway transport roads]. Профобразование, Саратов.
3. Гринь Е.Н. (2020), Организация снегоборьбы на железных дорогах [Organization of Snow-fighting on Railways], Москва: издательство «Перо».
4. Зайцев А.А. (2020), Обвалы и оползни. Уроки К. Терцаги для специалистов – строителей железных дорог [Collapses and Landslides. K. Tertsagi's lessons for railway construction specialists], Москва: издательство «Перо».
5. Малыгин Е.А. (2021), Технические средства и технологии обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте [Technical Means and Technologies for Ensuring Safety on Railway Transport]. Екатеринбург.
6. Попов И.Л. (2018), Повышение безопасности в чрезвычайных ситуациях на железнодорожном транспорте с использованием мобильных систем радиосвязи [Improving Safety on Emergency Situations in Railway Transport Using Mobile Radio Communication Systems]: автореферат дис. ... канд. тех. наук : 05.26.02. Москва.
7. Фуко М. (2011), Безопасность, территория, население [Security, Territory, Population]. Курс лекций, прочитанных в Коллеж-де-Франс в 1977–1978 учебном году. пер. с фр. В.Ю. Быстрова, Н.В. Суслова, А.В. Шестакова, Санкт-Петербург: Наука.
8. Якунин В.И. (2006), Формирование государственной политики в современной России: проблемы теории и практики [Formation of State Policy in Modern Russia: Problems of Theory and Practice], РОССПЭН, Москва.
9. Council Decision (CFSP) 2022/327 of 25 February 2022 amending Decision 2014/512/CFSP Concerning Restrictive Measures in view of Russia's Actions Destabilising the Situation in Ukraine (OJ L 48 25.02.2022, p. 1), URL: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/327/oj>.

Информация об авторе

ЧЕРЕМИН Георгий Дмитриевич. Кандидат политических наук. Экономист. Член Российской ассоциации политической науки. Независимый исследователь (Москва, Россия), tcheremin@yandex.ru

Раскрытие информации о конфликте интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Информация о статье

Поступила в редакцию: 1 апреля 2022. Одобрена после рецензирования: 11 апреля 2022. Принята к публикации: 15 апреля 2022. Опубликована: 11 августа 2022.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

Информация о рецензировании

«Россия и мир: научный диалог» благодарит анонимного рецензента (рецензентов) за их вклад в рецензирование этой работы.

References

1. Baltabaev, A.S. (2012), Modernization and Extension of the Service Life of Special Rolling Stock for Snow Removal: Theses ... candidate of Technical Sciences, Saint Petersburg, 84 p. (in Russian)
2. Council Decision (CFSP) 2022/327 of 25 February 2022 amending Decision 2014/512/CFSP Concerning Restrictive Measures in View of Russia's Actions Destabilising the Situation in Ukraine (OJ L 48 25.02.2022, p. 1). URL: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/327/oj>.
3. Gorshkova, N.G. (2021), Surveys and Design of Roads of Industrial Railway Transport, Saratov: Proftekhobrazovanie. (in Russian)
4. Grin, E.N. (2020), Organization of Snow-fighting on Railways, Moscow: publishing house "Pero". (in Russian)
5. Zaitsev, A.A. (2020), Collapses and Landslides. K. Tertsagi's Lessons for Railway Construction Specialists, Moscow: publishing house "Pero". (in Russian)
6. Malygin, E.A. (2021), Technical Means and Technologies for Ensuring Safety in Railway Transport, Yekaterinburg: UrGUPS. (in Russian)
7. Popov, I.L. (2018), Improving Safety in Emergency Situations on Railway Transport Using Mobile Radio Communication Systems: abstract of the dissertation of the Candidate of Technical Sciences : 05.26.02, Moscow. (in Russian)
8. Foucault, Michel (2011), Security, Territory, Population: Lectures at the Collège de France, 1977–1978, trans. from French, Sankt-Peterburg: Nauka. (in Russian)
9. Yakunin, V.I. (2006), Formation of State Policy in Modern Russia: Problems of Theory and Practice, Moscow: ROSSPEN. (in Russian)

About the author

Georgy D. CHEREMIN. CandSc (Polit). Economist. Member of the Russian Association of Political Science. Independent researcher (Moscow, Russia). tcheremin@yandex.ru.

Contribution of the author

The author declares no conflicts of interests.

Article info

Submitted: April 1, 2022. Approved after peer reviewing: April 11, 2022. Accepted for publication: April 15, 2022. Published: August 11, 2022.

The author has read and approved the final manuscript.

Peer review info

«Russia & World: Scientific Dialogue» thanks the anonymous reviewer(s) for their contribution to the peer review of this work.