

# БИЗНЕС И ВЛАСТЬ: ОПЫТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В КРИЗИСНЫХ УСЛОВИЯХ

## ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ КОНЦЕПЦИЯ, КАК НОВАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ИДЕЯ И СТИМУЛ К ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РОСТУ РОССИИ

Мякинин И.Д.<sup>51</sup>

Концепция данной идеи состоит в следующем: для многоцелевого развития России на современном этапе при особом геополитическом положении требуется обновление программы государственной политики и создание новой модели перспектив для развития страны в будущем. Развитие транснациональной транспортной сети, проходящую через Россию может стать новой национальной идеей и толчком к экономическому росту.

### Ключевые слова:

*Национальная идея России, транспортная концепция, геополитика, тоннель через Берингов пролив, транснациональная транспортная система*

---

<sup>51</sup> Мякинин Илья - бакалавр по специальности «Землеустройство и кадастры» Московского государственного университета геодезии и картографии (МИИГАиК), Факультет развития территорий, E-mail: ilay1407@mail.ru

## Введение

Цель задуманной серии статей – представить альтернативную национальную идею концепцию, облачить ее в конкретные рамки и дать стройное технико-научное обоснование. Также предполагается продолжить дискурс на тему поиска национальной идеи России, привлечь внимание общества к перспективному проекту будущего.

По одному из определений, идея (от греч. *idea* – образ, представление) – сложное понятие, представление, отражающее обобщение опыта и выражающее отношение к действительности [41]. Но, по мнению автора, для цели и задач национальной идеи лучше может подойти дефиниция «концепция», так как определение концепции (от лат. *conceptio* – понимание, система) дает более широкое и гибкое толкование образа будущего. В тоже время – это не только прообраз, а также система взглядов и главный замысел, мировоззрение [42]. Одна из причин назвать это концепцией является тем, что у нее нет единого автора и центра. Это комплекс проектов, а также взглядов на будущее, перерастающее в теорию.

Основой данного исследования служат работы широкого круга авторов: концептуальная статья А.П. Суходолова, сводный аналитический доклад Л.Б. Аристова и Н.К. Семенова, публичные аналитические доклады органов государственной власти, а также материалы прессы и исследования, представленные на сайте коммерческого проекта *interbering.com*, общественно-политического журнала «Россия в глобальной политике», проекта «Транссиб 2.0». В данной статье автор исследует мегапроект «Интегральная Евразийская транспортная система» через призму истории и политических представлений о России в современном дискурсе и пытается представить полную картину ТНК.

Множество ученых, мыслителей и государственных деятелей становится перед вопросом, какая у России национальная идея и должна ли она быть

вообще? Общественная дискуссия не прекращается после распада Советского Союза. Каждый год издаются книги, пишутся диссертации на тему будущего пути России. Но до сих пор нет ясного понимания того, куда движется наша страна. Безусловно, у России есть национальные интересы. Автор считает, что резон в национальной идее есть. Необходимость национальной идеи подчеркивается и социальными опросами [24]. Но, возможно, лучшим вариантом может стать не сама национальная идея, а её концепция. Сейчас как никогда важно понимание вектора движения страны, выбор направления и приложения сил. Россия всё ещё находится в поиске своей национальной самоидентичности.

*Что первично – нация формирует национальную идею или национальная идея формирует нацию?*

Важная проблема для поиска национальной идеи – это отсутствие сформированной единой нации. Выбор состоит между «state-nation» и «nation-state». Как отмечают исследователи, устоявшегося определения национальной идеи нет. Приведу одну из трактовок. Национальная идея – это устойчивое представление индивида об основополагающем в прошлом, настоящем и будущем своей страны, мобилизующее его на жизненные усилия, а также соответствующее состояние общественного сознания [27]. Однако рядом исследователей подчеркивается, что с принятием понятия нации происходит политизация национальной идеи: «Всякий, кто пытается дать такое определение, вынужден занять политическую, то есть партийную, частную позицию ... сказать иначе: это понятие и может играть столь значимую роль, что не поддается четкому определению, являясь «живым» и находящимся в постоянной динамике» [23, с. 12]. В современном дискурсе высказываются мнения о евразийстве, привлекаются старые теории славянофилов-западников или тенденции имперского ирредентизма [5].

Необходимо отметить, что в этой

статье не будет рассматриваться история национальных идей (русской идеи) России. В строгом научном смысле, это эссе, развивающее гипотезу о евразийском компоненте на основе технических проектов в многополярном мире. Новая концепция Китая «гармония в мире» близка России (похожа на «стабильность»), как и западные ценности демократии и гуманизма. В России сочетаются эти ценности. Страна находится под сильным влиянием Китая и Японии на Дальнем Востоке, - это не только экономическое объединение, но и взаимное культурное проникновение. Крайне неправильно признавать только одно направление движения в сторону Запада или Востока, ведущее к потере выстраиваемых отношений с другими партнёрами. Тенденция к повышению уровня жизни свойственна не только европейским ценностям. Для России интерес представляют проникновение культур, давние историко-культурные связи.

Россия – трансконтинентальная держава, - этот факт нужно признать и учитывать в процессе принятия решений. Автор убеждён, что многовекторность является необходимостью для российской политики. Россия не только географически, но и ментально находится между геополитическими полюсами. Для неё невозможно самоизолироваться от одной части мира, что приведёт к потере связей и геополитических возможностей для сотрудничества. Также автором будет затронута тема необходимости принятия человека как движущей силы и остановки процесса создания искусственных барьеров для его развития. Эта концепция может стать платформой для преобразования страны и перехода на новый технологический этап построения цифровой экономики.

Автор убежден, что одной из причин отсутствия национальной идеи служит остановка процесса поиска и рассмотрения вариантов. Любой стране мало и обществу необходимо иметь стратегию развития страны, не препятствующие диалогу в обществе для нахождения подлинного

консенсуса. Возможно, другая причина отсутствия национальной идеи состоит в сложности создания долгосрочного проекта развития из-за изменчивых устремлений политической элиты. Если остановить все часы в стране, оставив только на Спасской башне и подкручивая по желанию, это не значит, что они будут показывать верное время.

Одна из проблем национальной идеи может быть связана с её абстрактностью и, как следствие, отсутствием четкого плана по реализации. «Русская идея» сводилась к декларируемым общим ценностям, подчас подменяемым религиозным содержанием, без конкретного материального базиса. Вмешательство элит – навязывание идеи сверху приводило к ее отторжению снизу. А попытка всеобщего контроля и монополизации государством всех сфер вела к консервации и угасанию экономики [11; 23; 26; 43].

Существенным отличием трансконтинентальной национальной концепции (ТНК) от других идей является необходимость в поддержке конкурентоспособности на мировом рынке, политической устойчивости системы и созидательной свободе нации. Национальная идея должна не просто соответствовать ожиданиям, но и выполнять свои функции: интегрирующую, снижения напряженности в обществе, укоренения общих ценностей, мобилизующую, стимулирования активности, преобразующую и ориентации на перспективу [27, с. 3].

### **Особенности России**

Россия самая богатая по недрам страна в мире. На 2020 г. ценность разведанных и предварительно оцененных запасов полезных ископаемых в недрах России по данным ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт экономики минерального сырья и недропользования» оцениваются в 28 трлн. долл. [29, с. 19]. Территория России, трансконтинентальной страны, расположена в восточной Европе и

северной части Азии. Страна имеет самую большую площадь в мире – 1/3 Евразии, что почти в 2 раза превосходит в отдельности страны, следующие по списку площади территорий. Но один из таких ресурсов, по мнению автора, крайне мало используется и недооценен. Кроме нефти и газа, руды и леса есть ресурс, который мало использовался и применялся в XXI в. – ценнейшее геополитическое положение [17]. Использование этого драгоценного ресурса может стать залогом успешного и богатого будущего России.

Россия находится между мировыми экономическими центрами – Азиатско-Тихоокеанским регионом (2/3 мирового ВВП), куда входят первые экономики – США, КНР, Япония, Южная Корея, и Европейским регионом (четверть мирового ВВП). Россия имеет непосредственные сухопутные и/или морские границы с этими странами. Не стоит забывать о перспективах роста стран Африканского континента и Южного и среднеазиатского региона – международный транспортный коридор «Север – Юг» [48].

Одним из критериев выбора национальной идеи для России может служить её особое геополитическое положение относительно других стран. Взглянув на географическую карту РФ, можно отметить, что протяжённость вдоль широты по направлению Запад-Восток является ориентиром транспортной стратегии в будущем. Процесс глобализации требует быстрого, экологичного и недорогого перемещения товаров между мировыми экономическими центрами, что отражается на конечной цене любого товара.

Необходимо отметить, что нефтегазовые доходы по данным Минфина за 2021 г. составили 9056.5 (5,235.2 в 2020 г.) млрд. руб., большая часть которых – нефть: «Обеспеченность добычи разведанными запасами разрабатываемых месторождений нефти составляет порядка 35 лет. Однако без учета трудно извлекаемой нефти (65% всех запасов) этот срок не превышает 20 лет. Запасы природного газа имеются на период более

50 лет, однако обеспеченность запасами «сухого газа» существенно ниже. За период 2015–2019 годов в среднем 64 % доходов федерального бюджета обеспечивается за счет деятельности, связанной с добычей, транспортировкой и использованием полезных ископаемых. Из них порядка 82% приходится на нефтегазовый сектор. При этом наблюдается недостаточный прирост запасов нефти и газа» [29, с 20]. Стоит отметить и высокую стоимостью воспроизводства минерально-сырьевой базы, снижение результативности геолого-разведческих работ, низкое качество менеджмента в геологической отрасли. А также риск снижения цен на энергоносители и переход на альтернативную зеленую экономику. Из этого следует необходимость менять структуру экономики, о чем активно говорилось в начале нынешнего века – «слезать с нефтегазовой иглы». Очевидным кажется и проблема устаревания инфраструктуры, которая в большей части родом из Советского Союза. При этом автор критически относится к «ресурсному проклятию» как единственному источнику экономического отставания России. Согласно идеям экономиста XVIII в. Адама Смита о мировом хозяйстве, у каждой нации есть склонность к специализации, связанная с благоприятствующими факторами, удешевляющие производство товаров и услуг. По мнению автора, наиболее успешным может стать выбор на ориентацию мировых транспортно-логистических услуг [37].

*Почему же это может стать новой «старой» национальной идеей?*

Мировой рынок логистики оценивался в 7641,20 млрд. долл. в 2017 г., и, по прогнозам, к 2027 г. достигнет 12975,64 млрд. долл., что означает среднегодовой темп роста в 6,5% с 2020 по 2027 г. Главными лидерами являются США, КНР и ЕС [54]. То есть если Россия будет занимать хотя бы 2% от этого рынка, это уже позволит заместить самую крупную статью дохода РФ – нефтегазовую. Многие специалисты выступают за использование этого геополитического потенциала России. Но с

конца XIX в. до настоящего времени реализация этих мегапроектов откладывается [3; 4; 35; 36; 40]. Нужно отметить, что грандиозность не является причиной провала. Когда-то полет в космос казался мечтой фантастов. Только благодаря движениям энтузиастов, как в прошлом, так и в современных реалиях эта искра не затухает.

Автор предполагает, что в национальном духе заложена тяга к большим свершениям и проектам, вроде олимпиад и строек, что в нашей «национальной системе координат» это занимает особое положение. Можно предположить, что это связано с идеализмом как одной из черт национального характера. Со стремлением во чтобы ни стало принять и выполнить вызов вне зависимости от сложности. Этой чертой могла быть объяснена радикальность политических процессов в обществе в XX ст.

Объяснение данной концепции наглядно иллюстрирует географическая карта России, которая висит как во многих органах государственных власти, так и частных организациях. Символы «наведения мостов» – это символы мирного взаимовыгодного существования, соединения и сотрудничества с другими странами. Ведь «дорога относится к числу тех базовых, «несущих» элементов культуры, которые имеют всеобщий характер (т.е. присутствует в культурах разных народов независимо от этапа исторического развития, географической отнесенности и социально-экономического устройства общества). ... Иными словами, она является важнейшим элементом картины мира» [21, с. 25]. Дорога является национальной составляющей и жизненной необходимостью для россиян, её вездесущность и символическое значение трудно переоценить. В литературе и искусстве культурная единица «дорога» олицетворяет не только наш быт, но часть культуры и философии, выступает метафорой пути, возможностей, квинтэссенцией порядка,

пространственно-временной характеристикой, упорядочивает и гармонизирует территориальную реальность народа. А железная дорога придает особый оттенок прихода и мощи технического прогресса, «покорения пространства». Преодоление больших расстояний становится для нас не только рутиной, но и метафорой жизненного пути, движения в будущее [19,21]. Как отмечено в литературе, «дорога (путь) в разных мифологических системах представляет как топоним, соединяющий амбивалентные типы пространств, «примиряет» оппозиционные характеристики «свое/чужое», «близкое/далёкое», «профанное/сакральное»» [21, с. 45]. Поэтому транспортная концепция может раскрыть множество художественных и философских замыслов. Транссиб, как дорога, отражает не только движение с Запада на Восток, но и ментально объединяет восточное представление о мире и западный материализм.

### **Дорога в России – больше, чем дорога**

Исторический опыт – это фундамент для будущего нации. Невозможно отринуть историю или пытаться исказить её во имя новой идеологии. Но также необходимо признать ошибки и найти мужество не повторять их, не пытаться вернуться в давно бывшие времена. История такой большой страны, как России, неразрывно связана с дорогами. Для сохранения целостности и развития государства требуется мощная дорожная сеть. В реалиях глобализации быстрые перемещения грузов и пассажирских перевозок играют одну из существенных ролей.

Для истории России было характерным становление на торговых артериях самой государственности Руси, которая зародилась на пути «из варяг в греки», а также части Великого шелкового пути, Каспийского маршрута. С IX в. функционировал Днепровский путь, получивший название «из варяг в греки»,

который «связывал северную Европу и Византию, являясь главной артерией, пронизывавшей весь славянский мир. Из Балтийского моря по р. Неве в Ладожское озеро, затем по р. Волхов в озеро Ильмень, далее по р. Ловать и волоком в р. Днепр (у Гнездова, близ Смоленска) до Черного моря проделывали путь те, кто желал добраться до Византии» [49]. Важным свидетельством о существовании на территории первоначального расселения славян сухопутных путей «является и то, что уже в VI-VII вв. среди славянских племен начинают складываться политические объединения, само существование которых невозможно без соответствующих не только водных, но и сухопутных путей» [31, с. 23]. По мнению автора, уже тогда Русь отражала дихотомию между двумя сильными центрами – норманнами и Византийской империей: призванные викинги с Севера для управления раннефеодальной Русью и последующая «византизация» через принятие единой религии и системы письменности.

Россия в разные годы ставила перед собой цель брать под контроль важные транспортные узлы: воевала за выходы в Балтийское и Чёрное море. С увеличением сухопутных границ в XVI-XVII вв. [43] возникла стратегическая необходимость в быстрой связи территорий, освоении богатств Сибири, помощи росту промышленности, укреплении и интеграции дальних рубежей. Именно для решения этих задач создавалась Транссибирская магистраль, завершённая через 25 лет, в начале XX в., которые позже продолжили КВЖД и БАМ. Транссиб стал одним из самых массовых строек в мире. Этот мегапроект Российской империи обошелся царскому правительству с незначительной долей частного капитала в 1,5 млрд. руб. или 25 млрд. долл. на современные деньги [50].

Россия имеет давние торговые традиции. Страна была постоянно вовлечена в торговые отношения. Например, Новгородская республика входила в Ганзейский союз. С самых

древних времен в России большую роль играло купеческое сословие, насчитывающие 100 династий и историю в целое тысячелетие. До 1918 г. они не только участвовали в мировой торговле, но и были великими путешественниками (яркий пример хождение за три моря Афанасия Никитина, посетившего Индию за 30 лет до Васко да Гамы), способствовали освоению новых земель, развитию промышленности, меценатству. Их образ отражен во множестве художественных и исторических произведениях – волевые, хваткие, честные, самоотверженные труженики. Сильно развитая система предпринимательства «вкуче с народным самоуправлением были главными условиями экономического процветания древнего Новгорода, которое неоднократно отмечалось иностранными купцами и путешественниками» [49]. По мнению автора, если без Ост-Индских компаний намного трудней было бы произвести экспансию колониальных территорий, то без российских купцов намного сложнее шло бы освоение Сибири.

История проектов по соединению дорожными сетями континентов не нова. В 1890 г. губернатор штата Колорадо Уильям Гилпин предложил идею Берингова моста. Проектами разработки моста и позже тоннеля занимались ведущие специалисты тех лет. В конце XX в. была создана компания «InterBering», которая до настоящего времени работает над согласованием суперпроекта. В XX в. проект такого масштаба предлагал инженер-мостостроитель Тунг-Йен Линь, чья компания пыталась согласовать мост между СССР и США, но помешала холодная война. С реализацией аналогичных проектов – тоннель под Ла-Маншем и моста Конфедерации в Канаде укрепилось суждение о технической возможности таких проектов [14]. По мнению автора, есть резон в восстановлении исторической справедливости – возобновление перешейка через Берингов пролив, существовавшего 20 тыс. лет назад.

Исторически РФ остается всё ещё большей частью от предыдущих государств (80% территорий от СССР и Российской империи). Поэтому некоторые задачи все ещё актуальны и для России. В наследство от предыдущих эпох остаётся большинство земель и ресурсов. Такая огромная территория и запасы природных ресурсов создают необходимую и достаточную базу для существования и развития нации [43]. Автор считает, что после Второй мировой войны глобальный мир смягчился (уменьшилось количество крупных военных конфликтов с множеством жертв), большинство стран стремятся к либеральным демократиям и мирному сосуществованию. Созданы международные механизмы для решения споров между странами. В будущем с приходом Китая и Индии как новых мощных лидеров происходит размывание превалирования западной цивилизации. Глобализация ставит вопрос о взаимопроникновении Запада и Азии, их взаимодействии.

### **Общие положения**

С XVIII в. ведутся споры о том, какая всё-таки Россия держава - европейская или азиатская? Автор считает, что такая постановка вопроса нецелесообразна. С культурной точки зрения, Россию можно рассматривать как перекресток цивилизаций и место больших экспериментов в истории человечества. Россия в своих прошлых исторических формах всегда конкурировала с мировыми нациями. Наша многонациональность является неотъемлемой частью нашей истории. Несомненно, гуманитарные ценности близки и необходимы для построения развитой страны, но невозможно «сделаться» такими же европейцами. Необходимо вырабатывать собственные цивилизационные «привычки», связанные с особыми условиями страны - историей, огромными пространствами и климатом.

*Любая национальная идея должна стремиться к цельному восприятию мира.*

Дифференциация национальной идеи на разные уровни и проработка

каждого - это необходимость. Автор убежден: излишнее упрощение, «слоганизация» национальной идеи, её ограниченность в виде духовно-социального конструкта недопустимы. Потеря комплексности и ограниченность не идут на пользу национальной идее. Отсутствие экономической (материальной) составляющей введет к софистике и не реализуемости идеи. Главная причина провала предыдущих идеологий – бесчеловечная основа, подавление (а подчас и уничтожение) противников идеологии, «радикальный» этатизм, использование человека как средства, а не цели, пренебрежение к человеческим правам, непринятие самостоятельности и свободы общества как объекта государственного развития.

Если в предыдущих главах обосновывалось создание ТНК, то к историческому, духовному, философскому и геополитическому контексту стоит добавить экономическое и политико-социальное измерение.

*Экономический блок. Прочная материальная проработка национальной идеи, экономическая база – одно из слагающих успешного будущего.*

ТНК может стать мощным экономическим толчком к преобразованию экономики [37]. Концепцию можно разделить на несколько взаимосвязанных частей:

**Внешняя.** Последовательная реализация мегапроектов, построение единой системы международных высокоскоростных транспортных коридоров через Россию:

- ЕС-Китай-Северная Америка (3 самых мощных экономических блока) в одну сеть, проходящую через Россию [38];
- развитие Северного морского пути (СМП) [8];
- соединение с Японией через о. Сахалин;
- перспектива комбинированного сухопутного и морского способов транспортировки;
- последовательная реализация мегапроектов, создание единой системы

международных транспортных коридоров через Россию;

- создание области с таможенной автономией для международных целей морского транзита, создания инвестиционного климата, быстрого оформления транзита через РФ.

**Внутренняя.** Преобразование российской дорожной сети в высокоскоростную, трансформации текущей сети для расширения грузопотока, решение проблемы разности размера колеи (внедрение системы «свободой колеи»)[40]. Наиболее полноценно это раскрыто в проекте «Транссиб 2.0» [18]. Целью является создание целевой программы совместно с ведущими лидерами отрасли: к примеру, Китай является рекордсменом в мире по строительству дорог и мостов в год и обладает на 2021 г. протяжённостью действующих линий высокоскоростных железных дорог 40 тыс. км. На данный момент они рекордсмены по скорости строительства и создания подобных крупных объектов как мост через реку Янцзы, скоростные железнодорожные линии от Пекина до Шанхая [50].

Стоимость туннеля через Берингов пролив оценивается в 55-67 млрд. долл., окупаемость - 13-15 лет [51]. Соединение Японии с континентом через Сахалин - 10-20 млрд. долл. (в перспективе Япония - Республика Корея) [40]. По разным расчетам Россия сможет реализовывать перевозки до 100-150 млн. т в год [40]. Очевидно, что таких средств у РФ нет. Но благодаря частным инвестициям, участию партнеров нашей страны проекты реализуемы. Инверсионный Фонд Нового Шёлкового пути насчитывает 55 млрд. долл. [10]. А объёмы прямых инвестиций КНР в страны проекта «Один пояс - один путь» превысили 130 млрд. долл.[47; 52]. Стоит отметить, что Китай за 11 и 12 пятилетку потратил 600 млрд. долл. на развитие дорожной инфраструктуры на своей территории [39]. Стоит и упомянуть российские мегапроекты – одна Зимняя Олимпиада в Сочи стоила по разным оценкам от 8 млрд. до 40 млрд. долл. [6,2], а

чемпионат мира по футболу в 2018 г. – 14 млрд. долл. [32]. Россия планирует потратить на космическую деятельность в 2022-2024 гг. 629,64 млрд. руб. (почти 9 млрд. долл. по курсу ЦБ на 2021 г.), сообщает ТАСС, ссылаясь на пояснительную записку к проекту бюджета на 2021 г. Все эти цифры дают уверенность, что с финансовой точки зрения такой важный проект как ТНК может быть реализован.

У России есть соседи, такие как Япония, Китай, Республика Корея, США, европейские страны, которые готовы поддержать проекты ТНК. Остается необходимость построения устойчивых отношений, стабильность и предсказуемость политической ситуации, что также положительно повлияет на внутреннее развитие страны и проведение тщательного этапа подготовки [40]. Прямая прибыль от ТНК измеряется триллионами рублей [22, с. 32]. Если говорить о сопутствующих услугах (экспорте энергоносителей через ТНК, упрощении торговли и экономии ресурсов за счёт единой дорожной сети) доход в перспективе может составить несколько десятков трлн. руб. В перспективе перехода на сухопутный транзит, ВВП страны может вырасти в несколько раз.

#### Политико-социальный блок.

Автор утверждает, что ТНК может успешно работать только при максимальном развитии человеческого капитала, - это равнозначная цель ТНК и необходимое условие реализации. *Отдельно нужно объяснить, что духовно-культурным, ценностным базисом может стать гуманизм.*

Автор выдвигает ряд гипотез, наиболее благоприятствующих ТНК. В XXI в. одним из самых важным является человеческий капитал. Государства, которые не способны принять это и предоставить все возможности для роста и саморазвития человека, обречены на угасание. Глобализация и цифровизация стирают значимость границ и барьеров. Россия со своим опытом сожития и сохранения самобытности различных

народов может стать новым местом для реализации международных идей и проектов. Для этого необходимо соблюдение ряда принципов:

- гуманизм, развиваемый через мультикультурный созидательный опыт защиты национальных интересов экономико-дипломатическими методами;
- «очеловечивание» политики и национальных интересов;
- формирование гражданской нации как следствия запроса общества. Корни нашего национального духа лежат в креативности, смекалистости, направленном на общественное развитие индивидуализме, предприимчивости и стойкости перенесения тяжелых условий;
- оригинальное евразийство, рассматривающее одну нацию россиян;
- Россия - мультикультурная нация, основанная на принципе уважения суверенитета соседей и единого экономического пространства;
- следование признанным международным нормам;
- отказ от имперских традиций;
- легизм - следование законам и равенство всех перед ним.

#### **Преимущества (экономико-политическое обоснование)**

Если рассматривать национальную идею не как строгий план цепочки мегапроектов, а как гибкую модель развития, то у трансконтинентальной национальной концепции много плюсов и возможностей. Только мы с нашим большим опытом сожития разных культур можем выдержать эту историческую роль. Возведение этой концепции в ранг национальной идеи - это не прихоть автора, а естественный и необходимый исторический процесс.

Эта модель могла бы решить многие современные проблемы, Российской Федерации такие как:

- медленный экономический рост;
- технологическое отставание;
- демографические проблемы;
- бедность;

- *неравномерность развития и плохая связанность регионов;*

- *низкая инвестиционная привлекательность.*

Одним из существенных плюсов этой концепции заключается в повышении значимости России в мировых экономических отношениях, а также:

- экономический базис для развития остальных секторов экономики, замена отсталой сырьевой экономики на более технологичную;

- обретение важных экономико-политических возможностей и рычагов;

- сопутствующее развитие цифровых отраслей;

- создание рабочих мест в регионах и приток населения (особенно это актуально для Дальнего востока и Сахалина, где отток населения фиксируется годами).

Важный критерий, способствующий реализации ТНК – сильный патернализм государства на первом этапе, но с последующим нарастанием участия частного сектора, закладывающего переход от государственного капитализма к частной инициативе. Ещё одним преимуществом развития ТНК является трансформация от экстенсивного к интенсивному способу освоения территорий за счет необходимости внедрения современных технологий.

В общей концепции одним из механизмов является отрасль импорта транспортно-логистических услуг. Надо создать все условия для роста таких компаний в единой системе ТНК. Хотя некоторые ученые и политики говорят, что значимость мегапроектов сводится к нулю, по мнению автора, проблема заключается в их не окупаемости и направленности только на внутреннюю политику, а не на внешнюю. Из-за этого снижается экономический потенциал [17]. Важно отметить, что эти проекты являются взаимовыгодными, но, без привлечения инвестиций и создания необходимой инфраструктуры на своей территории, реализация таких крупных проектов невозможна. Для партнёров этот проект принесёт прямую прибыль за счёт

снижения издержек за перемещения и таможенного оформления грузов через территорию одной страны. Если рассматривать проекты нового Шёлкового пути, то маршруты будут прокладываться через Казахстан и РФ, а другие маршруты - через 4-5 стран [20]. Морские грузоперевозки составляют более 90% грузоперевозок в современной мировой экономике.[3; 32; 40]. Как показали обстоятельства, Суэцкий канал является перегруженным и не способным полностью удовлетворить спрос на международные поставки. 6-дневный паралич Суэцкого канала танкером Evergreen в 2021 г. принес 900 млн. долл. убытка для торговли.

В сообщении Европа – Азия Транссибирская магистраль обладает рядом конкурентных преимуществ, объективно недостижимых для морского транспорта. В первую очередь, это срок доставки: в среднем груз из Восточной Азии в Центральную Европу доставляется контейнерным поездом в течение 10-17 суток, а морским - 45-60 суток [3]. Плюсы сухопутного передвижения состоят в следующем:

- возможность перевозок больших партий груза;
- независимость от погодных условий;
- высокая надёжность сохранности грузов;
- низкая себестоимость при перемещении на дальние расстояния;
- экологическая чистота (выбросы CO<sub>2</sub> меньше в 4-5 раз по сравнению с морскими перевозками и в десятки с авиа и авто);
- стабильность транспортировки, гибкие возможности, быстрый фрахт [32].

Одним из важных преимуществ является возможность переориентирования Японии (80% морских перевозок) на сухопутную магистраль через Россию [40].

Благодаря Транссибу вдоль дороги росли крупные города, развивалась промышленность, осваивались новые

территории. Из-за создания разветвлённой дорожной сети и вовлечения регионов в единую структуру уменьшается центростремительная сила, такая сеть становится «позвоночником» страны.

Исторический опыт создания подобных проектов доказывает эффективность. США ускорили освоение западных регионов страны с помощью сетей железных дорог (трансконтинентальная магистраль, связавшая два побережья) [14]. Британская империя обрела богатства при помощи торговли и географических открытий: создание частной с государственными капиталовложениями Ост-индской компанией.

Также существенным преимуществом ТНК является необходимость реформ – «коренных изменений» во внутренней политике:

- борьба с неэффективными бюрократическими процедурами;
- борьба с коррупцией как одного из основных тормозов развития;
- обеспечение института частной собственности;
- создание устойчивого инвестиционного климата.

*Развитие такой концепции ведет к переоткрытию рынков двух континентов. Она меняет связи рынков и ставит новые возможности для реализации логистического потенциала РФ. И пока Россия находится на месте, упускается выгода и возможность трансформации экономики, происходит потеря еще одного драгоценного ресурса - времени.*

### **Рекомендации для реализации ТНК**

По мнению автора, для развития проекта необходимы следующие действия:

- изменения во внешней политике (программа «примирение и инвестиции»);
- признание ТНК в международном сообществе как важного международного проекта, получение мандата ООН;
- применение технологий высокоскоростных дорог (передовые проекты, опыт Китая и Японии), заключение договоров с инвесторами;

-увеличение транзитного потенциала и др.

В этом ряду и создание долгосрочной государственной программы на 50-100 лет со следующими необходимыми этапами:

- соединение Японии, США с Евразией [12;15];
- трансформация существующей сети дорог в высокоскоростную для увеличения товарооборота [44];
- использование части ресурсной ренты для финансирования ТНК
- привлечение частных инвесторов (включая иностранных), выпуск займов, создание частных дорог;
- развитие Северного морского пути;
- преобразование таможенной системы, создание понятной и гибкой системы налогообложения;
- проектирование сети хранения и обслуживания новой инфраструктуры;
- создание независимых от государства частных перевозчиков и платных дорог;
- искоренение коррупции;
- снижение налогов в малонаселённых областях;
- роботизация и автоматизация доставки грузов, серьёзная оптимизация скорости;
- культурное и интеллектуальное исследование места России в мире [26];
- реформа регионального управления («реальный федерализм»);
- создание отлаженной системы «от двери до двери»;
- общая тарифная политика для транзита;
- решение проблемы износа инфраструктуры и низкой пропускной способности;
- поддержка своих международных логистических операторов;
- решения проблемы «оторванности» Сибири и населения Дальнего Востока от остальной части России [7];
- активное привлечение инвесторов и предпринимателей;
- использование признанных

эффективных институтов развития;

- использование передовых проектов высокоскоростных перевозок (интересными кажутся проекты скоростного тоннельного перемещения Илона Маска) и др.

Многие технические проблемы, связанные с эксплуатацией в северных широтах, могут быть решены, и реализация начаться в ближайшем будущем:

- свободная колея может решить важную проблему разности ширины колеи в России и мире [40];
- внедрение поездов с тяговыми аккумуляторами упрощают использование и электрификацию [13];
- с годами повышается предел скоростей для грузового и пассажирского состава;
- темпы строительства и скорость прокладывания дорог многократно возросли с XX ст.;
- улучшают системы мониторинга и контроля поездов и др.

*Максимальная скорость пассажирского поезда составляет 431 км/час. В Китае даже обычные поезда ставят рекорды в эксплуатации: например, на китайской линии Пекин – Шанхай можно прокатиться со скоростью 330 км/ч. [33]. Несмотря на активное строительство КНР дороги в обход Сибири через Казахстан, Транссиб выступает как уже готовый элемент диверсификации паневразийской линии [46].*

Для поднятия привлекательности проекта возможны первые простые шаги – строительство моста (тоннеля) в Японию, построение системы быстрых перемещений грузов между центром «мировой мастерской мира» - Китаем и ЕС [36]. На данный момент существует несколько центров по развитию концепции трансконтинентальных дорог, один из них – компания InterBering, занимающаяся интеллектуальным развитием проекта Берингова тоннеля [14; 30]. В новостных агентствах постоянно упоминается о желании японцев соединить острова с Евразией через о. Сахалин. Сама система соединения

содержит огромный потенциал - через сам мост пойдет поток товарообмена, туристический спрос в Россию вырастет [14; 16]. Безусловно, это имиджевый проект для России. Но он несет определённые риски для дальнейшего сотрудничества и связанности территорий. Например, Сахалин демографически и экономически деградировал. Необходимо создать все экономические предпосылки для сплочения регионов и формирования устойчивой связи с федеральным центром [43].

В рамках таких важных международных проектов возникает необходимость жесткой и непримиримой борьбы с коррупцией. По индексу восприятия коррупции (Corruption Perceptions Index, CPI) за 2020 г. Россия набрала 30 баллов из 100 и заняла 129 место из 180. Страны ранжируются по шкале от 0 до 100 баллов, где 0 обозначает самый высокий уровень восприятия коррупции, а 100 – самый низкий [34]. Контроль за расходованием средств становится важным аспектом для выживания самой концепции. Но ситуация слабо меняется: «В 2021 году Счетная палата завершила 346 мероприятий. По итогам этих проверок выявлено 4253 нарушения и недостатка на общую сумму 1 541,4 млрд. руб.» [28]. По мнению автора, одной из вероятных причин этого служит излишняя бюрократизация в стране. Возможно, бюрократия – это защита от ошибки, но ни когда она сама становится ей.

Также признан перспективным элемент МТК Северный морской путь (СМП), о чём говорит высокий интерес со стороны инвесторов и включения в проект «один пояс – один путь», но он действует только 6 месяцев в году [8]. Несмотря на свои ограничения, СМП встраивается в ТНК как элемент диверсификации торговых путей. К сожалению, Транспортная стратегия РФ не отражает все необходимые элементы ТНК и не соответствует современным темпам строительства дорог в мире. Качество и срок службы хуже, а содержание дороже. По темпам

строительства Россия - на 21 месте и отстаёт от Канады в 8 раз, хотя страны находятся в тех же широтах. Невыполнение основных целей Транспортной стратегии РФ по ключевым показателям отмечают эксперты и указывают в государственных докладах по её реализации [10]. Диверсификация МТК также соответствует стремлениям Китая, помимо «Одного пояса и одного пути». [35]

### Заключение

В истории России постоянно происходила переориентация отношений с союзниками и противниками. Геополитическая реальность для России менялась не только с приходом новых правителей в самой России, но из-за внешних обстоятельств. В обществе велись и ведутся дебаты по поводу национальной идеи и пути к ней. Возможный образ будущего всё ещё находится в стадии формирования. По мнению автора, сейчас мы находимся в уникальном состоянии «межвременья»: одна эпоха уже закончилась или скоро завершится, а новое время ещё не началось. Успешность страны в будущем зависит от консолидации политических сил и создания объединённого плана устойчивого развития страны на долгосрочный период. На данный момент трансляция будущего происходит через отдельные программные идеи и через их старт.

ТНК даёт варианты для использования максимально лучшего базиса и прорывного ресурса – геополитического положения в соединении с человеческим капиталом. Она может удовлетворить запрос на глобальную («мессианскую») роль России в мире, направив эту энергию и силы внутрь страны, а не вовне.

По мнению автора, России стоит обратить на приверженность Китая «пути мирного развития», нацеленность на построение «китайской мечты» – средне зажиточного общества, «инновационной модели сотрудничества» и возвращения мирового первенства за счёт построения новой экономической модели.

**Что в итоге?**

Россия может стать мировой экономической артерией, объединяющей ценности Европы и Азии, совершить переход на новый технологический уровень, поменяв роль догоняющей страны на страну развитую. Для нашей страны подобные проекты представляют собой не просто незакрытый геополитический и исторический «гештальт», но и высокий экономический потенциал. Это шанс для разворота от рецессии к развитию. Международная функция ТНК – выход из самоизоляции, означающий способность меняться и участвовать в проектах вместе со всем миром.

**От Берлина до Пекина за 1 день?**

Есть реализуемая возможность строить такую же высокоскоростную магистраль в Европу целиком через Россию, что будет длиннее на несколько тысяч километров, но грузы будут проходить через территорию одной страны. *Транзит по Транссибу из Токио или из Сеула до Лондона может осуществляться всего за 15-17 суток. Этот путь может стать самым коротким из Европы в Японию или Корею [40].* На данный момент Великий Шелковый путь строится через Центральную и Среднюю Азию.

Отметим существенные плюсы ТНК:

- обобщественность, так как эта концепция является групповым авторством с участием экономистов, философов, географов, инженеров и др.;
- не синтетичность генезиса, а сложение и комбинация естественных форм развития страны;
- глубокие исторические корни;
- перераспределение рабочих мест в регионах, разворот тенденции оттока населения;
- обязательно мирное созидание и мирное сосуществование РФ с миром.

Безусловно, создание альтернативных вариантов развития – хороший план. В интересах России – создание такой сети через свою территорию и объединение с будущим возможным проектом

трансконтинентальной дороги в Северную Америку. Создание устойчивой международной системы перевозок грузов позволит благоприятно развивать экономику внутри страны. К большому сожалению, все эти проекты отодвигаются из-за политических кризисов и мировой конъюнктуры. Автор убежден, что если и есть национальная идея у России, то самым удачным воплощением она может стать только в совокупности с ТНК. В перспективе – рассмотрение ТНК по критериям национальной идеи и более детальное описание аспектов самой концепции. Закончим словами Д.М. Менделеева из его книги «Познаю Россию»: «Страна-то ведь наша особая, стоящая между молотом Европы и наковальней Азии, долженствующая, так или иначе, их сблизить» [22, с. 27].

**Список использованной литературы и источников**

1. Алекперов В.Ю. Нефть России: прошлое, настоящее и будущее. М.: Креативная экономика, 2011. 432 с.
2. Анисимова Н., Сабитова А. Олимпиаду в Сочи оценили в 1,5 трлн рублей // *kommersant.ru*. 2016. 19 февр. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2921471> (дата обращения: 18.04.2022)
3. Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия: сводный аналитический доклад (монография). М.: Белый Ветер, 2017. 161 с.
4. Афанасьева В.И. Россия первой четверти XX столетия: формирование государства нового типа: учебное пособие. Изд. 2-е, испр. и доп. М.: Юрлитинформ, 2020. 207 с.
5. Новиков Д.П. Большое евразийское партнерство: возможное региональное влияние и интересы России // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2018. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/bolshoe-evraziyskoe-partnerstvo-vozmozhnoe>

regionalnoe-vliyanie-i-interesy-rossii (дата обращения: 06.06.2022).

6. Немцов Б. Мартынюк Л. Независимый экспертный доклад – зимняя олимпиада в субтропиках // nemtsov.ru. 2013. URL: <https://nemtsov.ru/2013/05/zimnyaya-olimpiada-v-subtropikakh/> (дата обращения: 18.04.2022)

7. Внешняя угроза как движущая сила освоения и развития Тихоокеанской России // Центр стратегических оценок и прогнозов URL: <https://carnegie.ru/2013/05/30/ru-pub-52144> (дата обращения: 26.03.2022).

8. Гуранова А.А. Логистические преимущества Северного морского пути // researchgate.net March 2019 Journal of International Economic Affairs 9(1):169 DOI:10.18334/eo.9.1.39636 URL: [https://www.researchgate.net/publication/332349680\\_Logisticskie\\_preimusestva\\_Severnogo\\_morskogo\\_puti](https://www.researchgate.net/publication/332349680_Logisticskie_preimusestva_Severnogo_morskogo_puti) (дата обращения: 20.03.2022).

9. Гусева Е.В. Культурная единица «дорога»: атрибутивно-семантические свойства: дисс. ... канд. философ. Наук. Н. Новгород, 2001. 154 с.

10. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2020 год // Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. 2022. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/11/11430?type=0> (дата публикации: 20.08.2021).

11. Вандалковская М.Г. Прогнозы постбольшевистского устройства России в эмигрантской историографии (20-30-е годы XX в.). СПб.: Центр гуманитарных инициатив, 2015. 238 с.

12. Елисеев В.А. Проблемы и факторы принятия решений при проектировании тоннеля под Беринговым проливом // ЭСГИ. 2016. № 2 (10). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-i-factory-prinyatiya-resheniy-pri-proektirovanii-tonnelya-pod-beringovym-prolivom> (дата обращения: 18.04.2022).

13. Ефремов А. VDB: стратегия

перехода к поездам на тяговых аккумуляторах // Железные дороги мира. 2021. 2 сент. № 8. URL: <https://zdmira.com/articles/vdb-strategiya-perekhoda-k-poezdam-na-tyagovykh-akkumulyatorakh> (дата обращения: 18.04.2022).

14. История и перспективы развития транспорта на севере России: Сб. науч. ст. Ярославль: Ярославский филиал ПГУПС, 2021. 199 с // interbering.com URL: [https://interbering.com/Bering-railroad-articles-ru/Edinaya\\_Transportnaya\\_Sistema\\_Planety\\_Zemlia-istoriya,\\_sostoyanie,\\_perspektivy--PotapovAV,\\_SychevVP,\\_SolovyevFG.pdf](https://interbering.com/Bering-railroad-articles-ru/Edinaya_Transportnaya_Sistema_Planety_Zemlia-istoriya,_sostoyanie,_perspektivy--PotapovAV,_SychevVP,_SolovyevFG.pdf) (дата обращения: 18.03.2022).

15. Канаев Е. Строительство тоннеля под Беринговым проливом: новая сверхзадача российской политики в АТР? // Россия в глобальной политике. 2012. 16 фев. (электронный журнал) URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/stroitelstvo-tonnelya-pod-beringovym-prolivom-novaya-sverkhzadacha-rossiyskoy-politiki-v-atr/> (дата обращения: 18.03.2022).

16. Китай подготовился к испытаниям трансграничного моста через Амур // Expert.ru. 2022. 17 апр. URL: <https://expert.ru/turbopages.org/expert.ru/s/2022/04/17/kitay-podgotovilsya-k-ispytaniyam-transgranichnogo-mosta-cherez-amur/> (дата обращения: 18.04.2022).

17. Комлева Н.А. О геополитических ресурсах. Геополитические ресурсы: попытка классификации // Пространство и Время. 2013. № 3 (13). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopoliticheskie-resursy-popytka-klassifikatsii> (дата обращения: 10.04.2022).

18. Крупнов Ю.В. Транссиб «Версия 2.0» как инструмент восстановления транзитного потенциала и основа выживания России в 2020-2030 гг. // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2010. № 2 (27). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transsib-versiya-2-0-kak-instrument-vostranovleniya>

tranzitnogo-potentsiala-i-osnova-vyzhivaniya-rossii-v-2020-2030-gg (дата обращения: 22.04.2022).

19. Крюкова Е.Л., Лемьева И.В., Ларионова А.А. Национальная идея для современной России // Российские регионы: взгляд в будущее. 2015. № 3 (4). URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/natsionalnaya-ideya-dlya-sovremennoy-rossii-1> (дата обращения: 04.04.2022).

20. Левченко Т.А. Реализация инициативы «Один пояс - один путь»: цели, достижения, вызовы // АНИ: экономика и управление. 2020. №4 (33). URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/realizatsiya-initsiativy-odin-poyas-odin-put-tseli-dostizheniya-vyzovy> (дата обращения: 18.04.2022).

21. Мартишина Н.И. Аксиология дороги в российской культуре и её философско-художественная репрезентация // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. 2020. № 2 (27) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aksiologiya-dorogi-v-rossiyskoy-kulture-i-eyo-filosofsko-hudozhestvennaya-reprezentatsiya> (дата обращения: 17.04.2022).

22. Материалы международной конференции «Трансконтинентальная магистраль Евразия-Америка через Берингов пролив» // «FORUM international». 2007 № 7. URL: [https://larouchepub.com/eiw/public/2007/2007\\_20-29/2007-24/pdf/forum\\_7.pdf](https://larouchepub.com/eiw/public/2007/2007_20-29/2007-24/pdf/forum_7.pdf) (дата обращения: 26.04.2022)

23. Миллер А.И. Нация, или Могущество мифа СПб.: Европейский ун-т, 2016. 145 с.

24. Национальная идентичность. Постигание смысла // Россия в глобальной политике URL: <https://globalaffairs.ru/articles/natsionalnaya-identichnost-postizhenie-smysla/> (дата обращения: 15.03.2022).

25. Национальная идея в Западной Европе в Новое время. Очерки истории / Отв. ред. В.С. Бондарчук. М.:

ИКД «Зерцало-М»; Издательский дом «Вече», 2005. 496 с.

26. Орлов И.Б. Национальная идея России как механизм духовной мобилизации и цивилизационной идентичности // Мир и политика. 2010. № 7. С. 79-85. URL: <https://www.hse.ru/data/2011/09/17/1208051534/Национальная%20идея%20России%20как%20механизм%20духовной%20мобилизации.pdf> (дата обращения: 22.04.2022).

27. Орлов И.Б. Национальная идея России в истории мысли // Национальная идея России. Коллективная монография. В 6 т. Т. 1. М.: Научный эксперт, 2012. С. 59-79. URL: <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/folder/rekvbstb10/direct/64307743> (дата обращения: 22.04.2022)

28. Отчет о работе Счетной палаты Российской Федерации в 2021 году // Счетная палата Российской Федерации: официальный сайт. 2022. URL: [https://ach.gov.ru/reports/report\\_2021](https://ach.gov.ru/reports/report_2021) (дата обращения: 25.03.2022).

29. Отчет о результатах экспертно-аналитического мероприятия «Анализ воспроизводства минерально-сырьевой базы Российской Федерации в 2015–2019 годах» // URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/b99/b998773313b87e724ed09f287754d180.pdf> (дата обращения: 20.03.2022).

30. Официальный сайт компании Интерберинг Intercontinentalrailway. URL: <https://www.intercontinentalrailway.com/> (дата обращения: 15.03.2022).

31. Павлова В.А. История транспортного строительства: учебное пособие. Самара: Самарский гос. архитектурно-строит. ун-т, 2007. – 187 с.

32. Пузырев Д., Савина С., Романов В. и др. Как менялся бюджет чемпионата мира по футболу 2018 года // РБК. 2018. 8 июня. № 101 (2825). URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2018/06/08/5b02f8039a7947289e44a869> (дата обращения: 18.04.2022).

33. Протяжённость ВСЖД в Китае превысила 40 тыс. км // ChinaLogist.ru. 2022. 16 янв. URL:

<https://chinalogist.ru/news/protyazhyonno-st-vszhd-v-kitae-prevysila-40-tys-km-21922>

(дата обращения: 20.03.2022).

34. Россия в Индексе восприятия коррупции-2020: 30 баллов и 129 место // Трансперенси Интернешнл – Россия URL: <https://transparency.org.ru/research/index-s-vospriyatiya-korruptsii/rossiya-v-indekse-vospriyatiya-korruptsii-2020-30-ballovo-i-129-mesto> (дата обращения: 25.03.2022).

35. Мирзаев Р. Геополитика нового Шелкового пути. М.: Известия, 2004. – 302 с.

36. Рыскулов Д.М. Трансазийский Коридор развития: вчера, сегодня, завтра. М.: Креативная экономика, 2012. 247 с.

37. Сакульева Т.Н., Метёлкин П.В. Транссибирская магистраль как одна из составных частей транспортной инфраструктуры национальной экономики России // Вестник ГУУ. 2015. №7. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transsibirskaya-magistral-kak-odna-iz-sostavnyh-chastey-transportnoy-infrastruktury-natsionalnoy-ekonomiki-rossii> (дата обращения: 14.03.2022).

38. Стариков И.В. О мегапроекте «Единая Евразия: ТЕПР-ИЕТС» // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. 2019. № 2-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-megaproekte-edinaya-evraziya-tepr-iets> (дата обращения: 22.04.2022).

39. Суперпроекты Китая: полтриллиона долларов на высокоскоростные железнодорожные магистрали // [www.onliner.by](http://www.onliner.by) URL: <https://realt.onliner.by/2014/04/04/hsr> (дата обращения: 07.03.2022).

40. Суходолов А.П. Транзитный потенциал России // Сетевое издание «Интересант» URL: <https://www.interessant.ru/economics/transitnyi-potentsial-ross> (дата обращения: 24.03.2022).

41. Идея // Толковый словарь Ожегова. 1949-1992. URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ogegova/70694> (дата обращения: 15.04.2022).

42. Философский

энциклопедический словарь. М.: Советская энциклопедия, 1983. URL: [https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc\\_philosophy/2537/КОНЦЕПЦИЯ](https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_philosophy/2537/КОНЦЕПЦИЯ) (дата обращения: 15.04.2022).

43. Тернопольская О. Набирая скорость: как Транссиб повлиял на экономику России. // [iz.ru](http://iz.ru). 2021. 23 апр. URL: <https://iz.ru/1155585/olesia-ternopolskaia/nabiraia-skorost-kak-transsib-povliial-na-ekonomiku-rossii> (дата обращения: 15.04.2022).

44. Транзит по Транссибу Как он возник, как развивается и каким будет // Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза «Союзный нарратив 2050» URL: <https://www.sonar2050.org/storage/files/Доклады/СОНАР/Транзит%20по%20Транссибу.pdf> (дата обращения: 21.04.2022).

45. Тренин Д. Post-imperium: евразийская история. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2012. 326 с.

46. Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. 50 с. URL: [https://eabr.org/upload/iblock/304/EDB-Centre\\_2018\\_Report-50\\_Transport-Corridors\\_Barriers-and-Investments\\_RUS.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/304/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_RUS.pdf) (дата обращения: 14.04.2022).

47. Фонд Шёлкового пути: официальный сайт. URL: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html> (дата обращения: 17.04.2022).

48. Фэн Шаолэй. Не забывая прошлого, смотреть в будущее // Россия в глобальной политике. 2013. № 5 URL: <https://globalaffairs.ru/articles/nezabyvaya-proshlogo-smotret-v-budushhee/> (дата обращения: 17.04.2022).

49. 1000 лет русского предпринимательства: Из истории купеческих родов / Сост., вступ. ст., примеч. О. Платонова. М.: Современник, 1995. 478 с.

50. Bering Strait Tunnel and Peace

Park // Кооперативная проектная мастерская А-2 URL: <http://www.proa2.ru/projects/bering-park> (дата обращения: 26.03.2022).

51. Dr. Victor N. Razbegin Eurasia-North America Multimodal Transport // Schiller Institute URL: [https://archive.schillerinstitute.com/conf-iclc/2007/landbridge\\_conf\\_razbegin.html](https://archive.schillerinstitute.com/conf-iclc/2007/landbridge_conf_razbegin.html) (дата обращения: 26.03.2022).

52. Dr. Christoph Nedopil Wang. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report // H1 2021 IIGF Green BRI Center Beijing. 2021. July. URL: <https://greenfdc.org/wp->

[content/uploads/2021/07/21\\_07\\_22\\_BRI-Investment-Report-H1-2021.pdf](content/uploads/2021/07/21_07_22_BRI-Investment-Report-H1-2021.pdf) (дата обращения: 18.04.2022).

53.

<https://interbering.com/Research-projects-and-proposals.html>

54. Mayank Halmare, Akshay Jawarkar, Sonia Mutreja. Logistics Market by Mode of Transport: Global Opportunity Analysis and Industry Forecast 2017–2027 / AT: Freight & Logistics // Allied Market Research. 2022. URL: <https://www.alliedmarketresearch.com/logistics-market> (дата обращения: 18.04.2022).

## TRANSCONTINENTAL NATIONAL CONCEPT AS A NEW NATIONAL IDEA AND AN INCENTIVE TO RUSSIA'S ECONOMIC GROWTH

**Ilya Miakinin** – mastered the bachelor's program in Land management and Cadastres, Moscow State University of Geodesy and Cartography (MIIGAiK), Faculty of Territorial Development, E-mail: ilay1407@mail.ru

The concept of this idea is as follows: for the multi-purpose development of Russia at the present stage, with a special geopolitical situation, it is necessary to update the state policy program and create a new model of prospects for the development of the country in the future. The development of a transnational transport network passing through Russia can become a new national idea and an impetus to economic growth.

### Keywords:

National idea of Russia, transport concept, geopolitics, Bering Strait Tunnel, transnational transport network