

ТИМЧЕНКО Анастасия Владимировна — соискатель кафедры государственной политики факультета политологии Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова (119991, Россия, г. Москва, Ломоносовский пр-кт, корп. «Шуваловский»; avtimchenko@centero.ru)

ПОЛИТИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА: НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ В ЕСТЕСТВЕННОМОНОПОЛЬНОЙ СФЕРЕ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (на примере железнодорожного транспорта)

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы истории развития государственно-частного партнерства в России, его особенности и возможность реализации в области транспортной безопасности. На примере железнодорожной отрасли выявляются основные проблемы формирования государственной политики, а также реализации проектов с участием бизнеса и государства, рассматриваются вопросы финансового обеспечения транспортной безопасности. Автор делает вывод о недостатке системных политических мер, которые могли бы способствовать развитию партнерства государства и бизнеса в области безопасности на железных дорогах.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, транспортная безопасность, железнодорожный транспорт, естественные монополии

В современных геополитических и экономических условиях роль инфраструктурных систем во внутренней и в мировой политике приобретает все большее значение в актуальной повестке дня. Эта повестка ставит перед Российской Федерацией новые задачи, в число которых входит повышение глобальной конкурентоспособности транспортной отрасли, которое возможно лишь при проведении комплексной и грамотной государственной политики.

После событий 11 сентября 2001 г. вопросы обеспечения транспортной безопасности во всем мире перестали восприниматься фрагментарно — как безопасность отдельных компонентов и подотраслей транспортной отрасли. Появилась необходимость формирования комплексной и единой государственной транспортной политики как при создании отдельных объектов, так и при функционировании инфраструктуры в целом.

Таким образом, транспортная безопасность из узкоспециальной категории трансформировалась в категорию политическую и экономическую. Подтверждение выдвинутому тезису мы можем получить на примере ситуации с авиационной безопасностью в Египте, когда после теракта, происшедшего 31 октября 2015 г. с российским самолетом Airbus A320, следовавшим из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург, с введением запрета на полеты в Египет туристическая отрасль страны практически оказалась на грани коллапса.

Другой пример — Российская Федерация разрешила вновь открыть чартерные авиарейсы в Турцию лишь после подтвержденных гарантий обеспечения транспортной безопасности на объектах авиационной инфраструктуры, проверки, проведенной межведомственной комиссией с участием Минтранса России, а также гарантий максимальной безопасности граждан России на территории Турции¹. В этих условиях государственная поддержка для бизнеса становится

¹ Небо Турции открывают для российских чартеров. — *Коммерсантъ*. 09.08.2016. Доступ: <http://www.kommersant.ru/doc/3059461>

решающим фактором, а от партнерства в области обеспечения транспортной безопасности выигрывают, в конечном итоге, все — государство, частный капитал, пассажиры, грузоотправители, иные отрасли экономики за счет эффекта мультипликации.

В РФ поддержка бизнеса государством приобретает новое актуальное звучание в свете санкционной политики со стороны США и ЕС и непростой геополитической обстановки, в которой отношения России и ее западных партнеров характеризуются затяжным кризисом, связанным с изменением позиционирования России в мировом пространстве [Якунин 2016].

Внешнеполитические задачи обеспечения глобальной безопасности коррелируют с внутренними задачами по формированию государственной политики безопасности внутри страны, особенно в свете активизации международного терроризма. Стратегия национальной безопасности к стратегическим национальным приоритетам в первую очередь относит оборону страны, государственную и общественную безопасность¹. Во внутренней политике России обеспечение национальной безопасности и отдельных ее составляющих является важной целью, достижение которой консолидирует различные группы и интересы, а поддержка государства делает возможной реализацию самых смелых планов и проектов.

В России первые элементы партнерства государства и частного капитала появились еще при Петре I в 1717 г., когда мельнику Сердюкову в концессию были отданы берега двух рек для строительства мельниц². Концессионные механизмы в России развивались в XIX в. и в начале XX в. вплоть до 1937 г., когда в результате сворачивания нэпа, переориентации политического курса участие иностранного и частного капитала в реализации проектов на территории Советского Союза не приветствовалось. В течение этого времени партнерство государства и частного капитала в виде концессий применялось при строительстве железных дорог (от первой железной дороги в России Санкт-Петербург — Павловск до строительства КВЖД³), а также при реализации иных инфраструктурных проектов (в сферах связи, промышленности, в сельском хозяйстве, при добыче полезных ископаемых и пр).

Законодательное оформление механизмы государственно-частного партнерства в РФ начали получать в 2005 г. с принятием федерального закона «О концессионных соглашениях»⁴. С этого времени концессии как форма государственно-частного партнерства (ГЧП) становятся приоритетной формой партнерства при реализации инфраструктурных проектов с участием государства и частного капитала. В частности, в форме концессионных соглашений были реализованы такие проекты, как строительство выхода на МКАД с трассы М-1 «Беларусь» Москва — Минск (обход г. Одинцово)⁵, с 15 по 58 км трассы М-11 Москва — Санкт-Петербург⁶. В настоящее время концессии и долгосрочные инвестиционные соглашения являются наиболее распространенными формами

¹ Указ Президента РФ от 31.12.2015 г. N 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации». — *СЗ РФ*. 04.01.2016. № 1. Ч. II. Ст. 212.

² *Практика применения концессионных соглашений для развития региональной инфраструктуры в Российской Федерации* (под общ. ред. П.Л. Селезнева). М.: Центр развития государственно-частного партнерства. 2015.

³ Китайско-Восточная железная дорога была построена 1897–1903 гг.

⁴ Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». — *СЗ РФ*. 25.07.2005. № 30. Ч. II. Ст. 3126.

⁵ *Практика применения концессионных соглашений для развития региональной инфраструктуры...*

⁶ Данные Минтранса России. Доступ: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2739.

государственно-частного партнерства в области транспорта и транспортной инфраструктуры в РФ, о чем говорят данные Минтранса России¹.

Иные формы и отношения в сфере государственно-частного партнерства долгое время оставались без должного внимания законодателей на федеральном уровне. В то же время во многих субъектах федерации, таких как Санкт-Петербург², Томская обл.³, Кемеровская обл.⁴ и многие другие, законодательство в сфере государственно-частного партнерства формировалось и оформлялось в виде законов, по которым развивалось партнерство и инвестиционная деятельность. Всего, включая модельный закон субъекта РФ «Об участии субъекта Российской Федерации, муниципального образования в проектах государственно-частного партнерства», на уровне регионов приняты 67 законодательных актов, регулирующих вопросы ГЧП⁵. Соответственно, каждый регион по-своему понимал государственно-частное партнерство и самостоятельно устанавливал требования и условия в проектах ГЧП для публичного и частного партнеров, на федеральном уровне не было единого законодательно закрепленного понятия термина «государственно-частное партнерство».

В теории некоторые исследователи рассматривали государственно-частное партнерство как вид инвестиционной деятельности [Белицкая 2012]. В этом случае мы можем говорить об узком понимании сущности государственно-частного партнерства.

Принятый в июле 2015 г. федеральный закон о государственно-частном партнерстве⁶ впервые дал законодательное определение ГЧП, в соответствии с которым под государственно-частным партнерством стало пониматься оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера — с другой, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения государством доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества.

В российской практике с принятием закона о ГЧП сложилась ситуация, когда сам термин «государственно-частное партнерство» стал пониматься в двух значениях: в широком смысле и в рамках нормативно закрепленной дефиниции. Широкий смысл предполагает, что ГЧП — это любое взаимовыгодное партнерство государства и бизнеса, основанное на софинансировании проекта.

В частности, Министерство экономического развития РФ (МЭР), являясь органом исполнительной власти, ответственным за выработку государственной политики в сфере ГЧП, определяет, что государственно-частное партнерство является механизмом привлечения частных инвестиций в создание объектов общественной инфраструктуры, обеспечения эффективного управления имуществом, находящимся в государственной и муниципальной собственности, а также повышения качества оказываемых на его базе социально значимых

¹ Опыт успешной реализации ГЧП проектов. — *Официальный сайт Министерства транспорта РФ*. Доступ: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2739/ (проверено 30.06.2017).

² Закон Санкт-Петербурга от 25.12.2006 № 627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах». — *Вестник Законодательного собрания Санкт-Петербурга*. 2007. № 2.

³ Закон Томской области от 16.10.2006 № П 224-ОЗ «Об основах государственно-частного партнерства Томской области». — *Официальные ведомости Государственной Думы Томской области*. 2006. № 57(118).

⁴ Закон Кемеровской области от 29.06.2009 № 79-ОЗ «Об основах государственно-частного партнерства». — *Законодательный вестник Совета народных депутатов Кемеровской области*. 2009. № 88.

⁵ Данные официального сайта Министерства экономического развития РФ. Доступ: <http://economy.gov.ru/mines/activity/sections/privgovpartnerdev/> (проверено 07.07.2017).

⁶ Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». — *СЗ РФ*. 20.07.2015. № 29. Ч. I. Ст. 4350.

услуг населению¹. Государственно-частное партнерство включает в себя ряд форм сотрудничества, позволяющих государству и частному сектору извлекать взаимную выгоду². В этом случае к формам государственно-частного партнерства относятся концессии, долгосрочные инвестиционные соглашения, частные инвестиционные инициативы и, собственно, сами соглашения о государственно- и муниципально-частном партнерстве, предусмотренные законом о ГЧП. Последние образуют узкое, исключительно законодательное понимание государственно-частного партнерства, основанное на положениях федерального закона № 224-ФЗ (закон о ГЧП).

На примере развития законодательного определения ГЧП и его рабочих трактовок при реализации государственной политики Министерством экономического развития РФ наблюдается тенденция подмены одного из способов воплощения выработанных на государственном уровне целей и задач формальным способом облегчения бюджетного инвестиционного бремени при реализации дорогостоящих проектов, в т.ч. инфраструктурных. В результате данной подмены теряется смысловое наполнение ГЧП как элемента государственной политики, и остается только экономическая составляющая и некоторые элементы общественной полезности.

Экономический аспект ГЧП наблюдается и в тех особых сферах экономики, где велико регулирование государства, где государство традиционно выступало монополистом, в частности в энергетической и транспортной инфраструктурах [Белицкая 2012]. Эти естественные монополии, будучи инфраструктурными отраслями экономики, выполняют такие важнейшие государственные задачи, как обеспечение экономического роста и социального развития страны, а также обеспечение национальной безопасности. Естественная монополия на железные дороги, кроме этого, позволяет сдерживать расходы экономики на транспорт [Якунин 2009].

В российской практике работы железнодорожной естественной монополии партнерство государства и бизнеса представляет собой инвестиционно-финансовый инструмент. Область ГЧП в отрасли сужается до проектов строительства и возведения новых инфраструктурных объектов. Учитывая, что в железнодорожной отрасли механизм возврата и окупаемости вложенных средств непрозрачен и трудно прогнозируем, сегодня проекты на основе ГЧП могут себе позволить в основном крупные игроки, которым эти проекты нужны для расширения собственного бизнеса³.

Реформа в железнодорожной отрасли инициировала появление частных хозяйствующих субъектов – операторов железнодорожного подвижного состава, и в отношениях обеспечения безопасности в отрасли появился своеобразный треугольник: государство как регулирующий субъект, акционер ОАО «РЖД» как хозяйствующий субъект и операторы железнодорожного подвижного состава.

В области обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте на нормативном и управленческом уровнях мы можем обнаружить 2 вида безопасности: транспортную безопасность и безопасность на транспорте, которые принципиально различны. Для уяснения этих двух категорий следует рассмотреть пример из зарубежной практики, где существуют 2 вида безопасности. В частности, в английском языке безопасность подразделена на два основных вида –

¹ Рекомендации по реализации проектов государственно-частного партнерства. Лучшие практики. – Министерство экономического развития РФ. 2016. Доступ: http://minek.rk.gov.ru/file/File/minek/2016/g4p/recommend_gchp_2016.pdf.

² Данные официального сайта Министерства экономического развития РФ. Доступ: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev/>

³ В. Максимов РЖД и ГЧП: вместе или порознь? – РЖД-Партнер. 2013. № 21. Ноябрь. Доступ: <http://www.transproekt.ru/files/1383589373.pdf>

safety (надежность) и *security* (безопасность). *Security*, особенно применительно к транспортной тематике, означает прежде всего антитеррористическую безопасность, защищенность от актов незаконного вмешательства в транспортную деятельность. Такой вид безопасности, как *safety*, означает технико-технологическую безопасность как способность прогнозирования и предотвращения аварий, катастроф и различных происшествий, основанных на технических отказах и иных причинах технического происхождения.

В РФ аналогом *transportation security* является транспортная безопасность как состояние защищенности от актов незаконного вмешательства, а аналогом *transportation safety* – безопасность на транспорте, понимаемая как технико-технологическая и эксплуатационная безопасность.

Этот подход отражен и в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.¹, где в качестве одной из основных задач развития транспортной отрасли страны ставится повышение уровня безопасности транспортной системы. Транспортная стратегия рассматривает безопасность транспортной системы комплексно: и как защищенность от актов незаконного вмешательства, и как технико-технологическую и эксплуатационную безопасность.

Рассматривая безопасность на транспорте как аналог *transportation safety* применительно к безопасности на железнодорожном транспорте, можно охарактеризовать ее прежде всего как соблюдение сложившейся в отрасли технологии перевозок. При реализации этой технологии на железнодорожном транспорте в сфере безопасности существует ответственность ОАО «РЖД» как перевозчика и владельца инфраструктуры и ответственность оператора подвижного состава как собственника подвижного состава. В основе этой технологической цепочки обеспечения транспортной безопасности лежит контроль за состоянием инфраструктуры и подвижным составом в процессе эксплуатации. Область ответственности оператора подвижного состава, как правило, ограничивается исправным состоянием подвижного состава (вагонов), находящегося у него на балансе.

Здесь государственно-частное партнерство в области железнодорожного транспорта, понимаемое в самом широком смысле, акцентируется на распределении сфер ответственности.

ОАО «РЖД» на сегодняшний день представляет собой инфраструктурно-технологический элемент и одновременно выступает еще и перевозчиком, операторы подвижного состава являются собой эксплуатационный коммерческий элемент, а государство по большей части выступает как регулирующий и контролирующий элемент в этом треугольнике. Система обеспечения безопасности на транспорте в отрасли в процессе реформирования сама выстроилась в прототип государственно-частного партнерства, где безопасность подвижного состава, в частности вагонов, – ответственность операторов, на балансе которых они находятся, безопасность инфраструктуры и перевозочной деятельности – сфера ответственности ОАО «РЖД», а транспортная безопасность – совместная ответственность государства и всех участников рынка железнодорожных перевозок. Но на практике при возникновении инцидентов зачастую большая часть ответственности ложится на хозяйствующих субъектов и на ОАО «РЖД». В железнодорожной отрасли в области безопасности необходимы системные политические меры, которые могли бы способствовать развитию партнерства государства и бизнеса, формированию эффективной государственной политики в этой области.

Государственно-частное партнерство в железнодорожной отрасли в области

¹ Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. N 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». Доступ: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/>

transportation security предполагает совместные усилия по обеспечению состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Транспортная стратегия¹ ставит перед отраслью масштабные задачи по обеспечению транспортной безопасности, решение которых возможно только при активном и многоаспектном участии государства – от формирования государственной политики в отрасли до выстраивания партнерских отношений с хозяйствующими субъектами в этой области.

Как государственная политика реализуется на практике? На нормативном уровне закон «О транспортной безопасности»² устанавливает, что обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры. То есть, весь комплекс необходимых мероприятий – от оценки уязвимости, категорирования объектов транспортной инфраструктуры до финансирования этих и иных мероприятий в области обеспечения транспортной безопасности – возлагается исключительно на хозяйствующих субъектов.

Такой подход представляется не совсем верным, поскольку антитеррористическая защищенность объектов транспорта должна проводиться в рамках общей антитеррористической политики государства, и партнерство в этой области предполагает разделение как сфер ответственности и рисков, так и решения текущих вопросов с финансовым и ресурсным обеспечением необходимых мероприятий.

Изначально основные требования к обеспечению транспортной безопасности должны формироваться с учетом финансовых возможностей субъекта транспортной инфраструктуры, поскольку если существующий подход останется без изменений, то у хозяйствующего субъекта, по сути, есть два пути. Первый из них: в силу своих финансовых возможностей (зачастую ограниченных) хозяйствующий субъект не сможет обеспечить надлежащий уровень транспортной безопасности; соответственно, объект транспортной инфраструктуры останется уязвимым для актов незаконного вмешательства. И второй вариант: субъект транспортной инфраструктуры вложит необходимые средства для обеспечения надлежащего уровня транспортной безопасности транспортного объекта, выполнит все необходимые требования, однако в этом случае стоимость оказываемых им услуг вырастет, конечная стоимость продукта увеличится, и, таким образом, бремя финансовых расходов ляжет на конечного потребителя.

В данной ситуации государственно-частное партнерство может выражаться в учете возможностей хозяйствующего субъекта, совместном проведении необходимых обучающих мероприятий, активном участии государства в формировании такого партнерства, где оно будет выступать не столько как регулятор, а как партнер, заинтересованный в конечном результате.

Партнерство как взаимодействие предполагает единые или, по крайней мере, согласованные цели, за которыми скрываются интересы [Якунин 2007]. Реальность показывает, что существование в железнодорожной отрасли сепаратных интересов различных акторов без привязки к единой государственной политике не способствует развитию политики транспортной безопасности в стране: каждая группа интересов пытается минимизировать собственные издержки, перекладывая их друг на друга. Государственная политика транспортной безопасности (и ГЧП в области транспортной безопасности как ее часть) испытывает системные проблемы. Существующая система взаимоотношений групп интере-

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Ст. 5977. Утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р. Доступ: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/>

² Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ. – СЗ РФ. 12.02.2007. № 7. Ст. 837.

сов в транспортной отрасли пока не способствует транзиту политики транспортной безопасности на этапы формулирования альтернатив, принятия решений [Дегтярев 2004: 219–222]. Деятельность акторов постепенно наполняет повестку дня на уровне проектов в регионах, но они не превращаются в практику государственной политики. Этот разрыв можно охарактеризовать как труднопреодолимый без разрешения имеющихся проблем.

Теракт, происшедший 3 апреля 2017 г. в метрополитене Санкт-Петербурга, в результате которого погибли и были ранены десятки людей, вскрыл проблемы организационной и нормативной неготовности оперативного реагирования на акты незаконного вмешательства. В частности, А. Дворкович констатировал¹, что в железнодорожной отрасли пока нет нормативного акта, систематизирующего основные требования к транспортной безопасности при том, что такие акты уже есть у всех отраслей транспорта. В настоящее время в оперативном порядке принят акт², регулирующий вопросы транспортной безопасности в метрополитене. Эффективная государственная политика должна способствовать выстраиванию системы предупреждения, оперативного реагирования, минимизации последствий актов незаконных вмешательств, где нормативное регулирование не должно отставать от действительности, быть гибким, адекватным современным вызовам и угрозам.

С выработкой и формированием такой государственной политики в области транспортной безопасности возможно развитие действительно эффективного партнерства государства и бизнеса, а также совместное построение такой системы безопасности в отрасли, которая не только предупреждает, но и динамично развивается, решая новые все более сложные задачи, учитывая новые вызовы и угрозы, которые неизбежно будут вставать перед транспортной отраслью.

Список литературы

Белицкая А.В. 2012. *Правовое регулирование государственно-частного партнерства*: монография. М.: Статут. 191 с.

Дегтярев А.А. 2004. *Принятие политических решений*. М.: КДУ. 416 с.

Якунин В.И. 2007. Партнерство в механизме государственного управления. — *Социс. Социологические исследования*. № 2. С. 58–67.

Якунин В.И. 2009. Роль естественных монополий в развитии регионов России. — *Контурь глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. Т. 2. № 2. С. 9–20.

Якунин В.И. 2016. Россия и Европа: опорные точки ведения диалога. — *Свободная мысль*. № 5(1659). С. 5–22.

¹ Агентство городских новостей «Москва». 05.04.2017. Доступ: <http://www.mskagency.ru/materials/2653446>

² Постановление Правительства РФ от 05.04.2017 № 140 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов». Доступ: <https://cdat.ru/normativno-pravovaya-baza/postanovleniya-rasporyazheniya-pravitelstva-rossii/item>

TIMCHENKO Anastasia Vladimirovna, postgraduate student at the Chair of Public Policy, Faculty of Political Science, Lomonosov Moscow State University (bld. Shuvalovskij, 27 Lomonosovsky Ave, Moscow, Russia, 119991; avtimchenko@centero.ru)

POLITICAL DIMENSION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP: SOME PROBLEMS OF IMPLEMENTATION IN THE NATURAL MONOPOLY SPHERE IN THE FIELD OF TRANSPORT SECURITY (in the case of the railway transport)

Abstract. The article considers some questions of the history of the development of public-private partnership in Russia, its characteristics and the possibility of its implementation in the field of transport security. For example, the railway industry identifies the main problems of public policy formation and implementation of projects involving business and government, as well as the issues of financial provision of transport security. The author makes the conclusion about the lack of systematic policy measures that could contribute to the development of the partnership between state and business in the field of security of the Russian railways.

Keywords: public private partnership, transport security, railway transport, natural monopoly

ШАЛЫГИНА Наталья Валентиновна – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института этнологии и антропологии им. Н.Н. Миклухо-Маклая РАН (119334, Россия, г. Москва, Ленинский пр-кт, 32А; etgender@mail.ru)

ИЗМЕНЕНИЕ ТРАДИЦИОННЫХ МОДЕЛЕЙ ПОЛОРОЛЕВОГО ПОВЕДЕНИЯ КАК СПОСОБ НИВЕЛИРОВКИ КУЛЬТУРНОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ РОССИЯН

Аннотация. В статье в рамках междисциплинарного пространства рассматриваются современные технологии изменения гендерной идентичности россиян – мифодизайн и техника разрушения стереотипов, предложенная французским социологом Ж.-М. Дрю. В качестве основного вывода предлагается гипотеза, согласно которой разрушение укорененных (архетипических) стереотипов гендерного поведения способно привести к потере этнокультурной самоидентификации человека и разбалансировке его психосоциальных констант.

Ключевые слова: гендерный мифодизайн, феминизм, стереотипы массового сознания, архетип, пиар-технологии, миф, культура, традиции

Технологии переформатирования массового сознания за последние годы активно распространяются на сферу «мужского» и «женского» в традиционной культуре россиян. Среди наиболее востребованных политтехнологами инструментов, обеспечивающих продвижение этого процесса, одну из главных позиций занимают техники разрушения устойчивых стереотипов (архетипов), которые исторически обеспечивали деторождаемость и создание полноценной семьи в нашей стране.

Основной смысл технологий разрушения гендерных стереотипов заложен уже в теоретических изысканиях так называемого радикального феминизма [Брайсон 2001: 96]. Сегодня принципиально различаются между собой два основ-