

## Меридиональные цивилизационные коридоры Сибири и их роль в интеграции и социокультурном развитии народов Евразии

Иванов А. В.<sup>1</sup>, Попков Ю. В.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Алтайский государственный аграрный университет, Барнаул, Российская Федерация

e-mail: ivanov\_a\_v\_58@mail.ru

ORCID: 0000-0003-3125-484X

<sup>2</sup> Институт философии и права Сибирского отделения Российской академии наук, Новосибирск, Российская Федерация

e-mail: yuripopkov54@mail.ru

ORCID: 0000-0002-1036-9253

### РЕФЕРАТ

В рамках актуального направления исследований трансграничных взаимодействий в геополитической перспективе развиваются обоснованные ранее авторами идеи о цивилизационных коридорах, сыгравших и продолжающих играть важную роль в существовании России как евразийской и мировой державы. Анализ основывается на диалектико-синтетической модели цивилизационного подхода в единстве его пространственно-временного измерения, когда общество рассматривается как процесс и продукт объективной и субъективной рефлексии (взаимопроникновения) культур и локальных цивилизаций в исторической динамике. Под цивилизационными коридорами понимаются устойчивые в пространстве и во времени географические, геополитические и транспортно-коммуникативные каналы обмена материальными и духовными ценностями, государственно-административным, хозяйственным и социокультурным опытом между различными региональными и локальными сообществами, народами и цивилизациями. Рассматриваются возможность и перспективы формирования двух меридиональных транспортных коридоров между Севером и Югом Евразии через территорию России, конкретно — через ее сибирский макрорегион. Это: 1) проект «73-й меридиан», подразумевающий создание авиационного грузового и пассажирского сообщения между Россией, Казахстаном, Таджикистаном, Киргизией, Афганистаном и Пакистаном, с осевым геополитическим и экономическим локусом в г. Омске; 2) проект прокладки транспортно-энергетического моста «Алтай — Гималаи» через территории России, Казахстана и/или Монголии, Китая и Индии. Аргументируется вывод о том, что подобные коридоры, помимо чисто экономических, транспортных и энергетических, решают важные геополитические и цивилизационные задачи по укреплению трансграничных социокультурных взаимодействий между разными конкретными сообществами, странами и народами. Эти взаимодействия основаны на общих ценностях и взаимовыгодных долгосрочных стратегических приоритетах развития и обозначаются авторами как транспортно-цивилизационные коридоры. Они оказываются исключительно значимыми применительно к Сибири и ее локальным сообществам. Обосновывается перспективность параллельного продвижения обоих этих стратегических транспортно-цивилизационных меридиональных проектов, важных для внутри- и макрорегионального сибирского развития, международного сотрудничества, укрепления геополитических позиций России, а также интеграции всей Евразии на принципах взаимной выгоды, добрососедства и культурного диалога.

**Ключевые слова:** Евразия, евразийская интеграция, цивилизационный подход, цивилизационные коридоры, Россия, Сибирь

**Для цитирования:** Иванов А. В., Попков Ю. В. Меридиональные цивилизационные коридоры Сибири и их роль в интеграции и социокультурном развитии народов Евразии // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2026. Т. 20, № 1. С. 11–23. EDN: YYGPGB

## **Meridional Civilization Corridors of Siberia and their Role in the Integration and Socio-Cultural Development of the Peoples of Eurasia**

**Andrey V. Ivanov<sup>a</sup>, Yuri V. Popkov<sup>b</sup>**

Altai State Agricultural University, Barnaul, Russian Federation

<sup>a</sup> e-mail: ivanov\_a\_v\_58@mail.ru

ORCID: 0000-0003-3125-484X

<sup>b</sup> Institute of Philosophy and Law of the Siberian Branch of Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russian Federation

e-mail: yuripopkov54@mail.ru

ORCID: 0000-0002-1036-9253

### *ABSTRACT*

The authors develop their previously substantiated ideas about civilizational corridors, which have played and continue to play a crucial role in Russia's existence as a Eurasian and global power. They base their analysis on a dialectical-synthetic model of the civilizational approach within its spatiotemporal dimension, where society is viewed as a process and product of the objective and subjective reflection (interpenetration) of cultures and local civilizations over time. The authors define civilizational corridors as spatially and temporally stable geographic, geopolitical, and transport-communication channels for the exchange of material and spiritual values, as well as state-administrative, economic, and sociocultural experience between various regional and local communities, peoples, and civilizations. They examine the possibility and prospects for the formation of two meridional transport corridors between the North and South of Eurasia through Russia, specifically through its Siberian macroregion. These include: 1) the "73rd Meridian" project, which envisions the creation of air cargo and passenger service between Russia, Kazakhstan, Tajikistan, Kyrgyzstan, Afghanistan, and Pakistan, with a central geopolitical and economic hub in Omsk; 2) a project to build an Altai — Himalayas transport and energy bridge across Russia, Kazakhstan, and/or Mongolia, China, and India. The authors argue that such corridors, in addition to their purely economic, transport, and energy purposes, address important geopolitical and civilizational challenges by strengthening cross-border sociocultural interactions between various specific communities, countries, and peoples. These interactions are based on shared values and mutually beneficial long-term strategic development priorities, and are referred to by the authors as transport and civilizational corridors. They are exceptionally significant for Siberia and its local communities. The authors substantiate the prospects of parallel promotion of both of these strategic transport and civilizational meridional projects, which are important for intra- and macro-regional Siberian development, international cooperation, strengthening Russia's geopolitical position, as well as the integration of all of Eurasia on the principles of mutual benefit, good-neighborliness, and cultural dialogue.

**Keywords:** Eurasia, Eurasian integration, civilizational approach, civilizational corridors, Russia, Siberia

**For citation:** Ivanov A. V., Popkov Yu. V. Meridional Civilization Corridors of Siberia and their Role in the Integration and Socio-Cultural Development of the Peoples of Eurasia // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2026. Vol. 20, No. 1. P. 11–23 (In Russ.). EDN: YYGPGB

## Введение

Предваряя содержательный анализ заявленной темы, сделаем несколько вводных замечаний, проблематизирующих исследовательскую ситуацию.

Во-первых, на уровне важных государственных документов Россия объявлена государством-цивилизацией. Термин представляется неоднозначным, для некоторых экспертов даже сомнительным. Несмотря на это, дискурсивный импульс политически задан, и теперь разные группы исследователей будут активно использовать данную формулу. Наверняка понятие «государство-цивилизация» приобретет разные смысловые оттенки в зависимости от методологических, идеологических и политических пристрастий интерпретаторов. Но вряд ли вызывает сомнение тот факт, что данный политический дискурс, базирующийся на цивилизационном подходе, будет в ближайшее время если не определяющим, то весьма значимым для представителей разных направлений социогуманитаристики, специализирующихся в области россиеведения, регионоведения и смежной тематики.

Во-вторых, в последнее время достаточно распространенными являются разговоры об экономических, энергетических, транспортных и других коридорах. Само их название говорит о том содержании, которое вкладывается в соответствующее понятие. Авторы статьи придерживаются более широкого и системного подхода к интерпретации подобных коридоров, называя их цивилизационными в том случае, если они имеют не только чисто транспортно-экономическое или энергетическое измерения, а способствуют также значимым социокультурным и духовным преобразованиям в тех региональных, локальных и межэтнических сообществах, через которые проходят, оказывая значимое воздействие на развитие стран и народов трансграничных территорий. Такой подход изложен нами в серии публикаций, в том числе монографическом издании [11, с. 138–173]. Например, функционирование вначале чисто торгового пути «из варяг в греки» стало важнейшим фактором становления российской цивилизации, испытавшей благодаря ему и варяжское, и греко-византийское государственно-административное и социокультурное влияния. Именно Днепр в течение столетий крепил связи между братскими русским, белорусским и украинским народами, являясь как бы «становой цивилизационной жилой» восточного славянства. В каком-то смысле нынешняя специальная военная операция — это борьба за то, чтобы Днепр вновь начал объединять славянские народы и был дорогой дружбы, а не национальной вражды и геополитического противостояния.

В силу указанных фактов мы и используем понятие «транспортно-цивилизационный коридор». Так как транспортная составляющая является основополагающей для реализации подобных проектов, а комплекс предполагаемых воздействий включает также экономические, политические и социокультурные преобразования, то полезным представляется воспользоваться именно этим понятием, отражающим важный аспект межгосударственных отношений и характеризующим комплексный механизм трансграничных географических, региональных и локальных связей, а также взаимодействия разных цивилизаций. Не каждый транспортный коридор является одновременно цивилизационным, но все цивилизационные коридоры имеют — в той или иной форме — транспортную составляющую. Понятия «цивилизационный коридор» и «транспортно-цивилизационный коридор» мы в настоящей работе используем как синонимы, поскольку речь идет именно о таких цивилизационных коридорах, которые базируются на транспортных системах.

В-третьих, поскольку речь пойдет о России и ее отношениях с другими странами Евразии, считаем важным зафиксировать свое представление о последней. Евразию мы понимаем не только «как ментальный конструкт, являющийся элементом внешнеполитического мышления» [9, с. 25], но и как реальное географическое, социокультурное и геополитическое пространство, состоящее из многих цивилизаций и субцивилизаций со специфическими этнокультурными и религиозными сообществами, хозяйственными укладами, многообразием образов жизни и ценностных представлений у живущих в нем людей, с разветвленными каналами материального и информационного обмена. Важно, что, несмотря на всю развитость интернет-коммуникаций, транспортно-цивилизационные коридоры продолжают выполнять свои важнейшие функции интеграции евразийского пространства, на чем будет сделан особый акцент далее.

В-четвертых, в последнее время в России в дополнение к известному китайскому широтному транспортному проекту «Один пояс — один путь» появилось несколько важных геополитических и геоэкономических проектов, направленных на меридиональное объединение так называемой Большой Евразии. Данный момент имеет уже самое прямое отношение к тематике статьи.

Один из этих меридиональных проектов развивается Изборским клубом применительно к европейской России и направлен на интеграцию России, Ирана и Индии по оси Волга — Каспийское море — Иран — Персидский залив — Аравийское море — порты Индии [1]. Нами дан обзор исторически сложившейся сети меридиональных цивилизационных коридоров, связывающих Север и Юг Евразии, которые проходят через территорию нашей страны, в том числе и через ее сибирскую часть. Это касается в первую очередь древнейшего цивилизационного моста Алтай — Гималаи [11, с. 161–173].

Известны также материалы, касающиеся проекта грузового и пассажирского авиакоридора, предполагающего связать Россию, страны Средней и Южной Азии по стратегическому 73-му меридиану, где осевым транспортным узлом является Омск. В частности, активно продвигает этот проект известный российский ученый и общественный деятель Ю. В. Крупнов<sup>1</sup>.

Возникает вопрос: какие из выделенных выше меридиональных транспортных коридоров являются наиболее перспективными для нашей страны и особенно для ее сибирских регионов? Каково их геополитическое и цивилизационное содержание?

Для успешного решения такой задачи важен адекватный методологический арсенал. Наше исследование базируется на применении синтетической модели цивилизационного подхода (как важной макро-социологической теории) в единстве его синхронического и диахронического измерений, в соответствии с которыми развитие общества рассматривается как процесс и продукт объективной и субъективной рефлексии (взаимопроникновения) культур и цивилизаций в исторической динамике [11, с. 11–137; 14]. Это представление конкретизируется с помощью фокусировки внимания на пространственном анализе отношений социокультурных субъектов, в качестве которых в данном случае выступают конкретные цивилизации как наиболее крупные социокультурные таксоны, а также региональные и локальные сообщества в системе трансграничных взаимодействий.

### **Понятие транспортно-цивилизационных коридоров. Особенности их формирования и функционирования**

Понятие цивилизационного коридора и его функций подробно рассмотрено в обозначенной выше коллективной монографии «Россия в средокрестии пространств и времен (опыт синтетического цивилизационного подхода)» [11, с. 138–173]. Под цивилизационными коридорами понимаются устойчивые в географическом пространстве и во времени геополитические и транспортно-коммуникативные каналы обмена материальными и духовными ценностями, государственно-административным, хозяйственным и социокультурным опытом между различными государствами, народами, цивилизациями.

Такие коридоры включают в себя и природно-географические, и социокультурные элементы. Они зарождаются в разное время и под действием различных исторических факторов, преимущественно торгово-экономических и военно-политических. Эти каналы взаимодействия народов и цивилизаций могут прерываться и потом вновь восстанавливаться, входить в различные государственные и межгосударственные образования. Их можно уподобить артериям в организме, переносящим живительную кровь новых идей, ценностей, экономических, технических и социально-политических инноваций, культурных и бытовых достижений. Именно благодаря цивилизационным коридорам типа Днепровско-Черноморского или Волжско-Каспийского народы вступают в наиболее интенсивные экономические, межкультурные и межэтнические взаимодействия.

Коридоры могут первоначально формироваться как сугубо локальные, объединяющие отдельные этнокультурные системы, а впоследствии трансформироваться в глобальные пути взаимодействия ци-

<sup>1</sup> 73-й меридиан. Как сделать из Омска международный логистический центр? [Электронный ресурс] // Трамплин. 13.01.2025. URL: <https://tramplin.media/news/7/6516> (дата обращения: 15.09.2025).

визаций. В предыдущих работах авторы обосновали этот факт на примере становления Арктического цивилизационного коридора, приобретающего ныне особое стратегическое значение для России и всей Евразии [11, с. 183–199]. Заметим, что, выступая на юбилейном X Восточном экономическом форуме в сентябре 2025 г., В. В. Путин особое внимание уделил развитию этого коридора, справедливо называя его трансарктическим. Он должен объединить в целостную систему морской, железнодорожный и автомобильный виды транспорта и использовать потенциал не только Северного морского пути, но и крупнейших впадающих в него рек — Оби, Енисея и Лены<sup>1</sup>.

Меридиональные транспортно-цивилизационные коридоры Евразии пересекаются с широтными. В этих пересечениях расположены крупные политические и торговые центры, сыгравшие и играющие до сих пор важную роль во взаимодействии народов и цивилизаций. Таковы исторически Киев и Астрахань, Дербент и Багдад, Нижний Новгород и Казань, Урумчи и Улан-Батор.

Исходно цивилизационные коридоры складываются и функционируют в истории чаще всего стихийно, но могут использоваться сознательно и целенаправленно, становясь важной частью государственной политики. Особенно это касается крупных государств имперского типа, если вспомнить Персию, Рим, Византию, Китай или Россию. От стратегии использования этих коридоров зависит и внутренний прогресс страны, и ее авторитет на международной арене.

Сегодня данный тезис можно и усилить: кто целенаправленно развивает и информационно продвигает цивилизационные коридоры, тот объединяет Евразию и весь мир на собственных правилах «цивилизационной игры», желательно, конечно, в интересах не только собственного, но и других народов. В этом смысле вряд ли случайным является тот факт, что именно народы России, и прежде всего русский народ, внесли и, надеемся, будут и дальше вносить важный вклад в развитие выделенных коридоров Евразии, особенно в Сибири, учитывая наметившийся в России стратегический поворот на Восток.

Более того, именно общее дело, — а прокладка и восстановление транспортно-цивилизационных коридоров является именно общим цивилизационным делом, — может в перспективе стать важнейшим созидательным средством противодействия мировым силам вражды и размежевания, этнокультурного и религиозного сепаратизма. Общее созидание — важнейшее средство политического и духовного объединения людей, стран и народов, что тонко подметил выдающийся русский религиозный мыслитель С. Н. Булгаков, писавший: «... единство мыслей достигается только жизненным единением» [3, с. 308]. Показательно, что известный разрушительный принцип «разделяй и властвуй», до сих пор являющийся едва ли не важнейшим геополитическим принципом Запада, часто реализовывался в истории как раз через разрыв цивилизационных коридоров, через превращение их из дорог мира в средство изоляции и вражды. Это произошло в середине прошлого века в Гималаях, где существовавшие с древнейших времен мирные горные пути между Индией, Китаем, Пакистаном, Афганистаном и Таджикистаном превратились в предмет конкуренции, территориальных споров и даже военных столкновений. Сегодня то же самое, повторимся, произошло с Днестром, который когда-то единил русский, белорусский и украинский народы, а сегодня превратился в кровавую межу в отношениях России и Украины.

Возрождение старых и прокладка новых транспортно-цивилизационных коридоров особенно важны для Сибири с ее огромными континентальными пространствами, слабой заселенностью и редкой дорожной сетью. Их развитие может привлечь на данную территорию новое молодое население, как было во времена целины и БАМа, а также дать импульс ее опережающему хозяйственному развитию, ибо новый транспортный коридор — это всегда новые экономические, культурные и жизненные возможности.

Наконец, Сибирь всегда была местом тесного взаимодействия и срастания различных этносов, продуктивного межрелигиозного и межэтнического диалога. Ее пространство обошли мировые войны, и она была скорее территорией послевоенного примирения и взаимного узнавания народов. Этот сибирский опыт «союза народов» может быть особенно востребованным в современную эпоху глобальных цивилизационных размежеваний и конфликтов.

<sup>1</sup> Путин рассказал о преимуществах Трансарктического коридора [Электронный ресурс // РИА Новости. 05.09.2025. URL: <https://ria.ru/20250905/putin-2039902381.html> (дата обращения: 15.09.2025).

## Перспективы восстановления и развития меридиональных транспортно-цивилизационных коридоров Евразии

Вернемся к обсуждению перспектив трех меридиональных транспортно-цивилизационных коридоров, о которых речь шла выше. Нам представляется, что практическая реализация самого по себе очень важного и открывающего большие политические, экономические и социокультурные возможности транспортного проекта Волга — Каспийское море — Иран — Индия с участием Азербайджана представляется ныне весьма проблематичным. Это связано с тяжелой геополитической ситуацией на Кавказе, Ближнем и Среднем Востоке. Война между Израилем и Ираном показала, насколько хрупок мир в этом регионе и насколько высока вероятность возникновения здесь новых разрушительных политических конфликтов и войн. Тем более что стратегический союз России, Ирана и Индии рассматривается странами Запада (прежде всего Великобританией и США) как откровенный геополитический вызов. Скорее всего, Волжско-Каспийский проект может иметь долгосрочный характер и нуждается в существенных мировых геополитических подвижках для своей успешной реализации.

Более перспективными нам видятся сегодня два сибирских меридиональных транспортно-цивилизационных проекта, связывающих Северную и Южную Евразию. Первый сибирский проект заключается в формировании международного грузового и пассажирского авиакоридора, который пройдет по 73-му меридиану и свяжет Россию со странами Средней и Южной Азии: Казахстаном, Киргизией, Таджикистаном, Пакистаном, Афганистаном и Индией. Осевым транспортным узлом здесь призван стать Омск с соответствующей модернизированной инфраструктурой в виде нового современного аэропорта, с развитой внутренней логистикой, со становлением информационных и хозяйственных служб мирового уровня. Омск позиционируется в этом проекте как «сибирские ворота» и на арктический Север, и на теплый Юг Большой Евразии.

Второй сибирский проект нацелен на возрождение древнейшего меридионального транспортно-го и паломнического коридора Евразии, издревле связывавшего народы Алтая и Гималаев. Он проходил через Восточный Казахстан и/или Западную Монголию, далее через пустыни китайского Синьцзяна в Индию. Впервые об этом важнейшем транспортно-цивилизационном пути между Севером и Югом ясно высказался наш выдающийся художник, путешественник и мыслитель Н. К. Рерих. Он писал: «Истинно “Алтай — Гималаи” — два магнита, два равновесия, два устоя. Радостно видеть жизненность в связях индо-русских» [10, с. 268–269]. Кстати, Рерих был и первым европейцем, который прошел этим древним караванным путем во время своей беспримерной Центрально-Азиатской экспедиции 1925–1928 гг. О существовании этого многовекового сквозного меридионального цивилизационного коридора свидетельствуют известные и схожие археологические артефакты в скифских могилах Алтая и Гималаев первого тысячелетия до нашей эры, а также памятники буддийской культуры первого тысячелетия нашей эры на огромных пространствах Внутренней (или Центральной) Азии, включающей в себя Тибет и весь Синьцзян.

Возрождение на новом уровне этого меридионального пути подразумевает прокладку железнодорожного и/или автомобильного коридоров, а возможно, и газопровода из Северной в Южную Евразию, из России в Индию. Перспективам прокладки этого маршрута посвящена совместная статья российских и индийских ученых [7]. Осевыми российскими городами на этом меридиональном пути являются Новосибирск и Барнаул, в Восточном Казахстане — Усть-Каменогорск, в Западной Монголии — Ховд, в Китае — Урумчи, в Индии — ее гималайский штат Джамму и Кашмир или, что более вероятно, Химачал-Прадеш.

Оба стратегических транспортно-цивилизационных проекта находятся пока на стадии научных, экономических и политических проработок, обсуждений и согласований. Здесь еще предстоит большая работа. Однако их параллельная реализация открывает в будущем исключительно благоприятные перспективы для развития Сибири, ее конкретных локальных сообществ, всей России, а в конечном итоге — других государств и народов Средней и Центральной Азии, а также Южной Евразии. Приведем соответствующие аргументы.

Во-первых, Омск и Новосибирск — два крупнейших города Сибири, обладающие огромным промышленным, научным и человеческим потенциалом, лежащие на главных водных западносибирских артериях (Обь и Иртыш), которые стекают с Алтайских гор, связывая Центральную Азию и евразийский север, континентальный Хартленд и Арктику.

Во-вторых, оба города лежат на Транссибе, модернизация которого способна превратить эту железнодорожную магистраль в важнейший широтный евразийский транспортный коридор, о чем мечтали инициаторы его создания Н. Н. Муравьев-Амурский и С. Ю. Витте [5, с. 441]. К сожалению, перспективный проект его развития, предложенный в свое время тогдашним руководителем РАО РЖД В. И. Якуниным и ректором МГУ В. А. Садовничим, получивший название ТЕПР («Транс-Евразийский пояс РАЗВИТИЕ (RAZVITIE)»), так и не был реализован, оставшись на уровне многообещающей геополитической декларации<sup>1</sup>. Однако модернизировать Транссиб придется в любом случае, ибо уже сейчас он не справляется с потоками грузов, идущих в широтном направлении. Без этого полноценный поворот России на Восток попросту невозможен.

В-третьих, одновременно продвигаемые проекты двух этих транспортно-цивилизационных коридоров могут стать не только мощным стимулом для развития России и Сибири, но и важным фактором в наших отношениях с восточными соседями. Успешно продвигаемый проект «Омского коридора» подтолкнет к развитию взаимодействия нашего стратегического, но непростого союзника в лице Китая. Подвижки же по оси Алтай — Гималаи могут стимулировать государства Центральной Азии и Южной Евразии к более интенсивной вертикальной интеграции с Россией, чтобы, в свою очередь, не выпасть из евразийских меридиональных транспортных и цивилизационных трендов (о перспективах экономического и научно-технического моста Сибирь — Центральная Азия в конфигурации трансграничных взаимодействий см. [13]). Отечественные государственная и региональная ветви власти должны координированно разыгрывать обе эти важные геополитические карты, которые являются не краплеными, не западными («против кого дружим»), а совсем наоборот, евразийскими и соборными («на каких путях быстрее объединяемся и продуктивнее дружим»).

В-четвертых, с чисто геополитической точки зрения важно иметь в виду, что существует внутренний континентальный Хартленд, который с севера стратегически замыкается слиянием Иртыша и Оби, а с юга ограничивается великим горным узлом Внутренней Азии, где сходятся границы Пакистана, Китая, Афганистана, Таджикистана и Индии. Западной границей этого великого «континентального ромба» Евразии является северная часть Каспийского моря, а его восточной границей служат Алтайские горы. Этот внутренний Хартленд как раз и охватят два указанных меридиональных сибирских коридора, объединяющих Северную и Южную Евразию, Арктику и Индийский океан.

Такой «континентальный ромб» с двумя охватывающими его международными меридиональными коридорами может стать сердцем нового объединения народов Евразии. Хотя надо иметь в виду, что он может использоваться для провоцирования вражды и сепаратизма. На это, например, всегда была нацелена британская геополитика в Центральной и Средней Азии. Сохранились любопытные исторические свидетельства, что в начале XVII в., когда русские первопроходцы открыли Обь, текущую с юга Сибири в Северный Ледовитый океан, поступила официальная просьба от английского посла позволить англичанам организовать по Оби «вольную торговлю» с Индией и Китаем. По счастью, у тогдашней московской власти хватило ума и политической воли дать англичанам решительный отказ [15, с. 58–59].

Правда, не следует забывать и об исмаилитах, живущих в основном на Памире, — давних агентов Британии в Центральной и Средней Азии. Сегодня на деньги Ага Хана, главы исмаилитов, вполне успешно действует Университет Центральной Азии на территориях Таджикистана, Киргизии и Казахстана — как раз там, где должен пройти транспортно-цивилизационный коридор «73-й меридиан» [2, с. 422–459].

Идейной основой прокладки двух этих меридиональных транспортно-цивилизационных коридоров, не разъединяющих, а объединяющих народы Большой Евразии, может стать современная евразийская философия единства гор и степей. Горы и великие горные узлы, типа Алтая и Гималаев, — это основа

<sup>1</sup> 11 марта 2014 года состоялась очередное заседание Российской академии наук [Электронный ресурс] // Российская академия наук. 11.03.2014. URL: [https://www.ras.ru/news/news\\_release.aspx?ID=0c3705ee-0c1d-4830-963a-e7fe4ad99569&print=1](https://www.ras.ru/news/news_release.aspx?ID=0c3705ee-0c1d-4830-963a-e7fe4ad99569&print=1) (дата обращения 15.09.2025).

сохранения жизни на огромных континентальных пространствах, ибо с гор стекают реки, вокруг гор формируются и обновляются воздушные массы. Горы формируют климат и вносят огромный вклад в почвообразование. Они — важнейшие центры биоразнообразия, а также устойчивые территории сосуществования и культурного взаимообогащения различных народов и культур, т. е. являются еще и центрами этнокультурного разнообразия.

Что же касается степей, то они представляют собой вековые сквозные дороги-коридоры евразийского континентального сотрудничества. Именно евразийские степи, и особенно Великая степь, столь глубоко впервые описанная Л. Н. Гумилевым, в первую очередь обеспечивают контакты между народами, связывают Север и Юг, Запад и Восток Евразии. Та же Великая степь, по меткому замечанию другого классика евразийства П. Н. Савицкого, является своеобразным «континентальным океаном» [12], сделавшим человечество единым еще задолго до плаваний Колумба и Магеллана.

Если горы — воплощение устойчивого, статического основания Евразии, то степи — ее динамического начала. Если горы — это символ вечности и неизменности основ бытия, то степи — бесконечного изменения и становления. Горы и степи — великое диалектическое природное единство Евразии и одновременно те природные противоположности, единство которых обеспечивает этнокультурное и социальное единство, а также продуктивное взаимодействие различных населяющих ее народов. Правильно говорят о новом многополярном мире, но, чтобы эти полюса не враждовали и не стремились поглотить друг друга, они должны быть полюсами соборного единства, на чем всегда настаивала отечественная философская и теоретико-социологическая мысль. Евразийская философия единства гор и степей, которую еще предстоит капитально осмыслить и в которую, конечно же, органически вплетутся темы лесов и рек, может стать важной мировоззренческой скрепой объединяющейся Евразии, где мир и сотрудничество, сохраненная природа и процветающая культура должны быть в безусловном приоритете.

Полезно также, когда стратегические новации и инициативы реанимируют великие культурные созидательные традиции прошлого, что может быть названо «возрождающей инновацией», где новое — хорошо забытое старое, но старое всегда возрождается на новом качественном уровне.

### **Перспективы Сибири в контексте планируемых транспортно-цивилизационных коридоров**

Обращаясь к перспективам развития Сибири, считаем важным высказать ряд принципиальных стратегических положений в связи с возможной реализацией двух проанализированных выше транспортно-цивилизационных проектов. Не стоит удивляться тому, что ниже мы уделим пристальное внимание биосферному потенциалу Сибири, поскольку он становится особенно геополитически значимым в условиях глобального дефицита чистой воды, плодородной земли и качественного продовольствия. Страны, которые таким ресурсом обладают, но не умеют им рачительно пользоваться, обречены быть сырьевыми донорами и, в конечном счете, геополитическими вассалами государств с более рациональной и дальновидной политикой.

Во-первых, российская цивилизация и в прошлом, и в ее нынешнем состоянии является продуктом в том числе геополитики, которую проводило государство, интегрируя внутри себя множество территорий и народов. Выстраивание разумных отношений центра с этими территориями в рамках пространственного развития является актуальной задачей современного государства. Поскольку обсуждаемые проекты касаются не только трансграничных, но и внутрироссийских пространственных взаимодействий, постольку целесообразно вести речь не просто о геополитике, и не только о внешней, но и внутренней геополитике (см., например, [6]). От успешности ее реализации во многом зависит как развитие регионов и локальных сообществ, так и благополучие всей страны. Особая роль здесь принадлежит макрорегиону Сибири. И тут важно не забыть о проблемах и нуждах прежде всего простых сибиряков, которые в прошлые века оказывались, да и сейчас оказываются, явно обделенными вниманием государства. Прокладка транспортно-цивилизационных коридоров должна служить в первую очередь развитию Сибири. Именно могуществом Сибири должна прирастать Россия.

Во-вторых, планируя экономическую деятельность вокруг этих меридиональных транспортных коридоров, важно сделать упор на сохранение и рациональное использование сибирских лесов, черноземов и водных ресурсов. Это колоссальный и российский, и мировой природно-хозяйственный возобновляемый ресурс, требующий рачительного к себе отношения. Необходимо сохранение водных ресурсов Сибири и категорическое неприятие разрушительных технократических и коммерческих проектов типа переброски части стока Катуня и Оби в Иртыш, к чему призывает казахстанская сторона, или прокладки трубопровода из Байкала в Китай. Водой надо, конечно, делиться со страдающими соседями, но в разумной форме и не в ущерб глобальным водным экосистемам, складывавшимся в течение тысячелетий.

Насущной задачей является сохранение сибирских лесов, особенно старовозрастных, а также оперативное и масштабное восстановление лесополос в степных районах Сибири, ибо ведение современного продуктивного сельского хозяйства без этого невозможно. В социально-экономическом плане необходимо кратное увеличение вложений в сибирскую деревню. Сегодня хозяйствование на сибирском селе, особенно фермерское, перестает быть рентабельным, а молодежь уезжает в города, преимущественно расположенные в европейской России. Один Алтай ежегодно теряет примерно несколько тысяч молодых людей, уезжающих в европейскую часть страны, хотя важнейший и простейший критерий развития или деградация России — направление миграции ее населения. Если Россия развивается — вектор миграции населения направлен с Запада на Восток; если деградирует — с Востока на Запад.

Следует также учитывать, что Сибирь и ее ближайший сосед Монголия — это мировые «легкие» планеты, естественные фабрики по воспроизводству жизни. Необходима масштабная отечественная программа развития зеленой экономики с нашими российскими акцентами и приоритетами. От бездумного технократизма и потребительства (особенно постыдной роскоши нашего олигархата на фоне общей бедности российского населения) нам обязательно придется отказываться.

В-третьих, в Юго-Западной Сибири, в той же Омской и Новосибирской областях, а также в Алтайском крае скрыты огромные возможности для производства экологически чистого продовольствия. Потребности Китая тут огромны, особенно это касается молочной продукции. Да и Индия скоро начнет остро нуждаться в продовольствии, прежде всего в зерне, учитывая динамику роста ее населения и сокращение водных ресурсов. Обе великих азиатских страны — потенциально бездонный рынок бутилированной пресной воды и северной древесины, которую надо поставлять в переработанном виде с высокой добавленной стоимостью. В свою очередь, Россия нуждается в рабочей силе, не зараженной вирусами религиозного экстремизма и этноцентризма. С этих позиций импорт рабочей силы из миролюбивой и отличающейся религиозной терпимостью Индии является для нас едва ли не лучшим выходом из нынешней ситуации нарастающего кадрового голода. Параллельно необходимо использовать оба планируемых транспортных коридора для наращивания научных и образовательных связей с Южной Евразией и особенно Индией, чтобы оказывать деятельное культурное и идейное противодействие Англии, традиционно имеющей большое влияние на свою бывшую колонию и особенно на ее интеллигенцию.

В-четвертых, стратегически значимо приоритетное развитие сибирской науки, культуры и образования, ибо культурный и творческий человек — это и главный антипотребитель, и главный хранитель традиционных ценностей, и главный сознательный труженик в государстве, и, конечно, сознательный участник объединения Большой Евразии на принципах миротворчества, добрососедства, нестяжательства и культурного сотрудничества.

В-пятых, в конечном итоге успех евразийской интеграции на всех уровнях ее рассмотрения — от континентального до локального — в существенной степени зависит от внутреннего потенциала нашей страны. В данном контексте хотелось бы поддержать важный вывод И. Ф. Кефели, который он делает, опираясь на соответствующее фундаментальное положение выдающегося российского политического деятеля А. М. Горчакова (который при этом был почетным членом Петербургской академии наук и Московского университета): вопрос о России в ее геополитической перспективе «будет решаться не только на поле сражений, но, в первую очередь, во внутренней политике, адекватно реагирующей на все неожиданности глобальной трансформации современного мира» [8, с. 18].

## В качестве заключения

Планируемые транспортно-цивилизационные коридоры должны стать в первую очередь коридорами получения и трансляции знаний и технологий, мостами высокой культуры и творческого развития человека. Именно всестороннее развитие человека, его физическое и духовное здоровье — важнейшая цель государственной политики, любого технологического, экономического и инфраструктурного обновления. Не просто финансовая прибыль и мощь государства, а просвещенный и творческий человек, воспроизводящийся в массовом масштабе, — вот важнейший критерий прогресса общества и главный показатель эффективности деятельности государственных структур. Но вместе с тем создание таких коридоров должно ориентироваться на реально существующие показатели торговой связанности России со странами-соседями на евразийском пространстве, как они складывались на протяжении веков и определили геополитическую динамику их взаимоотношений к настоящему времени (см. табл.) [4, с. 18].

Таблица

**Динамика торговой связанности России со странами-соседями**  
Table. Dynamics of Russia's trade relations with neighboring countries

Страны	Объем взаимной торговли, млн долл.			Индекс 2023/2015, %	Объем торговли с Россией на жителя страны/мира, долл./чел.	
	2015	2021	2023*		2021	2023
Китай	61 386	141 373	239 542	390,2	100,1	169,8
Турция	23 061	32 941	56 506	245,0	391,5	662,2
Белоруссия	23 484	38 766	48 700**	207,4	4167,3	5293,5
Казахстан	15 108	25 626	25 980	172,0	1297,9	1277,9
Узбекистан	2748	6909	9564	348,1	201,8	268,3
Армения	1170	2604	7265	621,2	879,1	2429,0
Польша	13 511	22 531	6295	46,6	609,3	171,6
Азербайджан	2752	3356	4303	1663	331,0	423,8
Вьетнам	3843	7132	3632	94,5	72,1	36,2
Грузия	958	1918	2950	307,9	517,1	793,9
Киргизия	1339	2504	2923	218,2	365,5	411,7
Иран	1242	4041	2759	222,1	45,7	30,5
Монголия	1128	2074	2498	221,5	628,5	713,7
Финляндия	9602	13 221	2055	21,4	2386,1	368,1
Таджикистан	798	1213	1715	215,0	121,7	165,1
Молдавия	111,5	2171	466	41,8	836,4	189,5
Украина	14 667	12 284	5	0	277,3	0,1
Туркменистан	975	866	1600***	164,1	122,1	217,3
<b>Мир, млрд долл.</b>	<b>526</b>	<b>785</b>	<b>710</b>	<b>135,0</b>	<b>101,4****</b>	<b>89,8****</b>

\* Данные зеркальной статистики

\*\* Оборот взаимной торговли товарами в 2023 г. составил 4,2 трлн руб. (Григорьев А. Россия и Беларусь поставили рекорд взаимной торговли в 4,2 трлн руб. 15.04.2024. URL: <https://ura.news/news/1052756004> (дата обращения: 04.05.2025)) или 48,7 млрд долл. по среднегодовому курсу рубля к доллару.

\*\*\* Товарооборот России и стран ближнего зарубежья достиг рекордного уровня. 16.03.2024. URL: <https://ria.ru/20240316/torgovlya-1933466940.html> (дата обращения: 04.05.2025).

\*\*\*\* Объем внешней торговли России к мировому населению (минус население России), долл./чел.

Источники: [4, с. 18]; ITC Trade Map. URL: <https://www.trademap.org>; World Development Indicators. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL> (дата обращения: 04.05.2025).

Другой важный возможный результат формирования и развития рассматриваемых транспортно-цивилизационных коридоров касается перспектив эффективного сибирского регионального развития

в целом и его конкретных локальных сообществ, а также укрепления международного сотрудничества в рамках актуализированных в последнее время для России трансграничных взаимодействий в ситуации провозглашенного поворота на Восток ее государственной политики. Сибирь здесь выступает цементирующим звеном, можно сказать, средокрестием, всей системы внутри- и макрорегиональных отношений. Без укрепления экономического, социального и человеческого потенциала Сибири успешный «восточный поворот» не представляется возможным. Следует прислушаться к утвердительному суждению специалистов. «Большое евразийское партнерство в современных условиях должно ориентироваться, — как справедливо считают Л. Б. Вардомский и М. О. Тураева, — не только на международные институты, обеспечивающие в разных форматах расширение взаимной экономической открытости, но и создание соответствующих транспортно-логистических условий в виде линейно-узловой (коридорно-хабовой) сети, покрывающей все большее число стран Азии и заинтересованных государств других континентов» [4, с. 67].

Хочется надеяться, что планируемые меридиональные коридоры Евразии найдут свое реальное воплощение в действительности и послужат именно этим благородным целям.

### Список литературы

1. Аркаим XXI век — концепция геостратегического усиления России и ее союзников (доклад Изборского клуба под редакцией Виталия Аверьянова) // Изборский клуб. 2023. № 1–2 (109–110). С. 6–85. URL: [https://izborsk-club.ru/magazine\\_files/2023\\_01.pdf](https://izborsk-club.ru/magazine_files/2023_01.pdf)
2. *Баденков Ю. П.* Жизнь в горах. Природное и культурное разнообразие — разнообразие моделей развития. М. : ГЕОС, 2017. 479 с. URL: <https://ucentralasia.org/media/fswbhygf/badenkov-yu-life-in-the-mountains-e-book-2017.pdf>
3. *Булгаков С. Н.* Философия хозяйства (речь на докторском диспуте). Соч. в 2 т. Т. 1. М. : Наука, 1993. С. 298–311.
4. *Вардомский Л. Б., Тураева М. О.* Развитие транспортных коридоров Евразии: разнообразие проектов как отражение меняющегося мироустройства: Научный доклад. М. : ИЭ РАН, 2025. 72 с. ISBN: 978-5-9940-0790-7. EDN: TSTTYH
5. *Витте С. Ю.* Воспоминания в 3 т. Т. 1. М. : Издательство социально-экономической литературы, 1960. 555 с. URL: [https://archive.org/details/3-1960\\_202510](https://archive.org/details/3-1960_202510)
6. *Ерохина Е. А.* Сибирский вектор внутренней геополитики России. Новосибирск : ИФПР СО РАН, 2012. 418 с. ISBN: 978-5-4437-0117-2. EDN: QMMNVZ
7. *Иванов А. В., Попков Ю. В., Фотиева И. В., Гунта П. М.* Трансевразийские транспортные мегапроекты: проектные замыслы // Регион: экономика и социология. 2017. № 4 (96). С. 267–284. EDN: YMSFFC. DOI: 10.15372/REG20170412
8. *Кефели И. Ф.* Судьба России — от поддержания политического равновесия в Европе к «собирателю» Большой Евразии // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2025. Т. 19, № 4. С. 11–21. EDN: MLDSYE
9. *Новиков Д. П., Бочарова А. П.* В поисках Евразии: сравнительный анализ экспертного и академического дискурсов о евразийском регионализме в России и КНР // Полис. Политические исследования. 2025. № 3. С. 25–40. EDN: MNKDBR. DOI: 10.17976/jpps/2025.03.03
10. *Рерих Н. К.* Из литературного наследия. М. : Изобразительное искусство, 1974. 534 с. EDN: TYDDDR
11. Россия в средокрестии пространств и времен (опыт синтетического цивилизационного подхода) / под ред. А. В. Иванова, И. В. Фотиевой. Барнаул : Новый формат, 2025. 303 с. ISBN: 978-5-00202-794-1. EDN: QVQIPU
12. *Савицкий П. Н.* Географические особенности России. Ч. I. Растительность и почвы. Прага : Евразийское книгоиздательство, 1927. 180 с.
13. *Селиверстов В. Е.* Сибирь — Центральная Азия: экономические и научно-технические взаимодействия // Регион: Экономика и Социология. 2025. № 1 (125). С. 117–141. EDN: ZRXMVI. DOI: 10.15372/REG20250105

14. *Фофанов В. П.* Всемирная история как рефлексия цивилизаций // Гуманитарные науки в Сибири. 1999. № 1. С. 44–48.
15. *Щеглов И. В.* Хронологический перечень важнейших данных по истории Сибири 1032–1882 гг. Сургут : Северный дом, 1993. 464 с.

### Об авторах:

**Иванов Андрей Владимирович**, доктор философских наук, профессор, директор Центра гуманитарного образования Алтайского государственного аграрного университета (Барнаул, Российская Федерация);  
e-mail: ivanov\_a\_v\_58@mail.ru; ORCID: 0000-0003-3125-484X

**Попков Юрий Владимирович**, доктор философских наук, профессор, главный научный сотрудник Института философии и права Сибирского отделения Российской академии наук (Новосибирск, Российская Федерация), эксперт РАН;  
e-mail; yuripopkov54@mail.ru; ORCID: 0000-0002-1036-9253

### References

1. Arkaim. The 21st Century — a Concept for the Geostrategic Strengthening of Russia and Its Allies (Izborsk Club Report edited by Vitaly Averyanov) // Izborsk Club. 2023. No. 1–2 (109–110). P. 6–85. (In Russ.) URL: [https://izborsk-club.ru/magazine\\_files/2023\\_01.pdf](https://izborsk-club.ru/magazine_files/2023_01.pdf)
2. Badenkov, Yu. P. Life in the Mountains. Environmental and Cultural Diversity — Diversity of Development Models. Moscow: GEOS, 2017. 479 p. (In Russ.) URL: <https://ucentralasia.org/media/fswbhygf/badenkov-yu-life-in-the-mountains-e-book-2017.pdf>
3. Bulgakov, S. N. Philosophy of Economy (Speech at a Doctoral Dispute). Works in 2 volumes. Vol. 1. Moscow : Nauka, 1993. P. 298–311. (In Russ.)
4. Vardomsky, L. B., Turaeva, M. O. Development of Eurasia Transport Corridors: Diversity of Projects as a Reflection of the Changing World Order: Scientific report. Moscow : Institute of Economics of the RAS, 2025. 72 p. ISBN: 978-5-9940-0790-7. (In Russ.) EDN: TSTTYH
5. Witte, S. Yu. Memories in 3 volumes. Vol. 1. Moscow : Publishing House of Social and Economic Literature, 1960. 555 p. (In Russ.) URL: [https://archive.org/details/3-1960\\_202510](https://archive.org/details/3-1960_202510)
6. Erokhina, E. A. The Siberian Vector of Russia’s Internal Geopolitics. Novosibirsk : Institute of Fundamental Research of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 2012. 418 p. ISBN: 978-5-4437-0117-2. (In Russ.) EDN: QMMNVZ
7. Ivanov, A. V., Popkov, Yu. V., Fotieva, I. V., Gupta, P. M., Trans-Eurasian Transport Megaprojects: Project Intentions // Region: Economics and Sociology. 2017. No. 4 (96). P. 267–284. (In Russ.) EDN: YMSFFC. DOI: 10.15372/REG20170412
8. Kefeli, I. F. Russia’s Fate: From Maintaining Political Balance in Europe to “Gatherer” of Greater Eurasia // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2025. Vol. 19, No. 4. P. 11–21. (In Russ.) EDN: MLDSYE
9. Novikov, D. P., Bocharova, A. P. In Search of Eurasia: Discourse Analysis of the Views of Experts and Political Scientists in Russia and China // Polis. Political Studies. 2025. No. 3. P. 25–40. (In Russ.) EDN: MNKDBR. DOI: 10.17976/jpps/2025.03.03
10. Roerich, N. K. From the Literary Heritage. Moscow : Fine Art Publishing House, 1974. 534 p. (In Russ.) EDN: TYDDDR
11. Russia at the Crossroads of Spaces and Times (An Experiment with a Synthetic Civilizational Approach) / ed. by A. V. Ivanov and I. V. Fotieva. Barnaul : Novy Format, 2025. 303 p. ISBN: 978-5-00202-794-1. (In Russ.) EDN: QVQIPU
12. Savitsky, P. N. Geographical Features of Russia. Part I. Vegetation and Soils. Prague : Eurasian Book Publishing House, 1927. 180 p. (In Russ.)

13. Seliverstov, V. E. Siberia — Central Asia: Economic and Scientific-Technical Interactions // Region: Economics and Sociology. 2025. No. 1 (125). P. 117–141. (In Russ.) EDN: ZRXMVI. DOI: 10.15372/REG20250105
14. Fofanov, V. P. World History as a Reflection of Civilizations // Humanitarian Sciences in Siberia. 1999. No. 1. P. 44–48. (In Russ.)
15. Shcheglov, I. V. Chronological List of the Most Important Data on the History of Siberia 1032–1882. Surgut : Severny Dom, 1993. 464 p. (In Russ.)

**About the authors:**

**Andrey V. Ivanov**, Doctor of Science (Philosophy), Professor, Director of Center for Humanitarian Education, Altai State Agrarian University (Barnaul, Russia);  
e-mail: ivanov\_a\_v\_58@mail.ru; ORCID: 0000-0003-3125-484X

**Yuri V. Popkov**, Doctor of Science (Philosophy), Professor, Chief Researcher, Institute of Philosophy and Law of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (Novosibirsk, Russia), Expert of the Russian Academy of Sciences;  
e-mail: yuripopkov54@mail.ru; ORCID: 0000-0002-1036-9253

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

© Иванов А. В., Попков Ю. В., 2026