

ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР: ВОСТОЧНЫЙ ВХОД

TRANS-ARCTIC TRANSPORT CORRIDOR: EASTERN ENTRANCE

Кугаевский А. А.

Kugaevsky A. A.

АННОТАЦИЯ

Данная статья продолжает дискуссию о проблемах и задачах формирования Трансарктического транспортного коридора как важного элемента транспортной сети страны, все более приобретающего и исполняющего роль магистрали глобального значения. Цель исследования — дать целостное представление о транспортной системе Арктики, Севера, Сибири и Дальнего Востока как единого народнохозяйственного комплекса, решающего жизненно важные задачи общенационального развития и эффективного освоения пространства для будущего развития России. В нынешнем состоянии уровня научных знаний в области транспортной науки, быстро текущих процессов изменений во всех областях жизнедеятельности страны крайне важна задача возрождения транспортной науки, призванной изучать закономерности отраслевого развития транспортного комплекса и предлагать решение актуальных задач текущего периода и дальней перспективы.

ABSTRACT

This article continues the discussion of the challenges and objectives of developing the Trans-Arctic Transport Corridor as a key element of the country's transportation network, which is increasingly assuming and fulfilling the role of a globally significant highway. The purpose of the study is to provide a holistic understanding of the transportation system of the Arctic, North, Siberia, and the Far East as a unified national economic complex addressing vital national development issues and the effective development of space for Russia's future development. Given the current state of scientific knowledge in the field of transportation science and the rapidly evolving processes of change in all areas of the country's life, the task of reviving transportation science is crucial. This aim is to study the patterns of sectoral development of the transportation complex and propose solutions to pressing current and long-term challenges.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Трансарктический транспортный коридор; восточный полигон; северный завоз; модель развития транспорта.

KEY WORDS

Trans-Arctic transport corridor; eastern polygon; northern delivery; transport development model.



Кугаевский Александр Андреевич

— кандидат экономических наук,
член-корреспондент Российской ин-
женерной академии, советник ректора
Северо-Восточного федерального уни-
верситета им. М. К. Аммосова;
г. Якутск, ул. Белинского, д. 58;
kugaev@mail.ru

Kugaevsky Alexander Andreevich

— Candidate of Economic Sciences,
Corresponding Member of the Russian
Engineering Academy, Advisor to the Rector
of the North-Eastern Federal University
named after M. K. Ammosov;
Yakutsk, Belinsky St., Bldg. 58;
kugaev@mail.ru

Введение: продолжение разговора о Транс- арктическом транспортном коридоре

В условиях трансформации глобальной транспортно-логистической системы и усиления роли Арктики как стратегического макрорегиона особую значимость приобретает формирование новых мультимодальных транспортных коридоров. Одним из наиболее перспективных проектов в данном контексте выступает Трансарктический транспортный коридор (ТТК), рассматриваемый как мультимодальная система, объединяющая морские, железнодорожные, речные и автомобильные коммуникации. Его развитие непосредственно связано с обеспечением устойчивости глобальных цепочек поставок, диверсификацией транспортных маршрутов между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР), а также с социально-экономическим развитием северных и арктических территорий. Об этом мы уже писали на страницах данного журнала в 2025 году [1]. Нынешняя статья продолжает дискуссию о проблемах и задачах формирования ТТК как важного элемента транспортной сети России.

Актуальность исследования обусловлена несколькими факторами. Во-первых, изменением конфигурации мировой логистики и ростом рисков на традиционных южных маршрутах, что повышает значение северных направлений. Во-вторых, расширением трактовки ТТК как комплексной системы, включающей потенциал крупнейших сибирских рек — Оби, Енисея и Лены в качестве связующих элементов между Северным морским путем (СМП) и железнодорожной инфраструктурой. В-третьих, наличием структурных ограничений, связанных с сезонностью навигации, дефицитом пропускной способности Восточного полигона и необходимостью оптимизации схем северного завоза. В совокупности это требует разработки новых методологических подходов к стратегическому планированию и управлению транспортными системами в Арктике.

Сегодня перспективы создания ТТК стали предметом обсуждения большинства российских экспертных и научных мероприятий, посвященных арктической тематике. Так, в ноябре 2025 года в повестке международной дискуссионной платформы «Северный форум по устойчивому развитию (СФУР)» (г. Якутск) была организована панельная дискуссия на тему: «Методология стратегического планирования: Трансарктический транспортный коридор и перспективы развития глобальной транспортной инфраструктуры в Арктике». Организаторами семинара выступили Российско-Азиатский консорциум арктических исследований (РАКАИ) и Проектный офис развития Арктики (ПОРА). Предметом обсуждения были следующие вопросы:

- пространство Трансарктического транспортного коридора — Трансконтинентальной железной дороги Россия — Аляска, Северный морской путь, Северный широтный ход, Транссиб, Великий шелковый путь; перспективные сценарии конфигурации Восточного транспортного полигона;
- методология прогнозирования грузовой базы и оценки экономической эффективности в зоне тяготения Трансарктического коридора и Трансконтинентальной магистрали Россия — Аляска;

Для цитирования:

Кугаевский А. А. Трансарктический транспортный коридор: восточный вход // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2026. № 2 (26). С. 38–45.

For citation:

Kugaevsky A. A. Trans-Arctic transport corridor: Eastern entrance // Arctic 2035: Current Issues, Challenges, Solutions. 2026. № 2 (26). P. 38–45.

- схемы организации комплексного участия железнодорожного, речного транспорта и автомобильного транспорта в общей логистической модели Трансарктического коридора и северного завоза в восточном секторе Арктики.

Обсуждение перспектив ТТК в рамках СФУР, несомненно, позволило существенно продвинуться в его концептуальном и прикладном осмыслении, но и задало новые направления дальнейших исследований и практической проработки ТТК как стратегического транспортного проекта.

Цель данной статьи — дать целостное представление о транспортной системе Арктики, Севера, Сибири и Дальнего Востока как единого народнохозяйственного комплекса, решающего жизненно важные задачи общенационального развития и эффективного освоения пространства для будущего развития России.

Методы исследования включают системный и сравнительный анализ, позволяющий рассмотреть ТТК как комплекс взаимосвязанных элементов. Дополнительно используются методы институционального анализа для оценки механизмов государственного участия в развитии арктической транспортной инфраструктуры.

Пространство «Трансарктический транспортный коридор»: новые вводные

На Восточном экономическом форуме в 2025 году Президент В. В. Путин еще раз акцентировал внимание на расширенном понятии «Трансарктический коридор»: «Я сказал и говорю про трансарктический коридор, потому что мы пришли к выводу, что нужно, конечно, оперировать соображениями большего масштаба... Эта комплексная система, которая должна объединить морской, железнодорожный, автомобильный виды транспорта... Она позволит использовать потенциал наших крупнейших рек, таких как Обь, Енисей и Лена... Все должно работать в единой системе» [2]. Участие сибирских рек в обеспечении внутренних грузопотоков, в том числе северного завоза, исторически и экономически было предопределено в ходе освоения северных территорий и их социально-экономического развития. При этом основные направления завоза грузов в районы Севера, Сибири были привязаны к Транссибирской железнодорожной магистрали с последующим подключением морских и речных участков до удаленных пунктов конечного назначения.

РИС. 1. ПРОСТРАНСТВО «ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ КОРИДОР»

Источник:
составлено автором.



ТАБЛ. 1. ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СИБИРСКИХ РЕК			
	Обь	Енисей	Лена
Протяженность, км	3650	3487	4400
Годовой сток, кмЗ	404	624	542
Ледостав в низовьях	октябрь	конец октября	конец сентября
Половодье в низовьях	начало июня	начало июня	середина июня
Скорость течения, м/с	0,75–1,5	0,8–1,1	1,5
Продолжительность навигации: среднее течение/низовья, дней	150/180	150/120	160/120
Расстояние от станции железной дороги до устья, км	2500 (Новосибирск — Лабытнанги)	2668 (Красноярск — Диксон)	1694 (Якутск — Тикси)
<i>Источник: составлено автором.</i>			

Северный морской путь выполнял ведущую роль в обслуживании арктических районов

Северный морской путь выполнял ведущую роль в обслуживании арктических районов (рис. 1). В восточные регионы Дальнего Востока весь завоз осуществлялся морским транспортом. С ростом пропускной способности Северного морского пути и технологического развития на речном транспорте сибирские реки могут принимать более существенную роль в обеспечении транзитных перевозок как связующие звенья единой транспортной сети в коридорах «СМП-Транссиб». В частности, такой проект уже ряд лет активно обсуждается с использованием транспортного потенциала р. Лены для пропуска транзитного грузопотока из Китая направлением в Западную Европу по схеме: железная дорога до г. Якутска (ст. Нижний Бестях), далее вниз по реке до морского порта и наконец по СМП до пунктов назначения. Объемы перевозок по этому направлению, заявляемые разными проектировщиками, прогнозируются от 3 до 10 млн тонн с перегрузкой на флот СМП в проектируемом морском порту «Найба» (Булунский улус Якутии). Проект речного пути с выходом на арктический бассейн с ограниченными сроками навигации требует детальной инженерной проработки по всему комплексу элементов, составляющих технологическую целостность транспортного процесса. Это провозная способность подвижного состава разных видов транспорта, включенных в общую схему, пропускная способность морских и речных береговых комплексов и судоходных путей, производственная мощность судостроительных и судоремонтных производств, вспомогательного и путейского флота, наконец подготовка кадров плавсостава, ремонтного производства, путевого хозяйства и других сфер трудозанятости.

При этом можно ожидать рождения конкурирующих транспортных схем обеспечения перевозок на меридиональных направлениях «юг-север», «север-юг» с использованием всех сибирских рек. Основные характеристики рек приведены в табл. 1.

Сочетание такой организации транспортного процесса «СМП — река — Транссиб — река — СМП» представляет большие возможности для маневра грузопотоками, следующими по Трансарктическому и Трансьевразийским транспортным коридорам, а также для повышения гарантий исполнения обязательств по доставке грузов при возникновении сложной ледовой обстановки в восточном секторе Арктики. Однако применимость той или иной схемы имеет объективные ограничения из-за сезонности речных и морских навигаций. В итоге вероятность использования сибирских рек в комплексных транспортных процессах будет определяться вполне осязаемыми показателями: простота технологической схемы, сокращение времени доставки и всех логистических процессов (скорости оборота товаров), стоимости пространственного перемещения материальных ресурсов и товаров, включая при необходимости стоимость ледокольной проводки транспортного флота.

При этом оценке подлежат не только транспортные расходы, а также все сопряженные затраты, возникающие в сфере обращения, но обусловленные построением

Сочетание такой организации транспортного процесса «СМП — река — Транссиб — река — СМП» представляет большие возможности для маневра грузопотоками

транспортной схемы доставки. В Республике Саха (Якутия), например, при гарантированных государственных поставках нефтепродуктов в объеме 1,2–1,3 млн тонн для годового потребления на складах и в хранилищах по пути следования объективно накапливаются среднегодовые сезонные и депоначионные запасы нефтепродуктов более 6 млн тонн. За счет этого достигается бесперебойность процесса обеспечения нефтепродуктами. Среднее время товарооборота при этом составляет более 650 дней, а стоимость в конечном пункте доставки увеличивается в два раза и более. Определяющими показателями являются продолжительность навигационных периодов в морских портах и на речных участках сибирских рек (табл. 1), а также сочетание навигационных речных и морских периодов. Например, морские участки включаются в схему доставки на месяц позже, чем большие сибирские реки, а на малых северных реках, которые завершают доставку водным транспортом, наиболее благоприятный период навигации к этому моменту уже проходит. В целом навигационные периоды и условия судоходства в Арктической зоне неустойчивы, зависят от многих климатических факторов, от ледовой обстановки в морях Северного Ледовитого океана, состояния судоходных условий на реках и в акваториях северных морей.

Таким образом, с актуализацией деятельности сибирских речных судоходных путей картина Трансарктического транспортного коридора дополняется новыми вариантами «сшивки» Европейского и Азиатско-Тихоокеанского пространства. Масштабность этой идеи и реализующий ее комплекс мероприятий требуют нестандартных четко выверенных решений. Маловероятно, что эта задача в полной мере может быть реализована в принципах и технологиях рыночных отношений.

Успешность осуществления северного завоза или транзита внешних грузопотоков в сжатые сроки навигационных периодов на реках 4–5 месяцев, на море 2–3 месяца зависит от четкого планирования и организации таких комплексных транспортных процессов. По этой причине региональные государственные органы власти непосредственно включаются в управление завозом грузов в северные и арктические районы страны. Однако формы и методы государственного участия требуют внимательного изучения и должного организационного и экономического обоснования. Стратегия развития мультимодальных схем организации деятельности транспорта и транспортной инфраструктуры на пространствах Арктики, Севера, Сибири и Дальнего Востока требует высокой научной подготовки.

Восточный вход

Задача «использовать потенциал наших крупнейших рек, таких как Обь, Енисей и Лена... все должно работать в единой системе» [2] в корне меняет взгляды на построение эффективных транспортных схем сообщений Восток — Запад — Восток. СМП и Транссиб традиционно рассматривались как самостоятельные внутренние транспортные коридоры, относительно конкурирующие между собой, но в системе единого народнохозяйственного планирования дополняющие друг друга. Теперь, когда СМП и Транссиб приобрели статус магистралей глобального значения, с включением в схему сибирских рек можно представить «меню» из разных вариантов организации перевозки в навигационный период на той или иной реке. Каждый из вариантов имеет свои характеристики. Например, путь из Китая в Европу по железной

ТАБЛ. 2. ПРОГНОЗЫ ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА*

Прогнозный период	Провозные возможности	Заявляемый спрос
2031 г.	332,6 млн тонн	537,3 млн тонн
2035 г.	384,5 млн тонн	553, 5 млн тонн

* Индикативный прогноз грузовой базы Восточного полигона.
Источник: Минтранс и РЖД.



РИС. 2. ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН

Источник: официальный сайт РЖД. URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=19716>.

дороге, по реке Лене до морского порта Тикси и далее по СМП примерно на 6 тыс. км. короче, чем традиционный морской путь через Берингов пролив. При этом обходятся самые сложные по ледовой обстановке участки СМП в Чукотском и Восточно-Сибирском морях. Аналогичный путь по рекам Енисей или Обь тоже имеет свои преимущества по продолжительности навигационного периода и лучшей подготовленности путевой и береговой инфраструктуры. Такие соображения не лишены смысла и требуют детальной научной и проектной проработки.

Надо иметь в виду, что в таких вариантах организации мультимодальных перевозок вновь актуализируется вопрос о потенциале пропускной способности Восточного полигона. По прогнозу Минтранса и РЖД, на горизонте 2030-х годов ожидается значительный дефицит провозной способности железнодорожных путей Восточного полигона (табл. 2, рис. 2).

Как видно, задача покрытия дефицита 170–200 млн тонн предельно сложная и требует внимательного подхода к поиску новых проектов приращивания пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры Дальнего Востока. Кроме того, Восточный полигон, Транссибирская железнодорожная магистраль, а в перспективе весь Трансарктический транспортный коридор примут еще и функции запасных путей сообщений при любом обострении ситуации на южных транспортных коридорах. Когда в марте 2021 года контейнеровоз Ever Given на шесть дней остановил движение по Суэцкому каналу [3], грузоотправители Азиатско-Тихоокеанского региона переориентировали свои грузопотоки на Транссибирскую магистраль. Это в свою очередь вызвало контейнерный кризис на Дальнем Востоке и сильно обострило задачу успешного выполнения плана северного завоза на Камчатку и в другие районы Арктики. Подобные ситуации могут происходить и по другим причинам, порождая риски перегрузки Восточного полигона.

Ряд новых проектов развития железнодорожного транспорта может положительно повлиять на пропускную способность сети. Существенный объем грузопотока примет новый специализированный угольный морской порт Эльга (Тугиро-Чумиканский район Хабаровского края) от 30 млн до 50 млн тонн [4] угля с месторождения «Эльга». АК «Железные дороги Якутии» ведет предпроектные исследования строительства железной дороги Якутск — Магадан, а также нового железнодорожного выхода в Китай с мостовым переходом через реку Амур в створе Джалинда (Амурская область) — Мохэ (Китай) [5].

Каждый из новых транспортных проектов, реализуемых в Арктике, на Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке, имеет самостоятельное предназначение, решает локальные задачи или реализуется в составе крупных индустриальных проектов, но в совокупности они формируют перспективную систему транспортных коридоров общенационального значения. Соответственно, тут необходимо сформировать общегосударственный макропроект развития транснациональных коридоров как единого отраслевого транспортного комплекса и, соответственно, «в деталях определить модель развития» [6].

Заключение

Проведенный в данной статье анализ показывает, что современное понимание Трансарктического транспортного коридора выходит за рамки традиционного восприятия Северного морского пути как самостоятельной транспортной магистрали. Формируется новая парадигма его развития как интегрированной мультимодальной системы, включающей железнодорожные линии, морские маршруты и речные транспортные артерии Сибири. Такое расширение функционального пространства коридора создает дополнительные возможности для гибкого перераспределения грузопотоков и повышения устойчивости транспортной системы в условиях внешних вызовов.

Включение сибирских рек — Оби, Енисея и Лены — в структуру транспортного коридора открывает перспективы формирования альтернативных маршрутов доставки грузов между Азией и Европой, позволяя сокращать расстояния перевозок и обходить наиболее сложные участки арктической навигации. Вместе с тем эффективность данных решений определяется рядом объективных ограничений, включая сезонность судоходства, несинхронность навигационных периодов, инфраструктурные ограничения и необходимость значительных инвестиций в развитие береговой и транспортной инфраструктуры.

Особое значение приобретает проблема дефицита пропускной способности Восточного транспортного полигона, который в перспективе может стать ключевым ограничителем развития как Транссибирской магистрали, так и Трансарктического транспортного коридора в целом. Это требует комплексного подхода к развитию транспортной инфраструктуры, включая реализацию новых железнодорожных проектов, модернизацию портов и создание дополнительных логистических мощностей.

Ключевым выводом является необходимость усиления роли государства в стратегическом планировании и управлении развитием арктических транспортных систем. Реализация масштабных мультимодальных проектов, функционирующих в условиях высокой неопределенности и природно-климатических ограничений, вряд ли возможна исключительно на основе рыночных механизмов. Требуется формирование единого макропроекта развития транснациональных транспортных коридоров с четко определенной моделью взаимодействия государства и бизнеса.

Таким образом, дальнейшее развитие Трансарктического транспортного коридора должно основываться на комплексном научно обоснованном подходе, учитывающем как экономические, так и природно-климатические, инфраструктурные и институциональные факторы. Только при условии согласованного развития всех элементов транспортной системы возможно формирование эффективного и конкурентоспособного северного транспортного маршрута глобального значения.

Необходимо сформировать общегосударственный макропроект развития транснациональных коридоров

Литература

1. Кугаевский А. А. Методология стратегического планирования: Трансарктический транспортный коридор // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2025. № 3 (23). С. 44–50.
2. Пленарное заседание X Восточного экономического форума. Президент России принял участие в пленарном заседании юбилейного, десятого Восточного экономического форума. // Президент России: офиц. сайт. 5 сентября 2025 года. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/page/22> (дата обращения: 11.04.2026).
3. «Пробка» в Суэцком канале: контейнеровоз сел на мель и перекрыл движение // РИА «Новости». 25.03.2021. URL: <https://ria.ru/20210325/kanal-1602785908.html> (дата обращения: 11.04.2026).
4. «Эльга» запускает строительство второй линии Тихоокеанской железной дороги // ТАСС. 22 апреля 2025. URL: <https://dzen.ru/a/aAd9JzMDBXmrOHeB> (дата обращения: 11.04.2026).
5. Якутия и Амурская область согласовали планы запуска грузов в Китай через Джалинда — Мохэ // Якутия.Инфо. 06.03.2026. URL: <https://yakutia.info/article/214778> (дата обращения: 11.04.2026).
6. Международный форум «Арктика — территория диалога». Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога». // Президент России: офиц. сайт. 27 марта 2025 года. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/76554> (дата обращения: 11.04.2026).

Reference

1. Kugaevsky A. A. Methodology of strategic planning: Transarctic transport corridor // Arctic 2035: Current Issues, Challenges, Solutions. 2025. № 3 (23). Pp. 44–50 (In Russian).
2. Plenary session of the 10th Eastern Economic Forum. The President of Russia took part in the plenary session of the jubilee, 10th Eastern Economic Forum. // President of Russia: official website. September 5, 2025. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/page/22> (accessed: 11.04.2026) (In Russian).
3. «Traffic jam» in the Suez Canal: container ship ran aground and blocked traffic // RIA Novosti. March 25, 2021. URL: <https://ria.ru/20210325/kanal-1602785908.html> (accessed: 11.04.2026) (In Russian).
4. Elga launches construction of second line of Pacific Railway // TASS. April 22, 2025. URL: <https://dzen.ru/a/aAd9JzMDBXmrOHeB> (accessed: 11.04.2026) (In Russian).
5. Yakutia and Amur Oblast agreed on plans to launch cargo to China via Dzhaliinda-Mohe // Yakutia.Info. March 6, 2026. URL: <https://yakutia.info/article/214778> (accessed: 11.04.2026) (In Russian).
6. International Forum «Arctic: Territory of Dialogue». Vladimir Putin spoke at the plenary session of the VI International Arctic Forum «The Arctic: Territory of Dialogue» // President of Russia: official website. March 27, 2025. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/76554> (accessed: 11.04.2026) (In Russian).