

СЕВЕРНЫЕ И АРКТИЧЕСКИЕ СОЦИУМЫ NORTHERN AND ARCTIC SOCIETIES

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 100–115.

Научная статья

УДК 339.92(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.100>

Северный цивилизационный коридор в евразийском социокультурном пространстве: постановка проблемы

Иванов Андрей Владимирович¹, доктор философских наук, профессор

Попков Юрий Владимирович²✉, доктор философских наук, профессор, главный научный сотрудник

¹ Алтайский государственный аграрный университет (АГАУ), пр. Красноармейский, 98, Барнаул, Россия

² Институт философии и права Сибирского отделения Российской академии наук (ИФПР СО РАН), ул. Николаева, 8, Новосибирск, Россия

¹ ivanov_a_v_58@mail.ru, ORCID: <https://doi.org/0000-0003-3125-484X>

² yuripopkov54@mail.ru ✉, ORCID: <https://doi.org/0000-0002-1036-9253>

Аннотация. В статье обосновывается важная роль Арктической зоны Российской Федерации в формировании и укреплении не только её геополитического, оборонного, ресурсно-сырьевого, экономического и транспортно-коммуникационного потенциала, но также как значимого цивилизационного коридора, обеспечивающего интенсивные взаимодействия различных народов и культур, выходящего далеко за рамки данного конкретного региона. Цивилизационные коридоры понимаются как основа функционирования отдельных территориальных локаций, связывающих их в живой и развивающийся организм единого человечества благодаря выполнению ими важнейших миграционных, коммуникативно-информационных, торговых, политических и социокультурных функций. На евразийском социокультурном пространстве существуют широтные и меридиональные цивилизационные коридоры, пересечения которых образуют центры цивилизационного диалога различных политических, этнических и религиозных сообществ. В качестве трёх важнейших широтных цивилизационных коридоров выделяются Великий шёлковый путь, Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб), а также обосновывается принципиальный вывод о возможности и исключительной значимости для России и всего мира превращения существующего транспортного арктического морского пути в новый цивилизационный коридор, который способен связать в единую систему Евразии не только цивилизации Востока и Запада, но также Севера и Юга. В статье анализируются объективные предпосылки становления этого нового и самого «молодого» цивилизационного широтного коридора, а также его объединительные цивилизационные функции. Подчёркивается историческая роль русского народа, сплотившего народы Севера в единую локальную арктическую цивилизацию. Он обладает цивилизационным даром мирного освоения пространства через органическое «врастание» в иные этнокультурные миры. В качестве основного методологического ресурса исследования используется цивилизационный подход в единстве его синхронического и диахронического измерений.

* © Иванов А.В., Попков Ю.В., 2025

Для цитирования: Иванов А.В., Попков Ю.В. Северный цивилизационный коридор в евразийском социокультурном пространстве: постановка проблемы // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 100–115. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.100>

For citation: Ivanov A.V., Popkov Yu.V. Northern Civilization Corridor in the Eurasian Socio-Cultural Space: Statement of the Problem. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 100–115. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.100>



Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Ключевые слова: цивилизация, народы, цивилизационный коридор, Транссиб, северный морской путь, Евразия, Россия, Арктика, Север

Northern Civilization Corridor in the Eurasian Socio-Cultural Space: Statement of the Problem

Andrey V. Ivanov¹, Dr. Sci. (Phil.), Professor

Yuri V. Popkov²✉, Dr. Sci. (Phil.), Professor, Chief Researcher

¹ Altai State Agricultural University, pr. Krasnoarmeyskiy, 98, Barnaul, Russia

² Institute of Philosophy and Law, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences, ul. Nikolaeva, 8, Novosibirsk, Russia

¹ ivanov_a_v_58@mail.ru, ORCID: <https://doi.org/0000-0003-3125-484X>

² yuripopkov54@mail.ru ✉, ORCID: <https://doi.org/0000-0002-1036-9253>

Abstract. The article substantiates the important role of the Arctic zone of Russia in forming and strengthening not only its geopolitical, defense, resource and raw material, economic, transport and communication potential, but also as a significant civilization corridor, providing intensive interaction between different peoples and cultures, which goes far beyond the boundaries of this particular region. Civilization corridors are understood as the basis for the functioning of individual territorial locations, linking them into a living and developing organism of a single humanity due to their fulfillment of the most important migration, communication, information, trade and political socio-cultural functions. There are latitudinal and meridional civilization corridors in the Eurasian socio-cultural space, the intersections of which form the centers of civilizational dialogue of various political, ethnic and religious communities. The three most important latitudinal civilization corridors are the Great Silk Road, the Trans-Siberian Railway (Transsib), and the fundamental conclusion is substantiated about the possibility and exceptional importance for Russia and the whole world of turning the existing Arctic sea transport route into a new civilization corridor that is able to link not only the civilizations of the East and West into a single system of Eurasia, but also North and South. The article analyzes the objective prerequisites for the formation of this new and “youngest” civilization latitudinal corridor, as well as its unifying civilizational functions. The historical role of the Russian people, who united the peoples of the North into a single local Arctic civilization, possessing the civilizational gift of peaceful exploration of space through organic “ingrowth” into other ethno-cultural worlds, is emphasized. The civilizational approach in the unity of its synchronic and diachronic dimensions is used as the main methodological resource of the study.

Keywords: civilization, peoples, civilization corridor, Transsib, Northern sea route, Eurasia, Russia, Arctic, North

Введение

Исследование цивилизаций является одним из значимых современных направлений социальной мысли, прежде всего, в рамках теоретической социологии, социальной философии, а в последнее время также и геополитики. Соответствующая тематика существенно актуализировалась в современных условиях глобального цивилизационного кризиса и сбывающегося прогноза С. Хантингтона о конфликте цивилизаций [1].

Сразу следует констатировать известный специалистам факт: многообразие интерпретаций содержания самого понятия «цивилизация», множество выделяемых оснований для типологии цивилизаций, а также неоднозначное понимание цивилизационного подхода как методологического ресурса социального познания. Мы в своих работах обосновываем эвристическую ценность совмещения синхронической (пространственной) и диахронической (темпоральной) версий данного подхода, где цивилизации рассматриваются как отличаю-

щие своеобразием локальные социокультурные феномены, но при этом признаётся общий исторический вектор цивилизационного развития с доминированием определённого типа социального устройства и образа жизни [2, Иванов А.В., Попков Ю.В.]. Одним из важных результатов такого представления является вывод о значимости успешного опыта отдельных очагов социокультурного развития не только для ойкумены собственной локальной цивилизации, но также для других регионов и макрорегионов, а порой и всего мирового сообщества. Все великие цивилизационные сдвиги в истории человечества первоначально имеют конкретную цивилизационную локацию и эмбриональный период созревания. Так, колыбелью восточных цивилизаций являются города, расположенные на великих реках (Янцзы, Инд, Нил, Тигр и Евфрат), выполняющих функцию цивилизационных коридоров. Мировоззренческие основания европейской цивилизации закладываются в греческих полисах Малой Азии, которая благодаря средиземноморскому цивилизационному коридору распространяется на весь Запад. Становление классического капитализма начинается с мануфактур городов-государств Италии и затем через океанические коридоры распространяется по всему миру.

К числу глобально значимых конкретных территорий в настоящее время принадлежит арктический регион и прежде всего Арктическая зона Российской Федерации. Приняты важные государственные решения, направленные на её комплексное развитие, в виде образования специального министерства РФ (по развитию Дальнего Востока и Арктики), нового варианта Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации (на период до 2035 года), которая непосредственно связывается с обеспечением национальной безопасности страны. Приняты также важные общие и специальные программы по реализации данной Стратегии.

Истории освоения и проблемам современного развития Арктики посвящён большой массив научной литературы, в том числе обобщающие фундаментальные труды [3]. С точки зрения внутренней значимости для России её Арктической зоны, планы по её комплексному освоению оцениваются специалистами в качестве самого сложного мегапроекта из тех, которые были предложены в последнее время, а по своему масштабу и важности он сравнивается с историческими космическим и ядерным советскими проектами [4, Ивантер В.В., Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н., с. 6].

Не менее существенной является значимость развития Арктической зоны для других регионов и всего мирового сообщества. В связи с этим следует согласиться со следующей оценкой, перекликающейся с тем, что было сказано выше: «Фактически можно говорить, что Арктика XXI в. потенциально может стать аналогом Средиземного моря античного Древнего мира, Балтийского моря Ганзейского периода и Атлантического океана эпохи Великих географических открытий» [3, с. 16].

Признавая фундаментальную роль Арктической зоны России в формировании «геостратегических осей» всего Евразийского континента, а также «сердцевинных» регионов внут-

ри страны [3, с. 13], большинство авторов в многочисленных публикациях отдают приоритет анализу её природно-ресурсного, экономического, транспортно-коммуникационного потенциалов, а также геополитической и военной значимости. При этом в тени остается ещё одна принципиально важная сторона рассматриваемой темы, которая до сих пор не выступала предметом специальной рефлексии исследователей. Речь идёт о цивилизационном влиянии Арктики и осуществляемых здесь грандиозных проектов на развитие других регионов Земли, чему и будет посвящена настоящая статья. Акцент в ней сделан на анализе тех пространственно-временных каналов, с помощью которых это влияние реализуется и которые мы обозначаем как цивилизационные коридоры. Главный фокус нашего внимания — широтные цивилизационные коридоры Евразии.

Понятие цивилизационного коридора и его функции

В статье «Меридиональные цивилизационные коридоры Евразии: ретроспективы и перспективы» во втором выпуске «Евразийского ежегодника» [5, Иванов А.В., Попков Ю.В.] мы аргументировали использование понятия цивилизационного коридора, выделили и обосновали важнейшую роль, которую сыграли в истории России четыре её меридиональных коридора: два водных (Днепровский и Волжский), лежащие в европейской части Северной Евразии; и два сухопутных (Бурятия — Монголия — Тибет и Алтай — Гималаи), расположенные на её азиатской территории. Эти коридоры, также как и коридоры широтные, речь о которых впереди, складывались в разное время, в разных исторических условиях между разными цивилизационными и субцивилизационными сообществами. Они имели специфику и собственную логику исторического развития. Однако, несмотря на все различия, их функции были и остаются близкими: служить пространственно-временными каналами связи и обмена материальными и культурными достижениями, опытом создания экономических, государственно-правовых, культурных и военных институтов, а также хозяйственно-бытовыми и техническими навыками между различными сообществами, порой находящимися на весьма удалённых друг от друга территориях.

Цивилизационные коридоры могут временно прерываться, а потом вновь восстанавливаться. Их способны контролировать различные государственные образования и государственные союзы. Они в состоянии приобретать со временем новые черты и функции; быть дорогами как мира, так и войны; по ним могут циркулировать как ценности, так антиценности; как истинные, так и ложные знания и т. д. Но даже во времена вражды и смут они никогда полностью не утрачивают своих созидательных функций: транспортных, торговых, информационно-просветительских, культурно-коммуникативных и паломнических. Благодаря цивилизационным коридорам поддерживается единство разных локусов человечества, а его отдельные части коммуницируют и культурно подпитывают друг друга. Так, начиная со второго века до н. э., благодаря Великому шёлковому пути устанавливается, чтобы никогда потом полностью не распался, торговое и культурное взаимодействие между Западом и Во-

стоком; а благодаря днепровскому коридору (знаменитый «путь из варяг в греки») осуществляется связь между северной языческой и южной христианской Европой, евразийскими лесом и степью, если использовать терминологию основоположников евразийства.

Цивилизационные коридоры — это своеобразные *межцивилизационные жилы*, переносящие живительную кровь хозяйственно-бытовых практик, научных и религиозных знаний, художественных достижений и философских озарений между различными странами и народами Земли. Меридиональные коридоры при этом пересекаются с широтными цивилизационными коридорами, а в точках этих пересечений возникают крупные торговые, политические и культурные центры, сыгравшие и порой играющие до сих пор важную роль в мировой истории. Таковы Киев и Астрахань, Дербент и Хорезм, Урумчи и Турфан, Яркенд и Улан-Батор.

Можно также уподобить систему меридиональных и широтных цивилизационных коридоров *глобальной торгово-культурной и интеллектуальной сети*, обеспечивающей целостность развития человечества как единой мир-системы. Любые значимые политические, технические, научные или религиозные флуктуации в различных участках этой сети очень быстро становятся известными другим её сегментам; а деструктивные процессы, угрожающие сломом сложившегося мирового порядка, позволяют элементам этой сети заранее подготовиться к разрушительным отклонениям от устоявшихся созидательных трендов и норм.

И ещё одна закономерность, касающаяся возникновения и функционирования цивилизационных коридоров, важная с точки зрения того, о чём речь пойдет в дальнейшем: цивилизационный коридор может первоначально зародиться как *региональный канал* взаимодействия и культурного обмена между локальными этническими сообществами, а потом в силу новых природных и исторических обстоятельств приобрести *глобальный* характер, связывая воедино большие цивилизационные и субцивилизационные сообщества.

В данном контексте эвристически значимой представляется подкреплённая конкретными историческими фактами теоретическая модель А.В. Головнева, характеризующая различие, взаимодействие и симбиоз магистральных и локальных культур в социокультурной динамике [6, с. 18–23; 7]. Главная особенность локальных культур состоит в освоении конкретной территории и её ресурсов (возделывание экониши), а магистральных культур — в связи и интеграции разных населённых пространств и культур (организация локальных групп в сложные сообщества). Примером комплексной этнокультурной и цивилизационной конфигурации, возникающей в процессе взаимодействия локальных и магистральных культур, является, по оценке автора, формирование синтетической русской культуры (которая существует в широком спектре своих вариаций), а также российской цивилизации. «Сдвоенная магистральность русской культуры, вобравшей в себя традиции нордизма и ордизма, а также славянскую локальную адаптивность, стала двигателем эпохальной экспансии, приведшей к образованию России и до сих пор сохраняющей её на просторах Северной Евразии» [7, с. 237].

Подытоживая методологическое введение в тему цивилизационных коридоров, следует констатировать, что важнейшие из них — как действующие, так и формирующиеся — оказывали и оказывают огромное влияние на существование и развитие российской цивилизации.

Транссиб как широтный цивилизационный коридор

К наиболее значимым и активно действующим широтным цивилизационным коридорам Евразии относятся Великий шёлковый путь, ныне активно продвигаемый Китаем под геополитическим брэндом «Один пояс — один путь», а также Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб), проходящая через всю Россию. Великому шёлковому пути посвящены сотни исследований, поэтому нам нет смысла на нем останавливаться. Уделим внимание более северному широтному цивилизационному коридору, связанному со знаменитым Транссибом.

Несколько лет назад проект модернизации Транссиба как именно цивилизационного коридора был предложен тогдашним президентом РАО РЖД В.И. Якуниным и ректором МГУ В.А. Садовничим. Он получил название «Транс-Евразийский пояс РАЗВИТИЕ (RAZVITIE)», ТЕПР. Проект подразумевал солидарное взаимодействие евразийских стран, прежде всего России, Белоруссии, Казахстана и Китая в создании единой транспортной, энергетической и телекоммуникационной широтной инфраструктуры, которая должна была связать порты Приморья и пограничные пункты Китая с западной границей Белоруссии. На втором этапе предполагалось проложить транспортный коридор в Америку через Берингов пролив, обеспечивая рентабельный поток грузов по оси Европа-Евразия-Америка. Мегапроект подразумевал не просто создание транспортного коридора с опорой на технологически обновлённый Транссиб, а пояса динамичного и комплексного развития территорий, через которые он пройдёт. Особое внимание уделялось Сибири и Дальнему Востоку с акцентом, что очень важно, на экологическую безопасность, культурное сотрудничество и солидарное решение социальных проблем. Было заявлено, что проект «даст импульс развитию Сибири и региональной экономике, свяжет отдаленные регионы с центром, позволит создать новые рабочие места и социальную инфраструктуру. Свободные пространства Сибири и Дальнего Востока послужат площадкой для создания индустрий и поселений нового технологического и социо-культурного уклада»¹.

Данный проект в силу целого ряда объективных и субъективных причин так и остался пока на уровне геополитической декларации, хотя системная модернизация Транссиба была и остаётся важнейшей государственной политической и хозяйственной задачей, стоящей перед Россией, которая сегодня всё более разворачивается в восточном направлении. Примечательно, что на глобальный экономический и геополитический потенциал Транссиба при

¹ 11 марта 2014 года состоялось очередное заседание Российской академии наук // Российская академия наук. URL: http://www.ras.ru/news/news_release.aspx?ID=0c3705ee-0c1d-4830-963a-e7fe4ad99569&print=1 (дата обращения: 15.07.2024).

условии его перманентной модернизации еще в 1897 г. обращал внимание инженер, поляк по национальности, Генрих Краевский: «Все мировое пассажирское движение из Европы в Японию и обратно, а также отчасти из восточных штатов Северной Америки будет совершаться через Сибирь» [8, с. 4]. Он рассчитывал на правильную экономическую и тарифную политику, благодаря чему через эту дорогу во всё возрастающей степени должны пойти международные грузы, что обеспечит широкое развитие нашей торговли с Азией.

Пока такое оптимистическое предсказание не сбылось, но стратегическую задачу модернизации Транссиба как важнейшего железнодорожного и одновременно цивилизационного коридора, связывающего Россию с Востоком и Западом, никто не отменял. Это актуально не только в плане упрочения статуса России как великой евразийской и мировой державы, но и для развития самой России. Согласно предсказанию М.В. Ломоносова, эффективно осваивать зауральские земли можно только параллельно — через развитие сухопутных и морских транспортных путей: «...Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном и достигнет до главных поселений европейских в Азии и в Америке» [9, с. 354–355].

В сущности, проект М.В. Ломоносова до сих пор остается актуальным, особенно его ключевой пункт про «отменные привилегии и вольности» для сибиряков [9, с. 351], чего, увы, никогда не было и нет до сих пор.

Российская Арктика как формирующийся цивилизационный коридор

Однако вернёмся к мысли великого русского учёного и патриота о связи могущества России с освоением Северного ледовитого океана. Здесь фактически намечена программа прокладки будущего Северного морского пути, что осуществилось в советское время и сыграло огромную роль в истории хозяйственного освоения Арктики и арктического побережья нашей страны.

Пока Северный морской путь обеспечивает в основном добычу и перевозку нефти, сжиженного газа и рудного концентрата в северных широтах, грузы для инвестпроектов в Арктике, а также Северный завоз. Навигация в зимний период оказывается здесь крайне затруднённой, а использование ледоколов даже в летний период делает этот путь дорогим и технически сложным. Однако существуют достаточно обоснованные оптимистические планы. Приведём в этой связи прогноз, который даёт заместитель главы дирекции Северного морского пути ГК «Росатом» Максим Кулинко: «...К 2030 г. перевозки через арктические моря станут рутинной операцией — к тому времени должны заработать 13 ледоколов, а “ледовый навигатор” и спутниковая группировка “Роскосмоса” будут снабжать суда информацией в реальном времени. Срок прохода корабля должен будет составлять около 10 дней круглый год: хотя Арктика умеет преподносить сюрпризы, в “Росатоме” верят, что сумеют укротить ледяную стихию. К тому же сроку ожидается масштабирование и расширение международного сотрудничества: компания New Shipping Line из КНР начала транзит-

ные перевозки грузов из китайских портов в 2023 г., и на данный момент пилотный запуск признан успешным обеими сторонами»².

Сегодня начинают вполне серьёзно обсуждаться также перспективы превращения Северного морского пути в мировой транспортный коридор, существенно сокращающий путь из Азии в Европу и являющийся потенциальной альтернативой морскому пути через Красное море и Суэцкий канал. Грузооборот по Северному морскому пути в 2024 г. должен будет вырасти до 40 млн т³. Заинтересованность в его использовании демонстрируют сегодня не только Китай, но также другие страны Востока, а в самое последнее время даже США⁴.

Понимая известную гипотетичность того, что будет раскрываться ниже, мы всё же рискнём высказать и посылно обосновать гораздо более фундаментальный тезис: *российская Арктика, учитывая как глобальные биосферные, так и геополитические процессы, в ближайшем будущем имеет все возможности превратиться не просто в мировой транспортный, а именно в новый цивилизационный коридор, связывающий воедино уже не просто цивилизации Востока и Запада, но также Севера и Юга Евразийского социокультурного пространства*. Этим реализуется не только предсказание М.В. Ломоносова об особой роли российского Севера, но и научное предвидение классика евразийства П.Н. Савицкого о неуклонном смещении центра цивилизаций из южных в северные регионы Земли (см. его известную работу «Миграция культуры» [10, Савицкий П.Н.]).

Какие же есть объективные основания говорить о возможности превращения транспортного арктического морского коридора в новый важнейший цивилизационный коридор?

Во-первых, следует констатировать северную природу и северную идентичность России. Наиболее обоснованно и систематизированно об этом пишет А.В. Головнев, посвятив данному вопросу специальное фундаментальное исследование [11]. Хотя наиболее известными и официально признанными геополитическими и пространственными ориентациями России были в истории «европейский Запад, ордынский Восток, византийско-христианский Юг», в реальности, по мысли А.В. Головнева, она «самая северная страна планеты по расположению, природе и культуре» [11, с. 2]. С этих позиций «вся Россия — Север» [11, с. 147], причём под «северностью» России автор имеет в виду «не только географию и климат, но и антропологию с этнографией, где главными фигурантами выступают не территория и температура, а люди — северянин-человек и северяне-народы с их судьбами, мотивами, ценностями» [11, с. 7].

² Arctic Russia — Северный морской путь 2023: предварительные итоги года и планы на будущее // Инвестиционный портал Арктической зоны России. URL: <https://arctic-russia.com/article/severnnyy-morskoj-put-2023-predvaritelnye-itogi-goda-i-plany-na-budushchee/> (дата обращения: 15.07.2024).

³ «Больше конкурентных преимуществ»: перспективы Северного морского пути // Радио Sputnik. 29.03.2024. URL: <https://radiosputnik.ru/20240329/sevmorput-1936680158.html> (дата обращения: 15.07.2024).

⁴ СМИ: Запад из-за хуситов обратил внимание на подконтрольный РФ Севморпуть // Радио Sputnik. 01.06.2024. URL: <https://radiosputnik.ru/20240601/sevmorput-1949827481.html> (дата обращения: 15.07.2024).

В связи с этим вполне логичным будет вывод: всё, что мы выше говорили о превращении цивилизационных коридоров из региональных в глобальные, имеет прямое отношение к российскому Северу. Он уже представляет собой исторически сложившийся северный цивилизационный коридор с исключительным многообразием культур, языков, этносоциальных укладов, самобытных хозяйственных промыслов и культурных традиций народов Севера. Эти северные культуры, в первую очередь благодаря пришедшим сюда русским первопроходцам (особенно поморам), вступили между собой в сложнейшие симбиотические отношения с многообразными культурными и хозяйственными заимствованиями, разделением труда и экологических ниш существования. Здесь на российском Севере причудливо и неповторимо переплелись локальность (оседлость) и динамизм (магистральность) в существовании российских этносов, а также обнаружилась глубокая диалектика локальности и магистральности [11, Головнев А.В.].

А.В. Головнев отмечает фундаментальную значимость изучения народов Севера для понимания всей России, её многонародности и культурной «цветущей сложности», если использовать это словосочетание К.Н. Леонтьева. В частности, А.В. Головнев пишет: «Позиционирование северности как основного измерения России принципиально меняет место и значение культур и народов Севера, которые в этом ракурсе предстают не окраинными, а опорными. Археологические и историко-этнографические исследования выявляют не только огромный фонд материального и нематериального культурного наследия Российского Севера, но и необходимость его актуализации. Эта перспектива предполагает переосмысление этнической истории и культуры новгородцев, поморов, карелов, коми-зырян, ненцев, хантов, эвенков, якутов, чукчей и других сообществ Северной Евразии как актуальной и фундаментальной для России этноисторической тематики» [11, с. 371].

Наличие северного цивилизационного коридора (пока ещё протоцивилизационного — с глобальной точки зрения), где русские выступают в качестве носителей сформировавшейся магистральной культуры, проявляется в многочисленных фактах этнического и межкультурного синтеза, в переплетении жизненных устоев многих северных этносов. Тот же А.В. Головнев отмечает, что «русское (московское) движение на восток было обратной волной монгольского движения на запад и не породило цивилизационного фронта, а шло по давно проторенным путям, лишь слегка обновляя устойчивую картину многонародности. Лучшим подтверждением тому может служить обилие браков между пришельцами и туземцами, а также включение местной знати в имперский нобилитет. На севере Евразии отношения с древности были настроены скорее на поддержание связей, чем на размежевание. Этнические границы, заданные экологическими рубежами и системами сезонных миграций, часто служили не полосой отчуждения, а перекрёстками торговых и военных связей и путей, где формировались новые этнокультурные очаги (например, на Ладоге, где сходились маршруты скандинавов, финнов и славян, в устье Оби, где пересекались пути ненцев, хантов, коми и русских)» [11, Головнев А.В., с. 376–377].

Другое дело, что пока этот северный коридор взаимодействия народов представляет собой именно российскую евразийскую цивилизацию. Он сыграл важную роль в её истории, если учесть, что русское движение по Сибири на восток изначально шло по приполярным землям и только потом начало смещаться к югу. В этом плане Северный ледовитый океан ещё не стал глобальной дорогой человечества, где встречаются цивилизации Востока и Запада, Севера и Юга. *Однако можно со всей уверенностью говорить, что в лице российского Севера мы имеем дело с исторически сформировавшимся локальным цивилизационным коридором, где есть не просто транспортно-биосферные возможности для создания глобального цивилизационного коридора, но и его объективные хозяйственные, социо- и этнокультурные предпосылки.*

Россия ценой невероятного напряжения народных и государственных сил фактически заложила пространственные, инфраструктурные и этнокультурные основы самого северного глобального цивилизационного коридора. Он пройдёт по землям, где уже во многом свершился процесс великого культурного синтеза и «прорастания» друг в друга самых разных народов. *И этот исторический северный евразийский опыт сотрудничества и содружества народов исключительно важен для будущего всего разобщённого ныне человечества.*

Во-вторых, если переходить с российского на собственно глобальный уровень цивилизационного анализа, то можно констатировать неуклонно идущее изменение мирового климата, наиболее явно проявляющегося именно в Арктике. Потепление расширяет технические возможности судоходства в северных широтах. В этом плане именно Северный ледовитый океан претендует на то, чтобы рано или поздно стать водным широтным цивилизационным коридором Северной Евразии. Возможно, он даже превзойдёт по своему потенциалу сухопутный Великий шёлковый путь, пролегающей по пространству Великой евразийской степи, которую уже упоминавшийся выше П.Н. Савицкий назвал «сухопутным океаном». В отличие от Великой степи, данный коридор не пересекает границы государств, не зависит от возможных локальных конфликтов и смены политических режимов, не требует капитальных вложений в поддержание железнодорожной и автомобильной инфраструктуры. Это, естественно, не означает, что водные и сухопутные цивилизационные коридоры надо противопоставлять друг другу. Наоборот, здесь должен действовать известный боровский принцип дополнительности.

Количественное возрастание числа проходящих по Арктике судов, что можно уверенно предсказать, потребует качественного совершенствования технической инфраструктуры с новыми центрами ремонта и заправки судов, узлами сопряжения морской, железнодорожной, автомобильной и авиационной логистики. Интернациональный состав экипажей и качественное разнообразие грузов, в свою очередь, будут способствовать развитию их информационно-аналитического и культурно-гуманитарного сопровождения через подготовку соответствующих специалистов-переводчиков, лоцманов, диспетчеров, мене-

джеров и логистиков, владеющих иностранными языками и навыками межкультурной коммуникации.

Здесь в интенсивный диалог вступят, как отмечалось, уже не только представители цивилизаций Востока и Запада (Европы, США, Китая и Японии), но и южных восточных цивилизаций, заинтересованных в сотрудничестве со странами глобального Севера, прежде всего с Россией. И такие процессы сейчас, как известно, всё более активизируются.

В-третьих, на фоне вечно пылающего и раздираемого цивилизационными конфликтами Ближнего Востока, так или иначе угрожающего мировому судоходству⁵, арктический коридор контролируется одной страной — Россией, испокон веков цивилизационно ориентированной на диалог и синтез, а не на конфронтацию культур и цивилизаций; на миротворчество и равноправие в отношениях между народами, а не на политическое и хозяйственное доминирование отдельных блоков и стран. Соответственно, Северный морской путь вместе с Трансбпом призваны стать *дорогами миротворчества и союза народов, их интенсивного цивилизационного взаимодействия и взаимопонимания*.

Мирное сотрудничество народов будет способствовать совместному рациональному и экологически ответственному хозяйственному освоению богатств Севера в интересах не только ныне живущих, но и будущих поколений. Арктику нельзя разделить между странами-эгоистами, в Арктике нельзя воевать. Общий хрупкий арктический дом, как правильно подчёркивают многие исследователи, *можно сохранить и обустроить только сообща, в интересах всех стран и народов Земли, особенно в условиях глобального изменения климата*. Север — это тот цивилизационный коридор, который сможет геополитически, геоэкономически, геокультурно и экологически примирить ныне враждующие народы и цивилизации, открыть им новые пути диалога и конструктивного взаимодействия, учитывая, что и исторически он был не столько ареной противоборства народов, сколько сотрудничества и выработки навыков соборного сосуществования.

Когда-то выдающийся мыслитель С.Н. Булгаков пронизательно заметил, что «единство мыслей достигается только жизненным единением» [12, с. 308]. Этот продуктивный цивилизационный диалог в жизненно значимых для всех народов коридорах отличается от «повисающего» в пространстве и во времени абстрактного призыва того же С. Хантингтона, что «людям всех цивилизаций следует искать и стремиться распространять ценности, институты и практики, которые являются общими и для них, и для людей, принадлежащих к другим цивилизациям» [1, с. 235]. Но те же европейцы, заикнувшись на ценностях демократии, толерантности и рынка, т. е. на сугубо европейских и относительных социально-политических ценностях, вряд ли примут русские духовные ценности соборности, братства и правды. Для этого нужен не просто открытый и непредвзятый цивилизационный диалог, но именно общее — жизненно важное — дело, помогающее отделить цивилизационные ценностные зёрна от цивилизационных плевел.

⁵ Обстрел йеменскими хуситами судов в Красном море — наглядное тому подтверждение.

В-четвёртых, единый северный цивилизационный коридор подразумевает обязательное *взаимодействие не только политических и хозяйственных, но и научных элит* разных стран, изучающих Арктику. Подобное научное взаимодействие было существенно подорвано в последние годы, хотя без постоянного обмена эмпирическими базами данных, передовыми методами и методиками, новыми концептуальными моделями научно обоснованное обеспечение северного мореходства попросту невозможно. Совместное изучение процессов, происходящих в северных широтах, их влияние на климат и хозяйственную деятельность человека, построение научно обоснованных биосферных прогнозов — это то, что также объективно сближает народы и культуры, позволяет им совместно и своевременно отвечать на всё углубляющиеся климатические вызовы. Во взаимодействии с биосферой человечество не может не выступать единым и сплочённым целым, ибо штормы, наводнения, засухи и цунами не знают человеческих и государственных границ. Не знает разделений на страны и народы также и научный интеллект, призванный давать универсальные ответы на природные вызовы. *Арктика же, как особенно быстро меняющийся природный регион, требует принятия быстрых, взвешенных и опять-таки соборно продуманных научных решений.*

В-пятых, если учитывать всё, что мы говорили выше об исключительном культурном многоцветье северных российских народов, то Северный морской путь, призванный всё более превращаться из регионального в глобальный, создаёт весьма благоприятные возможности *для развития мирового туризма.* Жители южных цивилизационных и субцивилизационных социокультурных сообществ получают возможность познакомиться с целой россыпью самобытных северных культур — от славян-поморов до ненцев, якутов и чукчей. Это, в свою очередь, откроет новые горизонты для сравнительных этнографических, этносоциальных и кросскультурных исследований, для поиска родства и пересечения сегодня пространственно далеко расположенных друг от друга культур, которые когда-то, возможно, имели общие корни.

Туризм цивилизационно значим и в том плане, что представители других народов и культур, особенно южных, смогут познать и по достоинству оценить те исключительно суровые природно-климатические условия, в рамках которых северные евразийские народы сумели организовать свою хозяйственно-бытовую жизнь, создать и сохранить оригинальные культурные традиции.

В-шестых, в освоении Сибири когда-то особую роль сыграли поморы. «Потомки поморов, — пишет в этой связи В.Н. Калущков, — приобрели неопределимые навыки выживания и хозяйственного освоения северных территорий. Не удивительно, что плацдармом и ресурсной базой продвижения в Сибирь явился Русский Север. Но самыми важными при освоении новых земель ресурсами выступали ресурсы человеческого опыта и знания. Поэтому поморы и составили костяк сибирских землепроходцев» [13, с. 152]. В лице поморов и донских

казаков, составлявших костяк отрядов Ермака⁶, особенно ярко проявились такие человеческие качества русского этноса, как дух всемирной отзывчивости и умение находить пути к сердцу самых разных этнических групп, способность не чураться инородцев, а родниться и брататься с ними. Этот северный русский дух освоения нового пространства через органическое «врастание» в иные этнокультурные миры должен сыграть свою объединительную роль и в нынешних сложных исторических условиях на пространствах северного цивилизационного коридора.

Вспомним в этой связи один из важнейших факторов формирования и пространственного расширения России как великой евразийской и мировой державы: именно суровые условия жизни будят «волю к общему делу», где люди и народы умирают в одиночку, а выживают и встают на путь процветания только сообща. Северный цивилизационный коридор, пролегающий по суровым арктическим территориям России, как раз и призван пробудить у народов Востока и Запада, Севера и Юга новую волю к общему делу. Сохранение и экологически взвешенное использование пространственных и хозяйственных ресурсов Севера — *этой общей «ледовой крыши» мира* — научит людей вновь по-соседски и по-братски распоряжаться общими ресурсами в земном доме, где кооперация намного выгоднее конкуренции, худой мир лучше доброй ссоры, а дарение в конце концов оборачивается самой большой прибылью.

Личностный фактор в становлении и осмыслении цивилизационных коридоров

Цивилизационные коридоры всегда имеют ярко выраженное антропологическое измерение в лице своих первооткрывателей и первопроходцев, учёных, художников и святых подвижников, впервые подвергающих их научной или художественной рефлексии. Так, для Днепровского цивилизационного коридора значимы святой апостол Андрей и легендарный Олег. Для волжского коридора, связавшего Русь с Персией и Индией, важнейшей фигурой является тверской купец Афанасий Никитин; для сухопутного коридора Алтай — Гималаи — русский офицер и казахский просветитель Ч.Ч. Валиханов. Наконец, первым учёным, который прошёл и описал цивилизационный торговопаломнический коридор Бурятия — Монголия — Тибет был выдающийся бурятский учёный и общественный деятель Г.Ц. Цыбиков.

Для северного цивилизационного коридора исключительно значима фигура М.В. Ломоносова. Он не только персонифицирует лучшие качества помора и русского человека, единящего народы и культуры, но фактически научно прорисовывает контуры будущего северного цивилизационного коридора, прогнозирует особую роль Арктики и Сибири в судьбах России, наконец, лично являет образ соборного человека будущего, в котором органично уживаются религиозная вера и разум, учёный и поэт, общественный деятель и утончён-

⁶ Недаром В.И. Суриков специально едет на Дон, чтобы подобрать типажи для своей знаменитой картины «Покорение Сибири Ермаком».

ный исследователь природы, патриот и, своего рода, «всечеловек». Северный цивилизационный коридор совсем не случайно проходит по родовым землям великого учёного, вдохновенно писавшего когда-то, что «Северный океан есть пространное поле, где ... усугубиться может российская слава, соединённая с беспримерною пользою, чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку» [9, Ломоносов М.В., с. 290–291].

Особо следует сказать о великом русском художнике, учёном, путешественнике, мыслителе и общественном деятеле Н.К. Рерихе (в 2024 г. исполнилось 150 лет со дня его рождения). Это человек, который в той или иной мере был связан с Днепровским и с Волжским цивилизационными меридиональными коридорами; который всегда отмечал исключительную роль северных территорий в становлении Руси-России и сам имел северные варяжские родовые корни; кто, наконец, в ходе своей беспримерной Центрально-Азиатской экспедиции 1925–1928 гг. проехал по Транссибу и своими ногами прошёл с юга на север и обратно с севера на юг двумя великими сухопутными азиатскими цивилизационными коридорами: Гималаи — Алтай и Монголия — Тибет — Индия. Ему принадлежат слова, которые в полной мере относятся и к формирующемуся северному цивилизационному коридору: «Великие переселения народов не случайность... В соприкосновении с новыми соседями расширяется сознание и куются формы новых рас. Потому живая передвигаемость есть один из признаков мудрости. В глубинах Азии — этой колыбели всех духовных и созидательных движений — в давние времена передвижение рассматривалось как завершение образования»⁷.

Есть все основания считать, что будущее развитие наших северных территорий и формирование Северного цивилизационного коридора выдвинет новых ломоносовых и михаилов сидоровых⁸, седовых и папаниных, ведь только великие исторические задачи призывают под свои знамёна выдающихся личностей. Наш глобальный поворот на Восток, о котором сегодня так много говорят, должен пролагаться не только по суше, но и обязательно по морю, и прежде всего — в интересах нашей собственной российской цивилизации и её сибирских регионов, ибо нельзя забывать, что российский Север составляет 70% всего глобального Севера, а северные районы являют собой 2/3 всей территории России.

Сегодня мы можем также говорить не только о северности России, но и о нарастании северности в существовании всей земной цивилизации, перед которой именно Россия раскрывает новые «цивилизационные ворота» в будущее.

Список источников

1. Хантингтон С. Столкновение цивилизаций. Москва: ООО «Издательство АСТ», 2003. 603 с.
2. Иванов А.В., Попков Ю.В. Типология цивилизаций в диахроническом измерении: базовые модели и перспективы России // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Со-

⁷ Рерих Н.К. Обществу славянской культуры // Культуру в жизнь. URL: https://culture-into-life.ru/nikolaj_rerih_obshestvu_slavianskoj_kultury/ (дата обращения: 15.07.2024).

⁸ Проникновенный очерк жизни и деятельности этого великого энтузиаста русского Севера принадлежит Валентину Пикулю. См. [14, Пикуль В.С., с. 374–385].

- циология. 2022. Т. 22. № 2. С. 404–415. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2022-22-2-404-415>
3. Российская Арктика: современная парадигма развития / Под ред. академика А.И. Татаркина. Санкт-Петербург: Нестор-История, 2014. 844 с.
 4. Ивантер В.В., Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Арктический мегапроект в системе государственных интересов и государственного управления // *Контурсы глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2014. Т. 7. № 6. С. 6–24.
 5. Иванов А.В., Попков Ю.В. Меридиональные цивилизационные коридоры Евразии: ретроспективы и перспективы // *Евразийский ежегодник*. 2024 (2). С. 52–73. DOI: <https://doi.org/10.22455/2949-5865-2024-2-52-74>
 6. Головнёв А.В. Антропология движения (древности Северной Евразии). Екатеринбург: УрО РАН; «Волот», 2009. 496 с.
 7. Головнёв А.В. Локальные и магистральные культуры Северной Евразии // *Человек и Север: антропология, археология, экология: Материалы всероссийской конференции*. Тюмень: Издательство Института проблем освоения Севера СО РАН, 2012. С. 234–237.
 8. Краевский Г.Ф. *Мировая-транзитная Сибирская железная дорога: сообщение, сделанное в Собрании инженеров путей сообщения, 8 марта 1897 г. инженером п. с. Г. Краевским и дополненное заметками в пути через Сибирь до гор Хингана в Маньчжурии*. Иркутск: типолитография П.И. Макушина, 1898. 84 с.
 9. Ломоносов М.В. *Для пользы общества*. Москва: Советская Россия, 1990. 384 с.
 10. Савицкий П.Н. *Континент Евразия*. Москва: Аграф, 1997. 464 с.
 11. Головнев А.В. Северность России. Санкт-Петербург: МАЭ РАН, 2022. 450 с.
 12. Булгаков С.Н. *Соч. в 2-х тт.* Т. 1. Москва: Наука, 1990. 604 с.
 13. Калущков В.Н. *Русский Север и Сибирь: историко- и культурно-географические аспекты взаимодействия* // *Вестник АРГО*. 2017. № 6. С. 148–156.
 14. Пикуль В.С. *Живая связь времен*. Москва: Профиздат, 1989. 560 с.

References

1. Huntington S. *The Clash of Civilizations*. Moscow, AST Publ., 2003, 603 p. (In Russ.)
2. Ivanov A.V., Popkov Yu.V. Typology of Civilizations in the Diachronic Dimension: Basic Models and Perspectives of Russia. *RUDN Journal of Sociology*, 2022, vol. 22, no. 2, pp. 404–415. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2022-22-2-404-415>
3. Tatarkin A.I. *Russian Arctic: Modern Paradigm of Development*. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2014, 844 p. (In Russ.)
4. Ivanter V.V., Lexin V.N., Porfiriev B.N. Arctic Megaproject in the System of National Interests and State Administration. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, 2014, vol. 7, no. 6, pp. 6–24.
5. Ivanov A.V., Popkov Yu.V. Meridional Civilization Corridors of Eurasia: Retrospectives and Perspectives. *Eurasian Yearbook*, 2024 (2), pp. 52–73. DOI: <https://doi.org/10.22455/2949-5865-2024-2-52-74>
6. Golovnev A.V. *Anthropology of Movement*. Yekaterinburg, KSC UB RAS, Volot Publ., 2009, 496 p. (In Russ.)
7. Golovnev A.V. Local and Mainstream Cultures of Northern Eurasia. In: *Man and the North: Anthropology, Archeology, Ecology: Proceedings of the All-Russian Conference*. Tyumen, Institute of the Problems of Northern Development Publ., 2012, pp. 234–237. (In Russ.)
8. Kraevskiy G.F. *World-Transit Siberian Railway: A Report Made in the Meeting of Engineers of Ways of Communication, 8 March 1897 by Engineer G. Kraevskiy and Supplemented with Notes on the Way through Siberia to the Hingan Mountains in Manchuria*. Irkutsk, Tipo-litografiya P.I. Makushina Publ., 1898, 84 p. (In Russ.)
9. Lomonosov M.V. *For the Benefit of Society*. Moscow, Sovetskaya Rossiya Publ., 1990, 384 p. (In Russ.)
10. Savitskiy P.N. *Continent Eurasia*. Moscow, Agraf Publ., 1997, 464 p. (In Russ.)
11. Golovnev A.V. *Northness of Russia*. Saint Petersburg, MAE RAS Publ., 2022, 450 p. (In Russ.)

12. Bulgakov S.N. *Essays in 2 Volumes. Vol. 1*. Moscow, Nauka Publ., 1990, 604 p. (In Russ.)
13. Kalutskov V.N. Russian North and Siberia: Historical and Cultural and Geographical Aspects of Interaction. *Vestnik ARGO*, 2017, no. 6, pp. 148–156.
14. Pikul V.S. *The Living Link of Time*. Moscow, Profizdat Publ., 1989, 560 p. (In Russ.)

*Статья поступила в редакцию 14.08.2024; одобрена после рецензирования 27.10.2024;
принята к публикации 29.10.2024*

Вклад авторов: все авторы внесли эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов