

## ТЕРНИСТЫЙ ПУТЬ ТРУДОВЫХ МИГРАНТОВ В РОССИЮ: ОПЫТ ВКЛЮЧЕННОГО НАБЛЮДЕНИЯ

*В статье проведен анализ некоторых проблем, типичных для трудовой миграции из стран Центральной Азии в Россию. Автором представлены полевые материалы, собранные методом включенного наблюдения летом 2018 г. Пройдя путь совместно с несколькими группами трудовых мигрантов, которые различными способами – при содействии государства или неформальным образом – добирались из стран Центральной Азии в Россию, исследовательница имела возможность увидеть проблемы и трудности, с которыми сталкиваются мигранты в пути следования из страны проживания к месту назначения, наблюдать сложности, возникающие на начальной стадии поиска работы*

**Ключевые слова:** *трудовые мигранты, миграция, коррупция, агентства по трудоустройству, Центральная Азия, Россия, включенное наблюдение*

По данным Организации Объединенных наций, в последнее десятилетие количество международных мигрантов стремительно увеличивается и насчитывает на начало 2019 г. 272 млн. чел. (Известия 2019; Доклад Генсека ООН 2017). В структуре мирового населения мигранты составляют 3,5%. Миграционные потоки различаются по своим целям. Желаящие остаться на определенное время мигранты, как правило, указывают в качестве причины въезда в страну переселение, репатриацию, обучение в высших учебных заведениях или работу.

Российская Федерация по числу принятых мигрантов в настоящее время входит в пятерку стран-лидеров (Гусенко 2019). По различным оценкам ежегодно границы России пересекают от 10 до 15 млн. чел., что составляет от 5% до 20% трудового населения страны. Иностранцы формируют до 7% ВВП (Гузь 2007: 4). Основная доля мигрантов приходится на выходцев из Центральной Азии, Закавказья, Украины, Молдавии и Беларуси. В последние годы наблюдается рост трудовой миграции в Россию из стран Центральной Азии – Узбекистана, Таджикистана, Киргизии и Казахстана (the World only 2018). Причины этого явления по оценкам экспертов имеют комплексный характер: от нехватки рабочих кадров в России, высокого уровня безработицы и рождаемости в странах – донорах рабочей силы до готовности иностранцев работать нелегально за более низкую оплату труда.

Проблемы положения мигрантов находятся в фокусе исследований не только международных организаций, но и научного сообщества. Многочисленные труды российских и зарубежных авторов посвящены анализу мотивов переезда, причин

---

**Шиян Ольга Владимировна** – исполнительный директор ОФ «Transparency Kazakhstan» (Казахстан, Алматы, ул. Жамбыла), аспирантка Института этнологии и антропологии им. Н.Н. Миклухо-Маклая РАН. Эл. почта: [olga.shcijan@gmail.com](mailto:olga.shcijan@gmail.com). **Olga V. Shiyana** – Executive Director of PF “Transparency Kazakhstan” (Kazakhstan, Almaty, Zhambyl St.). E-mail: [olga.shcijan@gmail.com](mailto:olga.shcijan@gmail.com)

нарушений прав мигрантов в стране нахождения, сложностям их адаптации в местном сообществе и взаимодействию с населением (Гузь 2007: 40). Зачастую авторы опираются на полевые исследования, проводившиеся в местах оседания трудовых мигрантов (Казмеркевич и др. 2017). Сложностям, с которыми сталкиваются мигранты на пути следования к стране назначения, уделяется недостаточно внимания как в научном плане, так и на уровне международной кооперации. Между тем, всплеск миграции беженцев из Северной Африки, трудовых мигрантов из Латинской Америки и Центральной Азии сопровождается рядом проблем, угрожающих здоровью и безопасности этих людей. Способствуют тому в т.ч. и отсутствие региональных сетей пассажироперевозок, отвечающих фактическому спросу, коррупция и преступность на границах государств и по транзитным маршрутам мигрантов. Так, коррумпированная система выдачи патентов на пассажирские перевозки в Казахстане вместе с запретом на проезд по стране иностранных автобусов, не соответствующих стандарту Евро-4, стали причиной гибели 52 граждан Узбекистана, ехавших в Россию на технически неисправном автобусе в январе 2018 г. по трассе Шымкент-Самара (Азаттык 2018). В Актюбинской области автобус попал в буран и заглох. Водители автобуса вместо вызова служб спасения стали отогревать салон с помощью паяльной лампы, где из-за случайно разлитого из полной канистры бензина, произошел пожар. Полгода спустя такой же пожар произошел в автобусе с мигрантами в Северо-Казахстанской области, но на этот раз пассажиры успели спастись (Zakon.kz 2018). Несмотря на широкий резонанс в обществе и длительный судебный процесс, власти Казахстана не изменили требований к проезду иностранных автобусов через страну, не подверглась корректировке и система контроля лицензий пассажирских автобусов.

В данном материале представлен анализ ситуации на маршруте при выборе разных путей достижения места назначения (легальные, нелегальные). Исследование проведено методом включенного наблюдения, в ходе которого были получены первичные данные о проблемах и трудностях, с которыми сталкиваются трудовые мигранты на пути следования в Россию. Автор исследования, присоединившись к трудовым мигрантам на юге Киргизии, проехала по наиболее распространенному маршруту мигрантов в Россию протяженностью 4,5–4,9 тыс. км. География исследования охватила четыре страны – Узбекистан, Киргизию, Казахстан и Россию. Полевая работа выполнялась летом 2018 г., в разгар трудового сезона. В ходе поездки проведено порядка 100 неформальных интервью с пассажирами автобусов, а также с организаторами поездки, сотрудниками таможенных служб и полиции (ПМА 1).

### **Пути и способы поиска работы в России**

Наиболее востребованными среди трудовых мигрантов из Центральной Азии видами трудовой деятельности остаются строительство, обслуживание в сфере торговли, такси, коммунального и домашнего хозяйства, легкой и пищевой промышленности. При поиске зарубежной работы желающие могут воспользоваться услугами государственных и частных агентств по трудоустройству или неформальным способом выяснить благонадежность будущего работодателя.

Государства с наибольшим потоком мигрантов создают институты по защите и упорядочению трудовой миграции. Таджикистан одним из первых на пространстве СНГ принял в 1998 г. Концепцию государственной миграционной политики и создал

Министерство труда, миграции и занятости населения (Минтруда Таджикистана 1998). В Киргизии государственная служба миграции при Правительстве создана в 2015 году, в том же году в Узбекистане учреждено Агентство по вопросам внешней трудовой миграции при министерстве труда (Правительство Киргизии 2017; Минтруда Узбекистана 2017).

Несмотря на общую цель, методы работы этих организаций отличаются. В Киргизии государственная служба миграции ограничивается выдачей лицензий зарубежным агентствам по трудоустройству, перечень которых публикуется после уплаты пошлины на официальном сайте. В Узбекистане Агентство внешней трудовой миграции самостоятельно занимается поиском зарубежных работодателей. Желающие выехать на заработки через государственное агентство, обязаны заплатить пошлину, пройти медосмотр и обучение, купить форму и билеты на перелет. При отсутствии достаточного количества денег, правительство Узбекистана выдает кредиты на оформление услуг трудовой миграции. В Таджикистане внешняя трудовая миграция не ограничивается, поскольку на официальном уровне рассматривается как возможность снижения социальной напряженности на внутреннем рынке труда. Деятельность государственных служб внешней миграции во всех странах Центральной Азии имеет невысокую востребованность у населения. По итогам опросов можно выделить несколько причин этого: отсутствие информации об агентствах, недоверие к их деятельности, нежелание платить государственную пошлину, отсутствие гарантий со стороны аккредитованных работодателей, а также волокита и вымогательство дополнительных неформальных платежей сотрудниками агентств за информацию о местах работы и оформление документации мигрантов.

В итоге у населения популярным остается неформальное общение с родственниками и друзьями, благодаря чему желающие выехать на заработки могут узнать о возможности найти ту или иную работу. Если мигранты из Узбекистана сообщали, что стараются попасть к работодателю, о котором положительно отзывались другие соотечественники, работающие у него, то выходцы из Киргизии предпочитали искать работу у своих же этнических киргизов, ранее обосновавшихся в России. Привлекательными для мигрантов являются города Москва, Санкт-Петербург, Самара, Новосибирск, Московская область.

### **Тернистый путь в Россию**

В рамках данного исследования автору удалось пройти с трудовыми мигрантами путь как официального поиска работодателя в Узбекистане, так и попытки неформального трудоустройства и самостоятельной поездки к месту работы в России с юга Киргизии. В Киргизии автору удалось присоединиться к группе из шести швей (5 женщин, 1 мужчина, в том числе 1 семейная пара, тетя с двумя племянницами и 1 их знакомая из г. Джалал-Абада), без посредников нашедших работодателя в России. В начале июля 2018 г. автор прилетела из Москвы в Бишкек, откуда на такси добралась на юг страны – в город Ош, второй по количеству жителей населенный пункт. (Страна поделена с севера на юг горными хребтами и автобусное сообщение невозможно, из-за чего широко развита сеть частных такси, как впрочем, и в Узбекистане). Расположившись в популярном среди иностранных туристов хостеле, автор начала вести полевую работу. Первыми информантами стал хозяин гостини-

цы, который проживал со своей семьей на первом этаже трехэтажного особняка, а также пожилые жительницы города, собиравшиеся в общественных местах, таких как почта или рынок.

По их словам, в летний период основная часть трудоспособного населения покидает город Ош, отправляясь на поиски работы в столице, курортной зоне озера Иссык-Куль или за пределами страны. Как такового графика выезда и возвращения в страну не наблюдается. Как сообщили родственники мигрантов и сами бывшие гастарбайтеры, решение о выезде на заработки зависит от вида занятости и наличия вакансий у «надежных работодателей».

Поскольку участники поездки планировали потратить на билеты не больше 80 долларов за человека, то выбор пал на автобусы. Мы добрались на частном такси из города Ош в Бишкек и приступили к поиску свободных билетов. С автовокзала с международным сообщением в Россию можно уехать на автобусе, который совершает рейс один раз в неделю. При этом вокруг автовокзала на прилегающих улочках расположились стихийные места продажи билетов на автобусы и микроавтобусы, водители которых готовы ехать в Россию по мере набора пассажиров. Поскольку официальный автобус с автовокзала выехал накануне и места на будущие поездки были выкуплены, группа приняла решение обратиться к услугам частных извозчиков. Посредники активно караулили желающих уехать около касс на вокзале, предлагая варианты быстрого выезда в Россию «с комфортом», после согласия обычно отвозили потенциальных пассажиров в импровизированный офис в ближайшем переулке, где они должны были оплатить полную стоимость билета на транспорт, стоявший на улице.

Мы купили девять билетов и на следующий день, 26 июля 2018 г. к условленному времени отъезда собрались около автобуса. Однако все места в нем были уже заняты, поскольку сотрудник импровизированного офиса продавал большее количество билетов, предлагая не успевшим занять места пассажирам дожидаться прибытия следующего транспорта. Часть моих компаньонов проявляла настойчивость, требуя обеспечить их местами. Когда дело дошло до ссоры и требований вернуть деньги, к беседе подключились два или три посредника, предлагавшие пройти в «офис», чтобы водитель смог в это время уехать, а оставшиеся пассажиры были вынуждены ждать. Поскольку один из участников нашей группы не отпуская ручку двери автобуса, спустя часа четыре организаторы уговорами и криками освободили требовавшиеся места, и мы отправились в сторону Казахстана. Автобус, на котором мы поехали, был не единственным на этом маршруте, и как оказалось, организаторы нелегальной международной сети перевозки людей меняли автобусы в разное время суток и на разных отрезках дороги, вынуждая пассажиров платить за дополнительные услуги, либо возвращаться и приобретать билеты заново.

К таможенному посту Кордай на границе Киргизия – Казахстан наш автобус прибыл в сумерках, водитель сообщил, что для скорейшей поездки в Россию на казахстанской стороне нас ждет другой автобус, который заранее прошел многочасовую таможенную проверку и пассажирам нужно лишь самим пройти таможенный и пограничный досмотр. Пассажиры, забрав вещи, прошли границу, традиционно пользующуюся высоким спросом у туристов, челноков и жителей приграничных районов, из-за чего пункты досмотра всегда переполнены, а давка, суэта и коррупция – далеко не все проблемы этого таможенного поста. На другой стороне нас ждал еще один посредник, как он отметил, «из местных». Мужчина, казах, проводил нас

на отдаленную стоянку, где предложил разместиться в современном, комфортабельном двухэтажном автобусе с кондиционерами и телеэкранами. Когда 54 пассажира заняли места, автобус двинулся в сторону города Тараз, чтобы через Кызылорду выйти на международную трассу Ташкент-Самара, через таможенный пост за городом Уральск, затем через Самару доехать за двое суток в Москву. Путешествие на комфортабельном автобусе закончилось спустя семь часов: в пять утра водитель автобуса разбудил всех криками: «Срочно выходите на улицу с вещами». Перепуганные сонные пассажиры начали забирать с навесных полок сумки и выходить из автобуса на улицу, где нас встретила толпа людей. Как оказалось, это были пассажиры другого автобуса, водитель которого тремя часами ранее высадил их по такой же схеме и уехал. Оставшиеся на трассе люди сели перед автобусом, прося нас не выходить из него. Все попытки выяснить, когда приедет их автобус, оказались безуспешными, а когда кто-то из пассажиров вызвал полицейских, наш водитель бросил автобус и ушел в сторону автобана (рис. 1).



*Рис. 1. Автостоянка, на которой трудовых мигрантов насильно высадили в ходе поездки в Россию. Казахстан, Туркестанская обл.  
(автор фото: О.В. Шиян, 2018 г.)*

Мы находились на строящейся автостоянке, вокруг которой располагались поля кукурузы и подсолнухов, немного в отдалении проходил автобан, населенных пунктов близи не оказалось. Позже мы выяснили, что находимся в 90 км от границы с Узбекистаном и в 40 км от поселка со звучным названием Жибек жолы (в переводе с казахского языка – Шелковый путь). На этой автостоянке сидел мужчина в возрасте старше 40 лет. От него мы узнали, что казахстанские власти ограничили въезд в страну автобусов, не соответствующих требованиям экологического стандарта Евро-4, поэтому киргизские перевозчики договариваются с казахстанскими владельцами автобусов перевезти за часть стоимости билетов их пассажиров до границы с Россией. Но зачастую казахстанские партнеры берут заказы при фактически переполненном пассажиропотоке и свободных автобусов часто не хватает. В ито-

ге, трудовые мигранты вынуждены ждать. Иногда ожидание растягивается до пяти дней, после чего в соответствии с требованиями таможенного контроля, иностранцы обязаны покинуть границы страны. За это время владельцы подобных автостоянок за небольшую плату предлагают организовать такси обратно до границы, где больше шансов уехать на другом транспорте.

Поскольку приехавшие полицейские всем видом демонстрировали, что мигранты – гости нежелательные и их проблемами они заниматься не намерены, обманутым пассажирам пришлось обращаться на телефон доверия прокуратуры. После этого на стоянку приехал мужчина, казах, который «держит эту стоянку и возит людей». Он сообщил, что свободных автобусов нет, и направился в сторону ангара, где оказались на ремонте два автобуса в нерабочем состоянии (рис. 2). В тот день темпера-



*Рис. 2. Охранник автостоянки рассказал о сбоях в перевозе людей через Казахстан (автор фото: О.В. Шиян, 2018 г.)*

тура воздуха была накалена, термометры в мобильных телефонах показывали плюс 50 градусов по Цельсию, пассажиры жаловались на давление из-за палящего солнца. К 17.00 рабочие прикрепили кресла в одном сломанном автобусе, завели с большими усилиями двигатель второго и сообщили, что эти два транспорта и будут нашими средствами передвижения. Поскольку на стоянке находилось уже восемь маленьких детей и 103 взрослых человека, торопившихся к местам работы, все согласились со словами «лишь бы доехать». Водителей было всего двое (основной и сменщик) и в путь выехал первый автобус. Наш автобус до девяти вечера ждал других водителей, возвращавшихся из Ташкента.

На ближайšie семь с половиной дней домом на колесах для 54 пассажиров, четверо из которых были детьми до пяти лет, стал старый пыльный Икарус, ломавшийся дважды в день, без системы вентиляции и обогрева. Водители не торопились в обещанные двое суток довезти нас до Москвы. Они ехали зигзагообразно по Аральской пустыне от одной к другой придорожной автостоянке. Остановливаясь, они заставляли всех выйти из автобуса, а сами отправлялись обедать в отдельную комна-

ту. Как выяснилось, мотивом служили вполне меркантильные причины: за привоз клиентов в кафе, водители могли бесплатно пообедать, принять душ и отдохнуть в комфортабельно обставленной комнате, в то время пока 54 пассажира ожидали их под палящим солнцем (рис. 3). В города автобусы не заезжали. При выборе пункта пограничного пропуска водитель решил не заезжать в город Уральск, но сбился с



*Рис. 3. Остановка в пути. Казахстан, в 200 км от г. Уральск.  
(автор фото: О.В. Шиян, 2018 г.)*

пути и отклонился больше, чем на 100 км. В результате до границы с Россией мы доехали на пятый день. Примечательно, что первый автобус мы догнали еще в первый вечер, он сломался спустя пять часов езды и дальше автобусы ехали друг за другом. На казахстанской стороне водитель сообщил, что если пассажиры хотят добраться до Москвы, то необходимо скинуться на взятку таможенникам, чтобы те выпустили фактически неработающий автобус за границу. Двух пассажиров, имевших атрибутику мусульманской одежды, сотрудники таможни отводили для беседы в отдельный кабинет, но оба автобуса прошли весь таможенный и пограничный досмотр меньше чем за 40 минут. Мы оказались в межграницной зоне перед российской границей. Водители заглушили моторы и стали ждать утра, поскольку с их слов, российские таможенники «не оформляют большие автобусы ночью». Но и утром, спустя 13 часов ожидания, автобусы не приблизились к границе, которая при этом была совершенно пустой (рис. 4).

Попутно стоит остановиться подробнее на пассажирах двух автобусов. За время ожидания на стоянках все познакомились. Здесь были и совсем молодые юноши из Узбекистана и Таджикистана, впервые ехавшие на работу и те, кто возвращался после побывки дома – мужчины, женщины, целые семьи из Киргизии и Узбекистана. Рядом со мной сидел мужчина старше 50 лет, с киргизско-таджикской границы, который много лет работает в Москве дворником. Другие были поварами, швеями,



*Рис. 4. Пассажиры автобуса коротают время за игрой в карты (автор фото: О.В. Шиян, 2018 г.)*

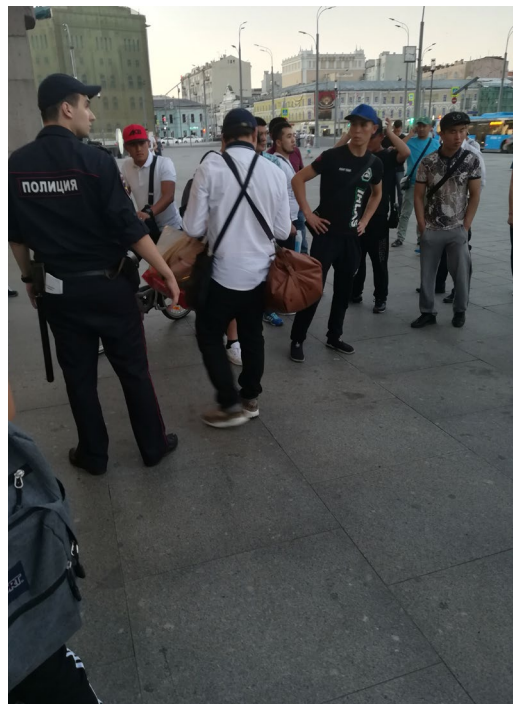
строителями, бухгалтерами и фармацевтами. Парадоксально, но у половины этнических таджиков и узбеков, ехавших в автобусах, были российские паспорта, а граждане Киргизии в рамках ЕАЭС и вовсе имели право безбарьерного прохода по «зеленому коридору» на границе с Россией (рис. 5). В какой-то момент в нашем автобусе началась драка: уставшие, грязные, потные, взвинченные люди не поделили последнюю бутылку с водой и пытались выломать стекло в автобусе. После чего автор обратилась к солдату на КПП с просьбой позвать начальника таможни. Заинтересовавшись историей об исследовании, он отдал приказ и меньше чем за пять минут, автобусы впустили на пункт досмотра, а солдаты принесли воды. При таможенном досмотре двое пассажиров оказались в черных списках ФМС России и были вынуждены пешком возвращаться на границу Казахстана. Как сообщил дежурный по таможенному посту Сергей, по негласным правилам таможенники России



*Рис. 5. Мужчина пришел на отбор кандидатов на работу у российского работодателя, Наманган, Узбекистан (автор фото: О.В. Шиян, 2018 г.)*



досматривают автобус с казахстанской стороны после того, как проедет пассажирский автобус в противоположном направлении, из России. Но в те сутки автобусов со стороны России не было, а досматривать «не по очереди автобусы с мигрантами не является их рабочей нагрузкой».



*Рис. 6. Киргизы-мигранты устроили стихийную торговлю контрафактной обувью. Москва, ст. м. Добрынинская (автор фото: О.В. Шиян, 2018 г.)*

ожидания машины Чингиз рассказал, что эта станция давно является неформальным местом коммуникаций киргизских мигрантов в Москве. Здесь можно узнать о работе, договориться о машине «заезда – выезда на таможне» для обновления даты въезда в страну, заказать продукты с родины, передать посылку или деньги и в случае проблем, попросить финансовой помощи у соотечественников (рис. 6). Ближе к десяти вечера мы выехали к месту работы в 500 км от Москвы. В четыре утра 3 августа 2018 г. мы прибыли к месту назначения. Общая протяженность маршрута составила 4 900 км.

Таким образом, самостоятельный способ добраться до работы в России занял больше недели, в течение которой трудовые мигранты неоднократно подвергались стрессу, вымогательствам, унижению и опасности.

В середине августа 2018 г. автор вылетела из Москвы в Алматы и через Ташкент приехала в Наманган, являющийся вторым по численности населения городом в Узбекистане. Автор обращалась с вопросами о возможностях легального иностранного трудоустройства в местные агентства по трудовой миграции, радиорубки с объявлениями на рынках. Поскольку нахождение совпало с летней жарой, для защиты от

Через час мы оказались в поселке Теплое Саратовской области, где смогли впервые за поездку купить еды в розничном магазине. С этого момента наши водители сменили тактику езды на прямо противоположную. Они гнали автобусы на пределе допустимых скоростей, остановившись на короткие перерывы около Саратова и под Рязанью. Причины объясняли в больших штрафах за провоз людей в транспорте без лицензии и даже пытались обманом высадить пассажиров на подъезде к Московской области. Наконец, в обед следующего дня автобусы заехали в Москву, где на окраине города нас оставили у станции метро, откуда с пересадками группа швей добралась до станции метро Добрынинская. На улице к нам подъехал на велосипеде молодой мужчина, киргиз по имени Чингиз и предложил организовать машину в любую точку России. Поскольку группа швей, к которым я присоединилась, планировала работать в Подмосковье, они попросили организовать микроавтобус на девять человек. Расчет был наличный, без торга. За время

солнца надевалась одежда с национальным колоритом, благодаря чему неоднократно инициаторами диалога выступали местные жители, принимавшие исследователя за этническую турчанку или татарку (ПМА 1).

Выяснилось, что при оформлении документации через узбекистанское агентство, мигрантам предоставляется несколько вариантов выбора транспорта: авиа- или железнодорожное сообщение, реже автобусное при сопровождении сотрудника агентства. Восемь этнических узбеков в возрасте от 23 до 40 лет из Намангана, оформление документации которых автору удалось наблюдать, воспользовались авиасообщением по маршруту Ташкент-Москва. При прохождении паспортного контроля в аэропорту Домодедово одному из них было отказано во въезде в страну (рис. 7). Молодого мужчину отправили обратным рейсом в Узбекистан, что не освобождало его от обязательства выплачивать кредит за билеты и оформление документов в агентстве. В аэропорту группу трудовых мигрантов, одетых в специальную одежду со знаками агентства трудовой миграции Узбекистана, встретила сотрудник кадровой службы и на арендованном микроавтобусе отвезла к месту работы в Брянской области. Таким образом, путь занял около двух суток по маршруту Наманган – Ташкент на такси самостоятельно, Ташкент – Москва самолетом при поддержке агентства, Москва – Брянская область микроавтобусом при поддержке работодателя.



*Рис. 7. Автор исследования после пересечения российской границы, Россия  
(автор фото: О.В. Шиян, 2018 г.)*

Через несколько месяцев после завершения исследования стало известно, что обе группы трудовых мигрантов, с которыми автор совершила путь к местам их работы, спустя короткое время отправились на поиски других работодателей.

## Выводы

Полевые исследования методом включенного наблюдения показали, что обращение к государственным агентствам по зарубежному трудоустройству не гарантируют безопасное попадание в страну назначения или реальное трудоустройство. При самостоятельном поиске работы трудовые мигранты еще меньше защищены от мошенничества, вымогательств, обмана и угрозы их безопасности. В ходе поездок информаторы сообщали, что властям выгодно сохранение нынешнего состояния, поскольку бизнесмены, организующие перевозки людей, действуют под негласным патронажем самих властей, получающих проценты с проданных билетов. Аналогичные бонусы получают и водители автобусов, например, привозя трудовых мигрантов в отдаленные места общепита. Меры, которые принимают государства для защиты прав выезжающих на заработки, зачастую не обеспечивают безопасности мигрантов, следующих транзитом в Россию.

Анализ данных Федеральной миграционной службы России свидетельствует о росте внешней трудовой миграции из стран Центральной Азии. В 2017 г. 4 854 004 иностранцев указали в графе «цель въезда» работу. Из них около двух млн. трудовых мигрантов являлись выходцами из Узбекистана, 937 тыс. – Таджикистана, 377 тыс. – Киргизии, 88 тыс. – Казахстана (ФМС 2017). В 2018 г. 5 047 788 человек, пересекших границу России, назвали в качестве цели въезда работу. Из них 2 млн. 7 тыс. человек – граждане Узбекистана, чуть больше 1 млн. – Таджикистана, 352 тыс. – Киргизии и 111,5 тыс. – Казахстана (ФМС 2018). За первое полугодие 2019 г. на миграционный учет в России поставлено 3 млн. приехавших на заработки, в том числе из Узбекистана – 1 млн. 230 тыс., Таджикистана 634 тыс., Киргизии – 202 тыс., Казахстана – 60 тыс. человек (ФМС 2019). Все эти люди добирались к работе в России разными путями и многие из них подвергали свои жизни реальной опасности.

Таким образом, странам Центральной Азии, через которые проходят пути трудовых мигрантов к месту работы в России, стоит объединить усилия по созданию безопасных и доступных региональных сетей пассажироперевозок, нужно учитывать и тот факт, что свободный рынок труда в рамках Евразийского экономического союза, направлен на стимулирование миграционного процесса.

## Материалы и источники

Минтруда Таджикистана 1998 – Минтруда Таджикистана. Концепция государственной миграционной политики Республики Таджикистан, утв. постановлением Правительство 08.10.1998 г. № 411.

Минтруда Узбекистана 2017 – Минтруда Узбекистана. Об Агентстве по внешней трудовой миграции при Министерстве занятости и трудовых отношений Республики Узбекистан. <https://mehnat.uz/ru> (дата обращения 20.03.2019).

Правительство Киргизии 2017 – Правительство Киргизии. История Государственной службы миграции при Правительстве Кыргызской Республики. <http://ssm.gov.kg> (дата обращения 20.03.2019).

Азаттык 2018 – Радио Азаттык. 52 человека погибли на трассе в Актюбинской области. <https://rus.azattyq.org/a/aktyubinskaya-oblast-sgorevshiy-avtobus/28982367.html> (дата обращения 20.03.2019).

ФМС 2017 – ФМС МВД РФ. Отдельные показатели миграционной ситуации в Российской Федерации за январь-декабрь 2017 года с распределением по странам и регионам. <https://>

- xn--b1aew.xn--p1ai/Deljatelnost/ statistics/migracionnaya (Дата обращения 15.09.2019).  
ФМС 2018 – ФМС МВД РФ. Отдельные показатели миграционной ситуации в Российской Федерации за январь – декабрь 2018 года с распределением по странам и регионам. <https://xn--b1aew.xn--p1ai/Deljatelnost/ statistics/migracionnaya> (Дата обращения 15.09.2019).  
ФМС 2019 – ФМС МВД РФ. Отдельные показатели миграционной ситуации в Российской Федерации за январь – июнь 2019 года с распределением по странам и регионам. <https://xn--b1aew.xn--p1ai/Deljatelnost/ statistics/migracionnaya> (Дата обращения 15.09.2019).  
the World only 2018 – *The World only*. Статистика миграции: откуда и куда переселяются люди. <https://theworldonly.org/statistika-migratsii/> (дата обращения 20.09.2019).  
Zakon.kz 2018 – *Zakon.kz*. Полностью сторел рейсовый автобус Семей – Алаколь <https://www.zakon.kz/4977469-polnostyu-sgorel-reysovyy-avtobus-semey.html> (дата обращения 20.03.2019).  
ПМА 1 – Полевые материалы автора. Экспедиция в Киргизию и Узбекистан. Июль-Октябрь 2018 г.  
Доклад Генсека ООН 2017 – Доклад Генерального Секретаря ООН. Реализация целей миграции на благо всех. 72 сессия от 12 декабря 2017 г. [https://refugeemigrants.un.org/sites/default/files/sg\\_report\\_ru.pdf](https://refugeemigrants.un.org/sites/default/files/sg_report_ru.pdf) (Дата обращения 20.03.2019).  
Известия 2019 – Известия. В ООН заявили о росте числа мигрантов в мире. <https://iz.ru/922707/2019-09-18/v-oon-zaiavili-o-rostе-chisla-migrantov-v-mire> (дата обращения 20.09.2019).

### Научная литература

- Гузь Н.А. Трудовая миграция в Россию из стран Центральной Азии: состояние и пути развития. Диссертация на соискание кандидата экономических наук. Москва, 2007, 144 с.  
Гусенко М. Точки притяжения. Россия – на четвертом месте в мире по числу принятых мигрантов. Российская газета – Федеральный выпуск № 210 (7968). <https://rg.ru/2019/09/18/rossiia-zaniiala-chetvertoe-mesto-v-mire-po-chislu-priniatyh-migrantov.html> (дата обращения 20.09.2019).  
Казмеркевич П. (под ред.) Уязвимость мигрантов и потребности интеграции в Центральной Азии: Оценка потребностей мигрантов и общин и управление рисками. Астана, 2017, 48 с.

### References

- Gusenko M. Tochki prityazheniia. Rossiya – na chetvertom meste v mire po chislu priniatykh migrantov. Rossiiskaya gazeta – Federal’nyi vypusk no 210(7968). <https://rg.ru/2019/09/18/rossiia-zaniiala-chetvertoe-mesto-v-mire-po-chislu-priniatyh-migrantov.html>.  
Guz N.A. Trudovaya migratsiya v Rossiiu iz stran Tsentral’noi Azii: sostoianie i puti razvitiia. Dissertatsiya na soiskanie kandidata ekonomicheskikh nauk. Moskva, 2007, 144 p.  
Kazmerkevich P. Uyazvimost’ migrantov i potrebnosti integratsii v Tsentral’noi Azii: Otsenka potrebnosti migrantov i obshchin i upravlenie riskami. ed. P. Astana, 2017, 48 p.

### *Shiyan, Olga V. The Thorny Path of Labour Migrants in Russia: a participant observation*

*The article analyzes some of the problems typical for labor migration from Central Asian countries to Russia. The author presents field materials collected during participant observation in the summer of 2018. Having travelled along with several groups of labor migrants who traveled from Central Asian countries to Russia either with the assistance of the state or informally, the researcher had the opportunity to see the problems and difficulties faced by migrants on the way from their country of residence to their destination and to observe the difficulties encountered at the initial stage of job search*

**Key words:** labor migrants, migration, corruption, employment agencies, Central Asia, Russia, participant observation