А.В. Иванов

**СИБИРСКИЕ МЕРИДИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНО-ЦИВИЛИЗАЦИОННЫЕ СКРЕПЫ БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ**

В последнее время появилось несколько важных геополитических и геоэкономических проектов, направленных на меридиональное объединение так называемой Большой Евразии. Один из них 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. Реализация данного проекта в настоящее время является весьма проблематичной в связи с тяжелой геополитической ситуацией на Ближнем Востоке и возможной военной агрессией США и Израиля против Ирана.

Гораздо более перспективными видятся сегодня два сибирских меридиональных транспортных проекта, связывающих Северную и Южную Евразию и способных выполнить важнейшую миссию объединения на новом уровне мегацивилизаций Востока и Северной Евразии. В рамках последней ключевую объединяющую роль играла и играет Российская цивилизация. Первый сибирский проект предполагает связать Россию, страны Средней и Южной Азии транспортным авиакоридором по стратегическому 73 меридиану, где осевым транспортным узлом является г. Омск. Второй проект нацелен на возрождение древнейшего транспортного и паломнического коридора, издревле связывавшего Алтай и Гималаи и проходящего через пустыни китайского Синьцзяна. Он подразумевает прокладку железнодорожного коридора между Россией и Индией через территории Китая и/или Казахстана и Монголии. Осевыми российскими городами на этом меридиональном коридоре являются Барнаул и Новосибирск.

Открывается исключительно важная для развития Сибири, России и всей Большой Евразии перспектива объединения двух этих стратегических проектов. Приведем соответствующие аргументы.

Во-первых, Омск и Новосибирск – два крупнейших города Сибири, обладающих огромным промышленным и человеческим потенциалом и лежащих на главных водных артериях Оби и Иртыша, которые связывают 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. К сожалению, весьма перспективный проект модернизации Транссиба - ТЕПРО (Трансевразийский Пояс Развития), предложенный в свое время бывшим президентом РАО Ж/Д В.И. Якуниным и ректором МГУ В.А. Садовничим, так и остался пока на уровне декларации.

В-третьих, два параллельных меридиональных авиа- и ж/д транспортно-цивилизационных коридора, связывающих север и юг Евразии, могут стать опорными столбами будущей России с динамирующей Сибирью, как ее хозяйственным центром, о чем мечтали еще Д.И. Менделеев и В.И. Вернадский. Одновременно это были бы два наиболее прочных континентальных гвоздя в гроб англо-саксонских атлантистских притязаний на мировое доминирование.

В-четвертых, одновременно продвигаемые проекты двух этих коридоров могут стать важным козырем в наших отношениях с Китаем. Успешно продвигаемый проект «Омского коридора» подтолкнет нашего стратегического, но непростого союзника к его активизации по оси Алтай-Гималаи. Подвижки же по оси Алтай-Гималаи подтолкнут государства Средней Азии и Среднего Востока к вертикальной интеграции с Россией, чтобы, в свою очередь, не выпасть из евразийских меридиональных трендов. Отечественная государственная и региональная власти должна координированно «разыгрывать» обе эти геополитические карты, которые являются не краплеными, не западными **(«против кого дружим»),** а, совсем наоборот, **–** евразийскими и соборными **(«на каких путях быстрее объединяемся»).** Для этого, правда, государственная власть всех уровней должна окончательно изжить ельцинский синдром властвования для собственного сытого воспроизводства и начать, наконец, служить собственному народу.

С геополитической точки зрения важно иметь в виду, что с севера внутренний континентальный Хартленд замыкается слиянием Иртыша и Оби, а с юга – великим горным узлом Внутренней Азии, где сходятся границы Пакистана, Китая, Афганистана, Таджикистана и Индии. Это великий внутренний «континентальный ромб» Евразии, за который мы с англо-саксами бьемся уже два века. Его с востока и с запада как раз и охватят два меридиональных сибирских коридора, объединяющих Северную и Южную Евразию, Арктику и Индийский океан.

Идейной основой создания двух этих транспортно-цивилизационных коридоров может стать современная **евразийская философия гор и степей**. Философия гор – как устойчивого места единения, мирного сосуществования и культурного взаимообогащения различных народов и культур. Философия степей - как вековых дорог-коридоров (меридиональных и широтных) евразийского континентального сотрудничества. Полезно, когда стратегические новации реанимируют великие традиции, что может быть названо «возрождающей инновацией», где новое – хорошо забытое старое, но старое возрождается всегда на новом качественном уровне.

Несколько добавлений к совершенно верным наработкам авторов «Омского проекта», связанных с задачей опережающего промышленного развития Сибири, которые открываются в связи с прокладкой транспортных коридоров. Есть большая опасность в строительстве ГЭС на горных реках, тем более их каскадов. В свое время новосибирские и алтайские ученые смогли отстоять Катунь, доказав, какой колоссальный ущерб природе и экономике нанесет строительство Катунской (позднее Алтайской) ГЭС на этой горной реке. Их правоту позднее подтвердила реальная практика строительства крупных ГЭС на горных реках. Индийцы построили каскад гидроэлектростанций на высокогорной реке Сатледж, питающейся ледниками тибетского Кайласа и впадающей в Инд. В результате была уничтожена священная для индийцев река с прибрежными ландшафтами, превращающаяся летом и осенью в пересыхающий ручеек. А несколько лет назад там произошло катастрофическое наводнение, когда водохранилища ГЭС были переполнены дождями и прорвавшаяся вода разрушила множество сел и городков вдоль по течении реки. Поэтому всегда лучше модернизировать старые ГЭС на равнинных и избегать строительства крупных гидроэлектростанций на горных реках.

Планируя хозяйственную деятельность на основе реализуемых меридиональных транспортных проектах, очень важно сделать упор на сохранении и рациональном использовании сибирских лесов, черноземов и водных ресурсов. Это наш колоссальный природно-хозяйственный **возобновляемый** ресурс. Необходимо оперативное и масштабное восстановление лесополос в степных районах Сибири, а также кратное увеличение вложений в сибирскую деревню. Сегодня хозяйствование на селе, особенно фермерское, перестает быть рентабельным, а молодежь уезжает в города, преимущественно расположенные в европейской части России. Один Алтай ежегодно теряет свыше 6 тысяч молодых людей, хотя 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.

А ведь в Юго-Западной Сибири, в той же Омской области и в Алтайском крае, скрыты огромные возможности для производства экологически чистого продовольствия. Рынок Китая тут бесконечен, особенно по части молочной продукции. Да и Индия скоро начнет остро нуждаться в продовольствии, прежде всего в зерне, учитывая динамику роста ее населения. Обе страны – потенциально бездонный рынок бутилированной пресной воды и северной древесины, куда ее надо поставлять в переработанном виде с 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 – для нас является едва ли не лучшим выходом из нынешней ситуации. Параллельно необходимо использовать оба транспортных коридора для наращивания научных и образовательных связей с Индией, чтобы оказывать культурное и идейное противодействие Англии, традиционно имеющей большое влияние на свою бывшую колонию.

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

И, конечно, важно **приоритетное развитие сибирской науки, культуры и образования,** ибо именно культурный человек – и главный антипотребитель, и главный хранитель традиционных ценностей, и главный сознательный труженик в государстве.