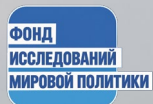




СОВЕТ ПО ВНЕШНЕЙ
И ОБОРОНОЙ ПОЛИТИКЕ



ФОНД ИССЛЕДОВАНИЙ
МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ



ФАКУЛЬТЕТ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ
И МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ



РОССИЯ
В ГЛОБАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ



ТОБОЛЬСКИЙ
КЛУБ



Пути и дороги Сибири



Москва 2026

Совет по внешней и оборонной политике
Фонд исследований мировой политики
Факультет мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ
Журнал «Россия в глобальной политике»
Тобольский клуб

ПУТИ И ДОРОГИ СИБИРИ

Доклад Тобольского клуба № 3

УДК 332.14
ББК 65.049(2Рос), 65.9(2Рос)8
П94

Электронное издание

П94 **Пути и дороги Сибири:** аналитический доклад. Пыжев А.И. и др. — М.:
Адвансед солюшнз, 2026. — 80 с.

ISBN 978-5-6054465-8-3



УДК 332.14
ББК 65.049(2Рос), 65.9(2Рос)8

ISBN 978-5-6054465-8-3

© Факультет мировой экономики и
мировой политики НИУ ВШЭ, 2026

Ответственный редактор и ведущий автор:

Пыжев Антон Игоревич, к.э.н., доцент, заместитель директора по научной работе, заведующий отделом прогнозирования экономического развития Красноярского края Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, г. Новосибирск; заведующий лабораторией экономики климатических изменений и экологического развития Сибирского федерального университета, г. Красноярск

Ведущий автор и редактор:

Бляхер Леонид Ефимович, д.филол.н., профессор Высшей школы социальных и политических наук Тихоокеанского государственного университета, председатель Хабаровского филиала Всероссийского политологического общества, член Философского научного общества, г. Хабаровск

**Научный руководитель проекта «Сибиризация России:
Поворот на Восток 2.0»:**

Караганов Сергей Александрович, д.и.н., научный руководитель факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ, почетный председатель Президиума Совета по внешней и оборонной политике, г. Москва

**Руководитель проекта «Сибиризация России:
Поворот на Восток 2.0»:**

Козылов Илья Сергеевич, заместитель директора Института мировой военной экономики и стратегии, старший преподаватель департамента зарубежного регионоведения факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ, г. Москва

Авторы:

Бляхер Леонид Ефимович, д.филол.н., профессор Высшей школы социальных и политических наук Тихоокеанского государственного университета, председатель Хабаровского филиала Всероссийского политологического общества, член Философского научного общества, г. Хабаровск

Вукович Наталья Анатольевна, к.э.н., доцент департамента мировой экономики факультета мировой экономики и мировой политики, академический руководитель Лаборатории ответственного бизнеса НИУ ВШЭ, г. Москва

Глушков Игорь Михайлович, председатель общественно-делового клуба «73-й Меридиан», помощник президента экспертного совета высокого уровня БРИКС, г. Омск

Ефременко Дмитрий Валерьевич, д.полит.н., руководитель департамента зарубежного регионоведения факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ, г. Москва

Караганов Сергей Александрович, д.и.н., научный руководитель факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ, почетный председатель Президиума Совета по внешней и оборонной политике, г. Москва

Лагутина Мария Львовна, д.полит.н., профессор, главный научный сотрудник кафедры мировой политики факультета международных отношений СПбГУ, г. Санкт-Петербург

Лапенко Марина Владимировна, к.и.н., доцент кафедры сравнительной политологии РУДН, г. Москва

Лузянин Сергей Геннадьевич, д.и.н., профессор департамента зарубежного регионоведения факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ, г. Москва

Олейников Илья Васильевич, к.и.н., доцент кафедры политологии, истории и регионоведения исторического факультета Иркутского государственного университета; доцент кафедры международных отношений и таможенного дела Байкальского государственного университета, г. Иркутск

Пыжев Антон Игоревич, к.э.н., доцент, заместитель директора по научной работе, заведующий отделом прогнозирования экономического развития Красноярского края Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, г. Новосибирск; заведующий лабораторией экономики климатических изменений и экологического развития Сибирского федерального университета, г. Красноярск

Садыгзаде Мурад Салех оглы, президент Центра ближневосточных исследований, лаборант базовой кафедры Института востоковедения РАН факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ, приглашенный преподаватель НИУ ВШЭ, РАНХиГС и МГИМО МИД России, г. Москва

Фомин Максим Витальевич, к.полит.н., ведущий научный сотрудник ИККА РАН, г. Москва

Тобольский клуб в лице авторского коллектива и редакторов настоящего доклада выражает глубокую признательность и благодарность **Андрею Игоревичу Мельниченко** и **Фонду Мельниченко**, а также **Северному форуму по устойчивому развитию** за всестороннюю поддержку и продвижение проекта «Сибиризация России: Поворот на Восток 2.0». Настоящий доклад подготовлен в рамках реализации этого проекта.

Благодарность выражается участникам всех обсуждений, посвященных доработке настоящего доклада, прежде всего — участникам заседаний рабочих групп Тобольского клуба (25 октября и 1 ноября 2025 г.) и II Всероссийской научно-практической конференции «Тобольские чтения» (22—24 декабря 2025 г.), за активное участие, ценные замечания и поддержку при подготовке текста: **В.О. Авченко, Д.И. Выдрину, К.В. Григоричеву, Н.Ю. Гусевской, Н.В. Емельяновой, В.Б. Кашину, Ю.В. Крупнову, В.Ю. Кузьменко, А.В. Ложниковой, В.А. Любицкой, И.Н. Мамкиной, А.К. Омельчуку, С.А. Просекову, Ю.Б. Тормасову, А.Н. Фартышеву, А.С. Федотову, Е.В. Шулеповой.**

Иллюстративные картографические материалы к докладу подготовлены коллективом Института географии им. В.Б. Сочавы СО РАН под руководством к.г.н., заведующего лабораторией георесурсоведения и политической географии **Арсения Николаевича Фартышева.**

Содержание

Введение. Новые предпосылки развития транспортно-логистического каркаса Азиатской России	7
1. Сухопутный транспорт	11
1.1. Общие замечания	11
1.2. Юго-Западный пояс: Ближний и Средний Восток	15
1.3. Юго-Восточное направление	21
2. Северный морской путь как базовая часть формируемого Трансарктического транспортного коридора	30
2.1. Развитие Северного морского пути: вчера, сегодня, завтра	30
2.2. Что необходимо для развития инфраструктуры СМП и задействования его хозяйственного потенциала	42
3. Речной транспорт	52
4. Инфраструктура авиационного сообщения	60
Основные выводы	65
Приложение	68

Введение. Новые предпосылки развития транспортно-логистического каркаса Азиатской России

Иллюстративные материалы к разделу: карта 4 — Лесистость территории и основные транспортные магистрали России (железные дороги и федеральные автодороги); карта 5 — Международные транспортные коридоры Большой Евразии: сухопутные и морские маршруты (Приложение).

Начиная со второй четверти XXI в. в развитии нашей страны произойдет важная перемена: внешним центром процессов, определяющих контуры будущего России, станет ее Восток. Такая перемена отнюдь не является реакцией на сиюминутную политическую конъюнктуру. Это цивилизационный выбор России, продиктованный логикой ее развития. Наша страна-цивилизация не просто меняет внешние приоритеты, торговых и политических партнеров, но возвращает себе самость, возвращается к собственным истокам.

Сама задача является грандиозной по масштабам: повернувшись к себе, к лучшей и сильной Сибири и Великому океану, нам предстоит сначала переобразовать Россию, а затем ее пересоздать. Совершив это, мы должны довести до логического завершения и строительство Большой Евразии как общего пространства безопасности, диалога и равноправного соразвития культур и цивилизаций, нового экономического роста, технологических прорывов, сбережения людей и природного достояния, пространства, связность которого обеспечивается не только политической волей народов и государственных лидеров, но и физически функционирующей сетью транспортных путей, способных создать условия тесной коммуникации для огромного российского пространства.

Наш доклад продолжает серию работ расширяющегося междисциплинарного и общероссийского коллектива экспертов, общественных и политических деятелей, посвященных осмыслению и обоснованию безальтернативности Сибиризации России как ключевого необходимого проекта устойчивого социально-экономического развития нашей страны на многие десятилетия¹. Здесь мы говорим о путях и дорогах Азиатской России, о создании транспортно-логистического каркаса обновленной России и Большой Евразии, способного обеспечить подлинный поворот России на Восток, но главное — к себе.

¹ Поворот на Восток 2.0, или Сибиризация России / отв. ред. С.А. Караганов; ред., введущ. авт. И.С. Козылов, С.А. Просеков. М., 2025. URL: <https://we.hse.ru/mirror/pubs/share/1068294307.pdf> (дата обращения: 01.03.2026); Роль Сибири в создании России: культурные и исторические аспекты: Доклад Тобольского клуба № 2 / введущ. авт. Л.Е. Бляхер; отв. ред. С.А. Караганов; сопред. И.С. Козылов. М., 2025. URL: <https://we.hse.ru/mirror/pubs/share/1110286478.pdf> (дата обращения: 01.03.2026).

В начале — несколько вводных замечаний о принципах и политических приоритетах, которым, на наш взгляд, должна отвечать долгосрочная стратегия транспортно-логистического развития России, Сибири и Большой Евразии. Мы уже начали их обсуждение, предложили общий рамочный подход². Нет смысла полностью воспроизводить уже сказанное, упомянем лишь о главном направлении.

Сибиризация означает такое преобразование, при котором Азия, Сибирь превращается из «тылового пространства» в центральный узел евразийской интеграции, связывающий внутренний и внешний контуры развития России. Азиатская Россия, Сибирь должна перестать мыслиться в качестве гигантской периферии, ей предстоит стать основным полигоном концентрации национального потенциала России. Понятно, что это задача не на год и не на десятилетие. Причем задача не того или иного ведомства или территории страны. Это — *общенациональный проект* на поколения вперед. Через Сибиризацию, возвращение к себе Россия может и должна стать центром нового объединения Евразии, а далее — и мира.

Необходимо понять, как преодолеть традиционное *сибирское малолюдьё* или, по крайней мере, как работать с ним. Необходимо выделить тот уникальный опыт, который выкристаллизовался в азиатском пространстве России за века существования русской Азии и, конкретнее, русской Сибири. Однако условием этого и многого другого выступает наличие пространственной доступности и связности гигантского региона — логистика и транспорт. Конечно, это — не единственное условие. Но без развития транспортной структуры все остальные планы повисают в воздухе. Без этого стремительное развитие Сибири, которое, конечно, должно возникнуть в результате процесса Сибиризации, может создать политическое напряжение между старыми и новыми центрами. В сложных международных условиях это представляет собой серьезнейшую опасность. Некогда Транссиб создал каркас, скрепивший гигантское тело империи, создавший условия для единства страны, которые не смогли поколебать катаклизмы XX столетия. Сегодня формирование нового миропорядка требует от проекта Сибиризации не только экономически, но и политически плотной коммуникации, новых путей, новых каркасов, скрепляющих Россию.

Это не просто задачи строительства или проблемы финансирования, хотя важность их нелепо было бы отрицать. Это формирование целостно-

² Караганов С. А. Логистика для Большой Евразии // Российская газета. 08.09.2025. URL: <https://rg.ru/2025/09/08/logistika-dlia-bolshoj-evrazii.html> (дата обращения: 28.11.2025); Ефременко Д. В., Караганов С.А., Козылов И. С. Коридоры возможностей и рисков. МТК «Север — Юг» в контексте геополитики транспорта Большой Евразии // Россия в глобальной политике. 2026. Т. 24. № 2. С. 162—176. DOI: 10.31278/1810-6439-2026-24-2-162-176.

го образа транспортно-логистического каркаса страны, континентального транспортного каркаса. **Такой образ, конечно, не обладает конкретностью плана. Планы, инструменты, шаги — вопрос будущих изысканий. Но без образа целого планы неизбежно распадаются на частные «направления», осмысленные внутри себя, но почти бессмысленные для развития страны в целом, для формирования образа будущего.**

Многие века транспортная система России выстраивалась в ориентации на Европу. Оттуда, из европейского субконтинента, шли столь необходимые стране инновации. Там находились основные торговые партнеры, финансовые центры, культурные ориентиры. До какого-то времени контакты с Европой оставались выгодными для страны. Именно оттуда шли не только агрессивные и «сдерживающие» действия для того времени, но и принципы построения регулярной армии, современная наука и образование, дипломатия и новые, более эффективные способы хозяйственной деятельности, прекрасно прижившиеся на отечественной почве. Однако в текущем столетии из центра инноваций Европа превратилась в центр потребления, причем и политикоморальной деградации, а ее элиты взяли курс на нагнетание вражды к России. Центры инноваций все более перемещаются в иные регионы мира. Но транспортная структура остается прежней. Такое противоречие все более становится очевидным по мере того, как возрастает роль неевропейских контактов, большей частью идущих через Сибирь.

Это не значит, что логистике за Уралом не уделялось внимания. Уже в XVII—XVIII вв. сложилась уникальная система речных маршрутов и «волоков» с городами на них. Эта система позволяла преобразовать направление движения по рекам с юга на север в движение в направлении оси «Восток — Запад». По этим маршрутам шли меха и чай, шелк и фарфор, шли драгоценные металлы и многое другое, что позволяло обрести ресурсы для того, чтобы выстраивать гигантскую евразийскую державу. Реализация уникального проекта строительства Транссиба дала толчок для развития южной части Сибири, а сам Транссиб стал подлинным «хребтом» империи, связывающим центр и отдаленные восточные регионы. В советский период активно развивался Северный морской путь, вдохнувший жизнь в арктические пространства, связанные с ним железнодорожные и автомобильные коммуникации. Строился БАМ, снижающий риски для регионов, «висящих на ниточке Транссиба», способный вызывать к жизни в общенациональном контексте новые пространства Сибири. Авиационное сообщение все шире охватывало сибирские просторы.

Но в каждую эпоху не только возникал новый тип дорог, но и деградировала старая логистическая система. При этом новая далеко не всегда полностью принимала на себя функции прежней, порождала лакуны. В результате складывалось фрагментированное пространство с относи-

тельно слабой связностью местностей. В нашем докладе мы попытаемся показать не просто возможность срастить фрагменты (консервативный вариант развития), но, опираясь на концепт «транспортный каркас Евразии», достаточно убедительно разработанный коллегами из Евразийского банка развития³, описать направление развития логистической системы Сибири и Евразии как целого, концептуально срастить различные виды дорог (морские, речные, сухопутные, воздушные) в единую систему⁴, охватывающую весь континент, связанную со всем миром, но, прежде всего, отвечающую геостратегическим интересам России.

Существует известная градация в определении функционального предназначения и последующего кумулятивного эффекта развития транспортно-логистической инфраструктуры:

- обеспечение вывоза сырья к местам переработки и потребления;
- решение военно-стратегических задач;
- обеспечение внутренней связанности территорий;
- транзитные перевозки.

В рамках концепции транспортного каркаса Большой Евразии потребованы будут все из них, но приоритетное значение, безусловно, будет иметь внутренняя связанность, поскольку именно она обеспечивает комплексное развитие территорий, и если не сама становится основным драйвером экономического роста, то выступает необходимой предпосылкой действия других драйверов.

В этом докладе мы стремимся предложить комплексные решения, рассчитанные на комбинированное использование различных видов транспорта, а также на формирование кластера технологий транспортного строительства и инфраструктурного обеспечения, ориентированных на природно-климатические условия российского Востока и Арктики. В конечном счете мы стремимся к тому, чтобы пресловутое «территориальное проклятие» обернулось в нынешнем веке заботливым обустройством великой российской земли — Зауралья. **Нам надо обеспечить коммуникационное сближение грандиозных сибирских просторов, приблизить Азиатскую Россию и к важнейшим зонам глобального экономического развития, но главное — и это задача на многие десятилетия — вслед за Киевской Русью, Московской Русью/Россией и Россией Петербургской создать Россию Сибирскую.**

³ Винокуров Е., Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклады и рабочие документы. № 21/5. Алматы; М.: ЕАБР, 2021. URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-transportnogo-karkasa-evrazii/> (дата обращения: 28.10.2025).

⁴ Крюков В.А., Суслов Н.И., Ягольницер М.А. Восточный вектор экономики России — в основе успеха синергия взаимодействия и межрегиональной кооперации // Научные труды Вольного экономического общества России. 2021. Т. 230. С. 90—102. DOI: 10.38197/2072-2060-2021-230-4-90-102.

1. Сухопутный транспорт

Иллюстративные материалы к разделу: карта 1 — Автодорожный коридор Екатеринбург — Владивосток: схема трассы и транспортные узлы (западный/центральный участок); карта 2 — Автодорожный коридор Екатеринбург — Владивосток: схема трассы и транспортные узлы (восточный участок); карта 3 — Железнодорожная сеть Сибири и Дальнего Востока: действующие и разобранные линии; карта 5 — Международные транспортные коридоры Большой Евразии: сухопутные и морские маршруты (Приложение).

1.1. Общие замечания

Многие столетия сухопутный транспорт в Сибири занимал подчиненное положение. Мировая экономика была связана морскими маршрутами. Гигантское континентальное пространство просто выпадало из нее, воспринималось как «Леналэнд», территории, не подлежащие освоению⁵. Но сегодня ситуация меняется. На ключевых морских маршрутах все чаще возникают сбои, политические и военные блокировки, снижающие их надежность, увеличивающие страховые выплаты. Новые условия диктуют необходимость новых подходов. Речь не идет об отказе от морских коммуникаций. Это было бы безумием. Речь идет об их дополнении и развитии континентальными коридорами, наиболее значимые из которых сегодня могут быть выстроены в логистику через Сибирь.

Подобное изменение необходимо для всех видов транспорта, для логистики в целом. Однако для сухопутного транспорта это проявляется особенно сильно и явно. Ведь Сибирь — это, прежде всего, континентальное пространство, где роль сухопутного транспорта по определению должна быть значительной. Потому с этого направления мы и начинаем наш анализ. Сегодня налицо относительно плотное развитие транспортных коммуникаций в южной и, частично, центральной части Сибири. Причем по мере продвижения на восток полоса удобных сухопутных коммуникаций все более прижимается к границе. Байкало-Амурская магистраль пока еще не стала полноценным дополнением Транссиба, включающим в большую экономику и большую логистику новые пространства страны. Не говоря уже о строительстве железнодорожных магистралей в еще более северных регионах, остающихся пока только планами. Нужно, чтобы эти планы были реализованы, а БАМ стал полноценной нитью, связывающей регионы Востока России с западными регионами, с Великим океаном. Новые стальные пути обеспечат эту связь,

⁵ Mackinder H. J. The Round World and the Winning of the Peace // Foreign Affairs. 1943. Vol. 21. No. 4. P. 595—605.

будут дополнены автомобильными дорогами, сеть которых тоже станет плотнее. «Зимники» перерастут в полноценные круглогодичные трассы. Но этого недостаточно. Для того, чтобы логистический каркас Евразии с центром в Сибири заработал, необходимо объединение железнодорожных и автомобильных путей с речными, необходим полноценный выход к Северному морскому пути, превращение Северного морского пути (СМП) в важнейшую транспортную артерию мировой торговли. Но даже наличный уровень развития сухопутных коммуникаций позволяет выстраивать важнейшие связи, охватывающие весь континент, выходящие за его пределы.

В условиях кардинальной переориентации российской внешней торговли, деловой активности и логистики с Запада на Восток и Юг связь Сибири с Центральной и Восточной Азией через железнодорожные и автомобильные коридоры превращается из периферийного направления в магистральное, а ее дальнейшее развитие становится важной составляющей интеграции Сибири в евразийскую транспортную систему и развития международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг».

Связку Азиатская Россия — Центральная Азия следует рассматривать не только с точки зрения развития транспортных коридоров, но и как часть единой логистической экосистемы, в которой сибирские регионы (прежде всего, Новосибирская, Омская, Кемеровская область, Алтайский край и некоторые другие) могут выступать в роли промышленно-логистических (или мультимодальных) узлов-хабов («ворот» или «шлюзов»), с развитой системой «сухих» портов (или по крайней мере «грузовых деревень») и интермодальных терминалов, которые выполняют не только транзитную функцию, но и формируют добавленную стоимость грузов, повышают инвестиционную привлекательность регионов и стимулируют их экономическое развитие. Создание таких узлов — крупных распределительных центров (в Новосибирске, Омске, Кемерово, Барнауле) на пересечении автодорог и железнодорожных магистралей позволит консолидировать грузы из стран Центральной Азии для дальнейшей отправки на запад или восток России.

В связи с политикой «поворота на Восток» и санкциями тема создания сухих портов получила серьезное развитие в ряде стратегических программных документов России. В частности, этот приоритет прописан в **Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 г.** (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р)⁶.

⁶ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/11577> (дата обращения: 01.12.2025).

Позитивными примерами развития такого направления являются действующий **Новосибирский мультимодальный транспортно-логистический комплекс**, который уже функционирует как полноценный «сухой» порт федерального значения, консолидирующий и перераспределяющий потоки между европейской частью России, Зауральем и странами Центральной Азии, и проектируемый Кузбасский **межрегиональный распределительно-логистический центр**, который призван стать не просто транспортным терминалом, а хабом с глубокой переработкой сырья для формирования комплексных экспортных поставок в южном направлении по маршрутам МТК «Север — Юг»⁷. **Подобные проекты представляют собой реальную основу для превращения сибирских регионов в интегрирующие логистические «ворота» Евразии.**

Некогда, в XVII—XVIII вв., первые поколения сибиряков превратили меридиональное движение Великих сибирских рек в движение товаров в широтном направлении. Сегодня выстраивается обратная перспектива. Железные дороги и автодороги из Сибири в Центральную Азию при условии дальнейшего развития и модернизации могут стать ключевым звеном для МТК «Север — Юг» как части евразийского транспортного каркаса и обеспечивать выход грузов из Сибири (уголь, металлы, лес, химия, зерно) к портам Ирана и Индии, минуя зоны политической нестабильности за счет следования по территориям дружественных или нейтральных стран (Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и Иран) и использования альтернативных финансовых механизмов (расчеты в национальных валютах, использование альтернативных SWIFT систем SPFS, CIPS, бартерных схем, своп-операций и т. д.). При этом обратные грузопотоки потребительских товаров, текстиля, сельскохозяйственной продукции могут более активно направляться в густонаселенные сибирские агломерации.

Ключевую роль играют два основных транспортных коридора, которые стыкуются с каспийскими портами Ирана и Туркменистана: **а) основной коридор: Сибирь — Казахстан — Туркменистан — Иран (Каспий — Персидский залив); б) альтернативный или дублирующий коридор: Сибирь — Казахстан — Узбекистан — Туркменистан/Иран.**

Транспортная связность Сибири с Центральной Азией может развиваться не только по классическим коридорам, но и через **регулярные сервисы** (контейнерные поезда, угольные поставки, грузовые авиарейсы) и **амбициозные будущие проекты** (новые железные дороги, авиахабы, беспилотные авиационные системы, в т. ч. дирижабли для доставки грузов в труднодоступные регионы Центральной Азии с сибирских баз).

⁷ Опорная сеть транспортно-логистических центров. URL: <https://tlc.ru/> (дата обращения: 01.12.2025).

Не менее значимо и восточноазиатское направление. Южная часть российского Дальнего Востока и китайская Маньчжурия, как и Монголия, достаточно долго развивались в единой связке. Вспомним, что КВЖД, Харбин, Далянь, курортные города Северного Китая были заложены российскими строителями еще во времена империи. Сегодня здесь существуют многочисленные и активно функционирующие таможенные переходы, использующие Транссиб, КВЖД и реки амурского бассейна для организации логистики регионального уровня. Однако перспективы здесь гораздо более значимые. Таможенные переходы, сухие и речные порты в Забайкалье и Приамурье способны стать воротами России в страны Восточной Евразии.

Стратегическая цель развития «южного пояса» — построение замкнутой цепочки, в которой суда, вагоны, терминалы и компании принадлежат государствам — участникам коридора (Россия, Казахстан, Иран, Индия и др.), что минимизирует риски внешнего давления, и создание основной суверенной логистической «дуги» Большой Евразии, которая перенаправит товарные потоки между Севером и Югом Евразии по контролируемой Россией и ее партнерами по ЕАЭС и ШОС «дуге суверенитета», независимой от западных логистических узлов (через Восточную Европу и Черное море) и западных финансовых институтов.

Важно и то, что развитие данного направления будет стимулировать «интеграцию внутренней логистики» Сибири и строительство новых участков внутренних сибирских дорог, например, Северный широтный ход может быть связан с коридорами на юг, создавая единый транспортный сибирский каркас. И, возможно, это важнее, чем даже внешний каркас. Транспортная связность призовет к жизни новые пространства Сибири, создаст новые центры добычи ценных полезных ископаемых и, возможно, новых технологий, новых производственных кластеров, новых, более эффективных типов управления. Именно она станет важнейшим залогом успешности России в будущем. Но не менее важны создание единых цифровых платформ прослеживаемости грузов, дедолларизация расчетов и создание совместных транспортно-логистических компаний с участием России и стран Азии, ориентированных именно на сибирское направление.

Таким образом, развитие транспортно-логистической связанности Сибири и Внешней Азии переживает этап качественной трансформации — от второстепенных периферийных маршрутов до важных элементов новой евразийской логистической архитектуры. И ядром этой архитектуры станет Россия, ее важнейшая часть — Сибирь, предлагающая партнерам по ЕАЭС и ШОС комплексные логистические, финансовые и цифровые решения. Это не вопрос ближайших дней или сиюминутной политической конъюнктуры. Это направление движения, направленного в будущее.

1.2. Юго-Западный пояс: Ближний и Средний Восток

В условиях, когда европейский рынок становится все более проблемным, насущной необходимостью становится устойчивый выход страны, в том числе, а, возможно, что и в первую очередь, ее сибирских богатств на иные рынки, в иные пространства. Значение Ближнего и Среднего Востока здесь сложно переоценить. Сибирь все более рассматривается не только как стратегический источник сырьевых ресурсов и энергетической безопасности, но и как ключевой центр формирования новых производственных кластеров, транспортно-логистической инфраструктуры и высокотехнологичных проектов. В этих условиях развитие транспортных, логистических, энергетических и финансовых коммуникаций Сибири со странами Ближнего и Среднего Востока, расширение сухопутных и морских коридоров, создание новых маршрутов поставок энергоресурсов, металлов, лесной и агропродукции, а также совместные инвестиционные и технологические проекты превращают Сибирь в важное звено между российской экономикой и быстрорастущими рынками региона, закрепляя за ней роль ключевого узла в формирующейся архитектуре «Север — Юг» и «Восток — Запад».

Экономический потенциал стран Ближнего и Среднего Востока к 2050 г. во многом будет определяться сочетанием трех ключевых факторов — глобальным энергопереходом, демографической динамикой и глубиной структурной модернизации экономик. Традиционная опора региона на экспорт нефти и газа постепенно сменяется более сложной моделью роста: правительства наращивают инвестиции в переработку сырья, развитие промышленности, логистики, финансовых и цифровых сервисов. Параллельно растет значимость альтернативной энергетики — от солнечной и ветровой до водородных проектов, — что позволяет странам региона не только адаптироваться к ужесточающейся климатической повестке, но и претендовать на роль ключевых поставщиков «зеленой» энергии для Европы, Азии и Африки.

Цифровые параметры этой трансформации показывают масштаб происходящих сдвигов. К 2050 г. население стран Ближнего Востока и Северной Африки приблизится к 700 млн человек, превзойдя по численности Европу; в ряде государств — включая Ирак и Судан — оно практически удвоится по сравнению с 2015 годом⁸. Уже сегодня на регион приходится около 37 % мировой добычи нефти и порядка 35 % природного газа⁹, однако энергетическая модель быстро меняется. Прогнозы профильных

⁸ Roudi-Fahimi F., Kent M. M. Challenges and Opportunities — The Population of the Middle East and North Africa // Population Bulletin. 2007. Vol. 62. No. 2. Washington: Population Reference Bureau.

⁹ Middle East Power: Outlook 2035. Siemens AG. Munich, 2019.

международных организаций предполагают рост генерации возобновляемой электроэнергии до примерно 3,5 тыс. ТВт·ч к 2050 г. — при том, что это будет лишь около 5 % потенциальных возможностей наращивания соответствующих мощностей¹⁰. Одновременно формируется новый экспортный контур — зеленый водород, доля которого в глобальном энергобалансе к середине века может достигнуть 10—12 %, рассматривается ведущими странами региона как будущий «второй нефтяной бум»¹¹. Макроэкономические оценки также указывают на значительный запас роста: совокупный реальный ВВП Ближнего Востока к середине 2030-х гг. может оказаться примерно на 1 трлн долл. США выше уровня середины 2020-х гг., тогда как в экономиках Персидского залива уже свыше 70 % ВВП формируется ненефтяными секторами¹². В Саудовской Аравии доля ненефтяного ВВП превысила половину и, согласно национальным ориентирам, должна вырасти до примерно двух третей к 2030 году¹³. Дополнительным индикатором трансформации выступает рынок труда: занятость в секторе ВИЭ, оценивавшаяся примерно в 240 тыс. рабочих мест в начале 2020-х гг., к 2050 г. может превысить 1 млн человек, закрепив за регионом статус одного из ключевых бенефициаров глобального «зеленого» поворота¹⁴.

К середине века регион будет обладать одним из самых молодых и многочисленных трудоспособных населений в мире. Это создает уникальное окно возможностей: при успешных реформах в сфере образования, занятости и предпринимательства молодое население способно стать драйвером инноваций, внутреннего спроса и экспорта услуг — от туризма и креативных индустрий до IT-аутсорсинга и финансовых сервисов. Однако при недостаточных темпах реформ и сохранении институциональных ограничений этот демографический ресурс может превратиться в источник хронически высокой безработицы, социального напряжения и роста нагрузки на бюджеты. Поэтому уже сейчас многие страны делают ставку на развитие человеческого капитала, реформу систем образования и профподготовки, цифровизацию госуправления и формирование более благоприятной среды для малого и среднего бизнеса.

Геоэкономическое положение Ближнего и Среднего Востока к 2050 г. усиливает его потенциал: регион, находящийся на пересечении ключевых маршрутов между Азией, Европой и Африкой, формирует крупные

¹⁰ Global Renewables Outlook: Energy Transformation 2050. International Renewable Energy Agency (IRENA). Abu Dhabi, 2020.

¹¹ Renewables, Hydrogen and Energy Storage—Insights 2030. MENA Outlook. Dii Desert Energy, 2023.

¹² PwC Middle East. Five GCC Economic Themes to Watch in 2025. PwC Middle East Insights. 2025.

¹³ Saudi Vision 2030. Kingdom of Saudi Arabia. Official Vision 2030 Portal. Riyadh, 2016–2024. URL: <https://www.vision2030.gov.sa> (дата обращения: 30.11.2025).

¹⁴ Global Renewables Outlook: Energy Transformation 2050. International Renewable Energy Agency (IRENA). Abu Dhabi, 2020.

транспортно-логистические узлы, индустриальные и технико-внедренческие зоны, а также финансовые центры, соперничающие с традиционными глобальными хабами. Модернизация портов и аэропортов, развитие коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг», расширение мощностей по переработке и транзиту энергоресурсов и контейнерных грузов позволяют региону выступать не только поставщиком сырья, но и площадкой глубокой переработки, сборки, сервисного и финансового обслуживания. Однако долгосрочный сценарий остается условным и зависит от способности стран региона справиться с политической и военной нестабильностью, конфликтами и санкционными режимами, дефицитом водных ресурсов и климатической уязвимостью, а также провести институциональные реформы; без прогресса в этих областях демографический и ресурсный потенциал будет реализован лишь частично, а рост останется волатильным и социально неинклюзивным.

Если же тенденции диверсификации, институциональной модернизации и технологического обновления будут поддержаны последовательной политикой, к 2050 г. Ближний и Средний Восток способен пройти путь от преимущественно сырьевого придатка мировой экономики к одному из ключевых центров глобального роста. Такая модель будет сочетать энергоемкие производства нового типа, развитый сектор услуг, высокотехнологичные отрасли, динамичный внутренний рынок и растущую роль региона в мировой архитектуре энергетической и торговой безопасности.

В этом контексте Сибирь обладает значительным потенциалом для того, чтобы выступать одним из ключевых поставщиков как сырьевых ресурсов, так и готовой высокотехнологичной продукции для рынков Ближнего и Среднего Востока. Сырьевая компонента останется фундаментом: крупные запасы нефти, газа, угля, урана, цветных и редкоземельных металлов, лесные и водные ресурсы позволяют обеспечить долгосрочные контракты поставок энергоносителей, металлопроката, древесины, химической и агропродукции, других водоемких товаров с глубокой степенью переработки.

Однако в условиях энергоперехода и спроса на технологически сложные решения все более важным становится развитие локальных производственных кластеров — в сфере машиностроения, нефтегазового и горнодобывающего оборудования, транспортной техники, энергетического и сетевого оборудования, программных решений для промышленной автоматизации, систем мониторинга и управления, а также «зеленых» технологий, включая водородную энергетику, ВИЭ и технологии повышения энергоэффективности. Опираясь на научно-образовательные центры Новосибирска, Красноярска, Томска, а также на развивающиеся в макрорегионе технологические проекты освоения

ресурсного потенциала, Сибирь способна формировать линейки продуктов «полного цикла» — от добычи и переработки сырья до выпуска конкурентоспособных инженерных и цифровых решений «под ключ».

Потенциальная конфигурация транспортных маршрутов, связывающих Сибирь с Ближним и Средним Востоком, выстраивается как многоуровневая система, в которой каждый коридор выполняет свою функцию, но при этом дополняет остальные и формирует единую «южную дугу» выхода сибирских грузов к мировым рынкам. В ее основе лежит Средневожско-Каспийский маршрут, развитие автодорожной сети на базе продления трассы М-12 «Восток» до Сибири и Дальнего Востока, а также восточный вектор через Байкало-Амурскую магистраль с дальнейшей стыковкой с китайской и монгольской инфраструктурой.

Средневожско-Каспийское направление фактически превращается в «хребет» связки Сибири с коридором «Север — Юг». Грузы из сибирских регионов по Транссибирской магистрали и сопряженным веткам выходят на средневожские узлы, далее — на Волгу и Дон, а также на железнодорожные линии к портам Каспия (Астрахань, Махачкала). Оттуда по морю они доставляются в иранские порты Энзели (Анзали) и Амирабад, а затем — по железной дороге и автотрассам Ирана — до Бендер-Аббаса (Ормузский пролив) и Чабахара (Оманский залив). На этом участке происходит ключевая стыковка с транспортной системой Ближнего и Среднего Востока: иранские магистрали связаны с маршрутом в сторону Ирака, Турции, государств Персидского залива, а через порты залива — с морскими линиями в сторону Красного моря, Суэцкого канала и далее к портам Северной и Восточной Африки. Таким образом, один и тот же маршрут позволяет, с одной стороны, насыщать рынки Ирана, стран Залива и Леванта, а с другой — выводить сибирские грузы на африканские направления, включая Египет, страны Магриба и Восточной Африки. Для Сибири это означает превращение традиционно «континентального» региона в участника длинных морских цепочек поставок с опорой на собственные экспортные ниши — от сырьевых товаров до продукции глубокой переработки.

Продление и интеграция автодороги М-12 «Восток» с транспортной системой Азиатской России создает критически важный сухопутный каркас для высокоскоростной и гибкой логистики. Связывая Тюмень и другие опорные города с восточными регионами, М-12 формирует скоростной коридор «Запад — Восток», который можно стыковать и с Волго-Каспийским направлением, и с выходом к южным транспортным маршрутам. Модернизация дорожной сети, развитие обходов городов, создание логистических терминалов и промышленных парков вдоль трассы превращают ее в платформу для формирования «коридорной» экономики: часть грузов идет в сторону Каспия, часть — к Уралу и Центральной России,

часть — на восток с последующим выходом к азиатским портам и сухопутным переходам. Для Сибири это особенно важно в контексте экспорта высокотехнологичной и быстрооборачиваемой продукции, требующей точного соблюдения сроков, — машин и оборудования, компонентов для энергетики и добычи, продукции химии и деревообработки, а также агропродукции глубокой переработки. М-12 в сочетании с МТК «Север — Юг» создает возможность оперативно завязывать сибирские промышленные кластеры на рынки Ближнего Востока и через них — на рынки Африки, где растет спрос на инфраструктурные и промышленные решения.

Восточный маршрут через Байкало-Амурскую магистраль и сопряженные железнодорожные линии дополняет южное направление, создавая еще один вектор доступа к Ближнему Востоку и Африке — через Азию. БАМ обеспечивает выход сибирских грузов к портам Дальнего Востока и к погранпереходам с Китаем и Монголией. Далее возможны несколько конфигураций: экспорт через российские дальневосточные порты с выходом в Японское и Южно-Китайское моря, а затем — в Индийский океан, к портам Индии, государств Персидского залива и Восточной Африки; либо транзит через Китай и использование китайских портов как хабов для переотправки грузов на Ближний Восток и в Африку по уже существующей и активно развивающейся сети морских линий. При благоприятной настройке тарифной, таможенной и логистической политики это позволяет диверсифицировать риски, связанные с отдельными узкими местами или санкционными ограничениями, и формировать альтернативные маршруты в обход потенциально проблемных точек.

На стороне Ближнего и Среднего Востока разворачивается собственная сеть транспортных коридоров, с которой могут быть стыкованы российские и, шире, евразийские маршруты. Иранские железные дороги и автотрассы соединяют Каспий с Персидским заливом и границами с Турцией и Ираком; турецкая инфраструктура связывает Черное море, Средиземноморье и ближневосточные рынки; порты Персидского залива (в ОАЭ, Саудовской Аравии, Катаре, Омане) выступают морскими хабами для перевалки грузов в страны Африки и Южной Азии. Через Красное море и Суэцкий канал выстраивается выход к портам Северной Африки (Египет, Марокко, Алжир, Тунис) и к растущим портовым узлам Восточной Африки (Джибути, Порт-Судан, Момбаса, Дар-эс-Салам). Включение сибирских маршрутов в эту конфигурацию означает, что продукция, произведенная и отгруженная в Сибири, может двигаться по нескольким взаимосвязанным логистическим «петлям», охватывая не только рынки Ближнего и Среднего Востока, но и целый пояс африканских стран, демонстрирующих устойчиво высокие темпы роста.

Для Азиатской России такая многовекторная связка — это не только вопрос доступа к новым рынкам, но и структурный шанс изменить свою

роль в российской и евразийской экономике. Во-первых, она создает устойчивый спрос на развитие транспортной, энергетической и складской инфраструктуры в самом регионе: расширение железнодорожных мощностей, строительство логистических терминалов, модернизация речных портов и создание мультимодальных узлов становятся экономически оправданными и политически приоритетными. Во-вторых, наличие стабильных каналов выхода к Ближнему Востоку и Африке стимулирует углубление переработки сырья на месте: чем длиннее и разнообразнее логистическая «ветка», тем выгоднее поставлять не просто сырье, а продукцию с более высокой добавленной стоимостью — металлопрокат, нефтехимию, пиломатериалы и целлюлозу, машиностроительную продукцию, оборудование для энергетики и добычи, транспортную технику. В-третьих, Сибирь получает возможность включиться в глобальные производственные цепочки не только как поставщик ресурсов, но и как площадка для размещения совместных предприятий с партнерами из стран Ближнего Востока, Индии и Африки, заинтересованных в доступе к ресурсам, технологиям и рынкам Евразии.

Проведенный анализ показывает, что связка «Сибирь — Ближний и Средний Восток — Африка» открывает качественно новый контур экономического развития для России. На позитивной стороне — совпадение долгосрочных интересов: растущие рынки Ближнего и Среднего Востока и Африки нуждаются в ресурсах, инфраструктуре и технологиях, а Сибирь обладает крупной ресурсной базой, потенциалом индустриализации и способностью стать транзитно-логистическим узлом. Развитие коридора «Север — Юг», Средневожско-Каспийского направления, продление М-12 «Восток» и использование БАМа формируют многоуровневую сеть маршрутов, которая выводит Сибирь из статуса «внутренней окраины» к роли ключевого узла Большой Евразии, связанного с азиатскими, ближневосточными и африканскими рынками и создающего стимулы для углубления переработки, роста высокотехнологичного экспорта и привлечения долгосрочных инвестиций в инфраструктуру.

Конечно, связь сибирских пространств со странами Ближнего и Среднего Востока не станет простой и прямой. Слишком велики расстояния. Но эта связь возможна. И она может стать устойчивой. Эта связь не только в геостратегических интересах России, но и в интересах ближне- и средневосточных партнеров. Уникальные природные ресурсы Сибири, а в перспективе — высокотехнологичная продукция, доставляемая по относительно безопасным континентальным маршрутам, могут стать основой для роста экономик Ближнего и Среднего Востока. Эти коридоры, идущие через Сибирь, могут стать еще одной ниточкой, соединяющей западную часть Евразии с единой транспортно-логистической структурой континента.

1.3. Юго-Восточное направление

Следует согласиться с утверждением, что «Россия слишком долгое время не обращала достаточного внимания на развитие отношений с государствами Юго-Восточной Азии, рассматривая этот регион как часть обширного АТР»¹⁵. Лишь Вьетнам еще с советских времен является традиционным торговым партнером нашей страны с сохраняющимся значительным заделом для расширения контактов¹⁶.

Существует проект развития меридионального транспортного коридора, который может связать Россию и страны Юго-Восточной Азии. Так, Россия и Вьетнам совместно работают для улучшения связанности двух стран за счет установления железнодорожного сообщения через территорию Монголии и Китая¹⁷. Планируется, что маршрут должен облегчить и ускорить торговлю между Россией и Вьетнамом, формируя альтернативный морскому варианту путь для грузоперевозок. Об этом было заявлено на встрече заместителя председателя Правительства Российской Федерации Алексея Оверчука с премьер-министром Вьетнама Фам Минь Тинем в Малайзии в рамках саммита АСЕАН.

В апреле 2015 г. в рамках визита премьер-министра России Д.А. Медведева во Вьетнам было подписано соглашение о сотрудничестве между ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и ГК «Вьетнамские железные дороги» (ВЖД), а в июне 2017 г. РЖД и ВЖД подписали план мероприятий по реализации соглашения. В декабре 2017 г. на международной выставке «Expo-Russia Vietnam 2017» была представлена железнодорожная схема ускоренной поставки контейнерных грузов Вьетнам — Россия — Вьетнам¹⁸.

Еще в 2018 г. АО «РЖД Логистика» организовало тестовую железнодорожную отpravку из России во Вьетнам в рамках плана мероприятий соглашения о двустороннем сотрудничестве между ОАО «РЖД» и ГК «ВЖД»¹⁹. Груз российской косметики «Красная линия» был отправлен

¹⁵ Makarov I. A. Transformation of the Economic Model in Asia-Pacific Region: Implications for Russia's Far East and Siberia. The Political Economy of Pacific Russia: Regional Developments in East Asia. Eds. by J. Huang, A. Korolev. Cham: Palgrave Macmillan, 2017. P. 94.

¹⁶ Канаев Е. А. Современное состояние двустороннего сотрудничества России со странами АТР // Поворот на Восток: Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России / отв. ред. И.А. Макаров. М.: Международные отношения, 2016. С. 134.

¹⁷ Оверчук: Россия и Вьетнам работают над установлением ж/д сообщения // ТАСС. 27.10.2025. URL: <https://tass.ru/ekonomika/25461773> (дата обращения: 10.12.2025).

¹⁸ Парамонов О.Г. Внешнеполитический аспект транспортно-инфраструктурной ситуации в АСЕАН: новые возможности и риски для стран ЕАЭС // Международная аналитика. 2018. № 4. С. 51.

¹⁹ Холдинг «РЖД» организовал тестовую отpravку груза в прямом железнодорожном сообщении Россия — Вьетнам // РЖД. 25.01.2018. URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=57775&accessible=true> (дата обращения: 10.12.2025).

из Калужской области в Ханой и находился в пути 20 дней, при этом дочерняя структура АО «РЖД Логистика» Far East Land Bridge перегрузила контейнер на погранпереходе «Маньчжурия — Забайкальск» и отвечала за перевозку по китайской территории, в то время как вьетнамская сторона контролировала завершающую стадию доставки товара. Схема позволила в два раза сократить сроки поставки в сравнении с традиционными морскими маршрутами.

Отметим, что в июле 2025 г. транспортная группа FESCO в партнерстве с логистической компанией RATRACO (дочерняя структура ГК «Вьетнамские железные дороги») запустила прямой железнодорожный сервис FESCO Vietnam Shuttle из Вьетнама в Москву через территорию КНР и Монголии. В рамках первого этапа транспортировки груза происходит отправка контейнеров из городов Вьетнама — Ханой, Хошимин, Хайфон и Дананг по железнодорожному пути в город Чэнду (КНР). На втором этапе контейнеры идут на поездах транспортной группы FESCO, которые идут из Чэнду через сухопутные погранпереходы Эрлянь (Китай) — Замын-Уудэ (Монголия) — Наушки (Россия), а затем — по территории Российской Федерации. Транзитное время по маршруту следования с помощью железнодорожного сервиса FESCO Vietnam Shuttle составляет срок от 35 дней, а отправка груза из Вьетнама осуществляется раз в неделю, планируются регулярные отправки до двух раз в неделю и формирование полносоставных контейнерных поездов²⁰. АО «РЖД Логистика» обеспечивает перевозки во Вьетнам и с использованием автотранспорта — с последующей перегрузкой на железнодорожные составы.

Важно отметить, что Вьетнам может выступать «...в качестве возможного связующего контура между ЕАЭС и субрегионом Большого Меконга, а в более широкой перспективе — с АСЕАН в целом». Активизация транспортных потоков на направлении «Россия — Юго-Восточная Азия» выгодна для трансевразийской международной торговли, она улучшит сотрудничество между Россией и странами АСЕАН, обеспечивая увеличение товарооборота.

Впервые идея о создании транспортного коридора, который бы проходил по территориям России, Монголии и Китая, была сформулирована в июне 2014 г. в Душанбе в рамках саммита Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Регулярно на встречах глав России, Монголии и Китая на полях ШОС проходило обсуждение вопросов создания транспортного коридора. Так, в июле 2015 г. в рамках очередной встречи на полях саммита ШОС в Уфе главы трех стран подписали Меморандум

²⁰ FESCO запустила прямой ж/д сервис из Вьетнама в Россию // FESCO. URL: <https://www.fesco.ru/ru/press-center/news/fesco-zapustila-pryamoy-zh-d-servis-iz-vetnama-v-rossiyu/> (дата обращения: 10.12.2025).

о взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией о разработке программы создания экономического коридора и Дорожную карту развития сотрудничества между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией на среднесрочную перспективу. Отмечалось, что торгово-экономическое взаимодействие между тремя государствами должно основываться на сопряжении трех национальных проектов: Евразийского экономического союза, драйвером которого выступала Россия, китайского экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и монгольского «Степного пути» (впоследствии переименованного в «Путь развития»). Для России транспортный коридор «Россия — Монголия — Китай» важен в контексте реализации «поворота на Восток», диверсификации транспортных автомобильных маршрутов и подключения железнодорожных магистралей Транссиба и БАМа. Планируется использование «связующего» географического положения Монголии²¹, которая опасается появления обходных инфраструктурных маршрутов и планирует в перспективе стать евразийским транспортным узлом. Для КНР важна северная ветвь ЭПШП, разнообразие логистических маршрутов, ведущих в страны Европы. Необходимо и «подтягивание» Автономного района Внутренняя Монголия (АРВМ) и провинций Северо-Востока КНР к Монголии и Сибири²².

Программа создания экономического коридора «Китай — Монголия — Россия» была подписана в июне 2016 г. на встрече лидеров РФ, КНР и Монголии сроком на пять лет. Планировалось, что документ станет базой для расширения комплексного сотрудничества. В программе были указаны 32 приоритетных проекта, объединенных в десять тематических групп²³. Среди проектов, оформленных в логике «единства и взаимосвязанности», следует выделить строительство трансграничной авто- и железнодорожной магистрали, развитие транзитного транспорта, активизацию сотрудничества в промышленном, энергетическом, туристическом, образовательном и научно-техническом секторах, в сфере сельского хозяйства, экологии, здравоохранения, гуманитарного обмена и таможенного контроля²⁴. Так, инфраструктурное направление включало в себя 13 проектов. В декабре 2016 г. между тремя странами в рамках Министерской конференции ЭСКАТО было подписано Межправитель-

²¹ Борисов Г.О., Дондоков З.Б.-Д., Намжилова В.О. Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: режим ожидания // ЭКО. 2017. № 5 (515). С. 99.

²² Лузянин С.Г. Россия — Монголия — Китай: исторические и современные трансформации // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2021. № 5. С. 147.

²³ Кушхов Б. Х. Монголия как объект соперничества великих держав // «Новая холодная война» в Азии. Глобальное и региональное измерение / под ред. Д.В. Стрельцова. М.: Аспект Пресс, 2025. С. 137.

²⁴ Борисов Г.О. и др. Указ. соч. С. 101.

ственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог²⁵.

В 2018 г. после подписания Меморандума о создании механизма по продвижению экономического коридора стороны решили сосредоточить усилия на модернизации и развитии Центрального железнодорожного коридора (Улан-Удэ — Наушки — Сухэ-Батор — Улан-Батор — Замын-Уудэ — Эрлян — Уланчаб — Чжанцзякоу — Пекин — Тяньцзинь). Планировалось и развитие автомобильных транзитных перевозок по маршрутам автомобильных дорог (Улан-Удэ — Кяхта / Алтанбулаг — Дархан — Улан-Батор — Сайншанд — Замын-Уудэ / Эрлян — Пекин — Тяньцзинь)²⁶. Развитие транспортного взаимодействия усилит транзитный потенциал сибирских регионов, улучшит их связи с Монголией. К позитивным эффектам относится увеличение грузооборота и транзитных платежей. Возможен и мультипликативный эффект по типу неофункциональной интеграции в рамках развития сопутствующих отраслей (логистика, транспорт и услуги). Важен и внутрироссийский проект «Абакан — Бийск», который значительно сокращает путь между Хакасией, Кузбассом и Алтаем, обеспечивая стык с Чуйским трактом (Р-256), ведущим к границе Монголии.

Существуют проекты строительства Восточного железнодорожного коридора (Борзя — Соловьевск — Чойбалсан — Хуут — Бичигт — Зуун-Хатавч — Чифэн — Чаоян — Цзиньчжоу / Паньцзинь) и Западного железнодорожного коридора (Курагино — Кызыл — Цаган-Толгой — Ховд (Кобдо) — Такешкен — район Хами — Урумчи)²⁷.

Отметим, что создание транспортного коридора Хух-Хото (КНР) — Улан-Батор (Монголия) — Улан-Удэ — Иркутск выгодно для развития Монголии, приграничных китайских и российских территорий²⁸. Так, логистическая компания «Азиатская транспортно-экспедиторская группа» организует доставку грузов из КНР через Монголию по маршруту Нинбо — Эрэн-Хото — Кяхта — Иркутск (протяженность 3900 км, 6 дней в пути), в то время как традиционный транспортный автомаршрут Нинбо — Маньчжурия — Забайкальск — Иркутск насчитывает 5300 км и требует 8 дней в пути²⁹.

²⁵ Калюга А.А. Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия: итоги пятилетнего существования // Четырнадцатые Байкальские социально-гуманитарные чтения в 2 т. Иркутск, 8—23 апреля 2021 г. Т. 1. Иркутск: Иркутский государственный университет, 2021. С. 237.

²⁶ Там же. С. 239.

²⁷ Намжилова В.О. Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: инфраструктурный фокус // Российский совет по международным делам. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ekonomicheskii-koridor-kitay-mongoliya-rossiya-infrastrukturnyy-fokus/> (дата обращения: 08.12.2025).

²⁸ Лузянин С.Г. Россия — Китай: формирование обновленного мира / отв. ред. акад. В.С. Мясников. М.: Весь Мир, 2018. С. 144.

²⁹ АТЭ Групп. URL: <https://ategroup.ru/> (дата обращения: 08.12.2025).

В 2023 г. в Монголии началось строительство автотранспортного коридора из России в Китай: дорога соединит пограничные переходы «Цагааннуур» и «Даян». Транзитный коридор протяженностью 745 км пройдет через Баян-Ульгийский и Ховдский аймаки (регионы) и станет частью большой международной автомагистрали (протяженностью 4500 км) от Новосибирска до Урумчи³⁰.

После подписания меморандума между РФ и КНР в сентябре 2025 г. продолжается дискуссия о строительстве газопровода по маршруту «Россия — Монголия — Китай»³¹. Перспективна идея организации совместного энергетического кольца между регионами Сибири, Монголией и Северо-Восточным Китаем.

Китай выдвигал свой вариант развития экономического коридора «Россия — Монголия — Китай». Так, в 2018 г. была разработана программа «Экономического пояса сухопутно-морского Шелкового пути провинции Хэйлунцзян», которая должна связать основные производственные центры провинции Хэйлунцзян — Харбин, Цицикар, Дацин — с основными экономическими районами КНР, России и Монголии³².

Взаимодействие в рамках проекта экономического коридора «Китай — Монголия — Россия» развивается и в русле субнационального сотрудничества³³. Так, с 1 по 2 декабря 2025 г. в г. Иркутске состоялся Первый форум регионов России и Монголии, собравший более 300 участников из 14 регионов обеих стран. В рамках форума власти, бизнес, университеты, представители гражданского общества смогли обсудить совместные проекты. По итогам форума представителями Иркутской области, Республик Бурятия и Тыва, аймаков Монголии была подписана Среднесрочная программа развития межрегионального сотрудничества на 2026—2030 гг., в которую было включено 72 проекта в промышленности, сельском хозяйстве, науке и образовании, иных сферах.

Применительно к экономическому коридору «Китай — Монголия — Россия» обсуждались вопросы расширения Центральной железнодорожной линии — строительство двухпутного железнодорожного пути и его электрификация, улучшение работы пунктов пропуска на границе.

³⁰ В Монголии начали строительство автотранспортного коридора из России в КНР // ТАСС. 02.02.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16943033> (дата обращения: 08.12.2025).

³¹ Кулецкая А. «Силу Сибири-2» прокачали меморандумом // Коммерсантъ. 02.09.2025. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8007929> (дата обращения: 08.12.2025).

³² Ставров И.В. Экономический коридор Китай — Монголия — Россия в стратегии социально-экономического развития провинции Хэйлунцзян // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 2 (79). С. 46—47.

³³ Олейников И.В. Монгольское измерение субнационального сотрудничества Иркутской области: 2014—2024 гг. // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение. 2024. Т. 50. С. 73—85.

В случае модернизации российско-монгольской «Улан-Баторской железной дороги» Монголия может оперативно отправлять природные ресурсы и сырье на экспорт. *Железнодорожный транспорт* — один из наиболее эффективных и экономически выгодных способов перевозки грузов, особенно в условиях обширных степных и горных пространств Монголии. Модернизация дороги позволит создать новые рабочие места, повысить уровень транспортной безопасности и снизить экологическую нагрузку по сравнению с автомобильными перевозками³⁴. Российские регионы Сибири и Дальнего Востока получают возможность более интенсивного выхода не только на внешние рынки сопредельных государств — Китая и Монголии, но и на рынки стран Восточной и Юго-Восточной Азии.

Планируется и развитие контактов в сфере услуг — логистики и туризма. Так, на Первом форуме регионов России и Монголии был представлен проект туристического маршрута Великого чайного пути и его включения в список объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО. Реализация плана поможет сформировать туристическую инфраструктуру, даст приток инвестиций и будет способствовать росту туристического потока.

Проект развития экономического коридора «Китай — Монголия — Россия» вызывает критику по причине декларативности и размытости выдвигаемых инициатив, отсутствия конкретных результатов³⁵. Программа экономического коридора «Китай — Монголия — Россия» может рассматриваться и как рамочный документ, конструирующий ключевые параметры трехстороннего сотрудничества, цель которого заключается не столько в реализации заявленных проектов, сколько в получении инвестиций из Москвы, Пекина и Улан-Батора для потребностей хозяйствующих субъектов — регионов, корпораций, институтов развития, государственного управления. Но существующие сегодня сложности не меняют главного: этот маршрут важен для всех участников договора, создает для них новые возможности. Вполне может оказаться, что именно эта логистическая ниточка пройдет иначе. Но она будет. Будет еще один значимый элемент транспортной системы Евразии.

Безусловно, эта ниточка потребует усилий и с нашей стороны. Необходимо оперативное обновление железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в регионах Восточной Сибири, способное обеспечить эффективную доставку угля из сибирских месторождений³⁶. Ощущается

³⁴ Нехорошков В.П., Дэлгэрсайхан Цолмон. Роль железнодорожного транспорта в торгово-экономическом сотрудничестве Монголии и Китая // *Российско-китайские исследования*. 2025. Т. 9. № 1. С. 49—64.

³⁵ Калюга А.А. Указ. соч. С. 237—241.

³⁶ Щербанин Ю.А. Транспорт Азиатской России: вызовы и возможности // *ЭКО*. 2024. Т. 54. № 3. С. 134—156. DOI: 10.30680/ЕСО0131-7652-2024-3-134-156.

потребность в расширении мощности пограничных пунктов пропуска. Следует построить полноценный транспортный коридор Эрдэнэт — Кызыл³⁷, модернизировать железнодорожную магистраль совместного российско-монгольского предприятия УБЖД, открыв сообщение по второму железнодорожному пути, иначе трансеазиатские грузопотоки пойдут в обход России³⁸. Но это проблемы настоящего. Для будущего важно то, что такой путь возникнет.

Регионы Сибири могут выступать в качестве стратегического звена в программе экономического коридора «Китай — Монголия — Россия», обеспечивая транспортную связность, экономический рост и диверсификацию внешнеторговых потоков. Их развитие зависит от наличия политической воли и экономических ресурсов к реализации инфраструктурных проектов, координации трех стран и адаптации к меняющимся геополитическим условиям.

Так, экономический коридор «Россия — Монголия — Китай», утвержденный и дополненный лидерами РФ, КНР и Монголии на полях саммитов ШОС (Душанбе, 2014; Ташкент, 2016; Тяньцзинь, 2025), определяет транспортную логику Сибиризации России на *внешних восточно-азиатских контурах*. В самой Монголии транспортные проекты определены монгольским руководством в Программе развития до 2030 г.³⁹ В настоящее время на границе Монголии с Россией (3485 км) функционируют восемь автомобильных и два железнодорожных пограничных перехода, связывающие Республики Алтай, Бурятию, Тыву и Забайкальский край с семью аймаками Монголии.

В связи с отсутствием выхода к морю Монголия развивает в качестве «сухих портов» (Хуурай боомт) ключевые терминалы на российской и китайской границах, в первую очередь те, которые связаны с портом Тяньцзинь (КНР). Кроме того, в сентябре 2025 г. монгольское руководство подписало с профильным министерством Южной Кореи меморандум об использовании южнокорейского порта Пусан для морского монгольского экспорта.

Автомобильный коридор АН-3 «Улан-Удэ — Кяхта — Алтанбулаг — Дархан — Улан-Батор — Замын-Уудэ — Эрэн-хото» — ключевой для Монголии в отношении выхода грузов через Китай на Тяньцзиньский порт.

³⁷ Скорлыгина Н., Лавицкий В. Бизнес ждет на рельсах // Коммерсантъ. 11.08.2025. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7956892> (дата обращения: 08.12.2025).

³⁸ Кузьмин Ю.В., Козырская И.Е. Россия — Монголия — Китай: сотрудничество, вызовы, противоречия. Иркутск: «Репроцентр+», 2023. С. 43.

³⁹ Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал — 2030-ын хэрэгжилт. URL: <https://mrtd.gov.mn/i/2217> (дата обращения: 15.11.2025).

В 2023 г. был реконструирован участок Дархан — Улан-Батор, в настоящее время идут работы по модернизации отрезка Улан-Батор — Замын-Уудэ. В 2025 г. открыта монгольская часть перехода Алтанбулаг, на участке Улан-Удэ — Кяхта проведен ремонт нескольких ключевых мостов.

Важным для России остается автомобильный маршрут АН-4 *«Новосибирск — Карачи»*, по которому в последние годы растет поток грузов. Маршрут был официально открыт в 2024 г. с возведением монгольского участка. В настоящее время в России ведутся работы по определению подлежащих модернизации участков шоссе.

Основной Центральный железнодорожный маршрут *Москва — Улан-Батор — Пекин*, возобновленный весной 2025 г. после приостановки в 2020 г., соединяющий Транссиб и БАМ с китайскими железнодорожными сетями через Монголию, определяет транспортную логистику России и Монголии. Конечно, развитие этого важнейшего транспортного коридора протекает непросто. Есть разногласия между Москвой, Пекином и Улан-Батором по техническим вопросам. Но это не отменяет стратегической важности самого маршрута. Разногласия могут быть преодолены, расхождения согласованы.

Западный железнодорожный коридор связан с созданием маршрута *Курагино — Кызыл — Цаган-Толгой — Арцсурь — Ховд (Кобдо) — Урумчи*. Российско-монгольский участок проекта активно обсуждается, но пока не имеет технико-экономического обоснования. Наиболее вероятный участок магистрали, проходящий через границу Монголии и КНР, монголо-китайский участок Шивээхурэн — Сэхээ, уже построен в 2024 г. и активно обслуживает перевалку монгольского угля через границу с Китаем. Для российско-монгольской части проблемой реализации является отсутствие железнодорожной инфраструктуры в западной части Монголии, сложный рельеф на российском и монгольском участках. По веткам от Кызыла до Курагино ведутся оценки рыночного потенциала тувинских угольных месторождений и возможностей экспорта их выработки в КНР. Возможности данной ветки перекрывают конкурентные риски (монгольские угольные поставки в КНР) и другие сложности (высокая стоимость, сложный рельеф и др.), проектная мощность ожидается до 73 млн т в год. Очевидно, что она может стать дополнительным импульсом для развития экономики регионов Енисейской Сибири: Красноярского края, Республик Хакасия и Тыва. Тем не менее уже без малого 20 лет реальное строительство данной дороги фактически не ведется, а перспективы возвращения к этому проекту остаются неопределенными.

Восточный железнодорожный коридор определяется работой Монголии по технико-экономическому обоснованию строительства своего

участка железной дороги *Борзя — Соловьевск — Чойбалсан — Хуут — Бичигт — Зуун-Хатавч — Чифэн — Чаоян — Цзиньчжоу/Паньцзинь*. В настоящее время существует значительно устаревшая ветка от приграничной станции Борзя до станции Баянтумэн (г. Чойбалсан, Монголия). Перспективный монгольский проект железной дороги *Чойбалсан — Хуут — Бичигт* сопрягается с обсуждаемым сторонами проектом модернизации пункта перехода *Соловьевск — Эрэнцав* и участка дороги *Эрэнцав — Чойбалсан*. Определенной проблемой является альтернативность данного маршрута российско-китайской магистрали, проходящей через двусторонний погранпереход Забайкальск — Маньчжурия (схожие параметры и расположение недалеко друг от друга). Ни Россия, ни КНР не видят крупных перспектив во вводе посредника в лице Монголии в коммуникацию между Забайкальем и Восточным Китаем и перераспределении грузовых потоков. Но укрепление коммуникации между Россией и Монголией может стать значимым элементом не только транспортно-логистической структуры Евразии, но и элементом развития Байкальского региона.

Однако главным условием согласования интересов являются возможности, которые предоставляет Сибирь всем участникам евразийской коммуникации. Транспортные коридоры «Юг — Север» могут быть продолжены и сращены с Северным морским путем. И это совершенно уникальная возможность, которая может быть предоставлена союзным государствам, экономическим партнерам. Период, когда наша страна приобретала союзников и партнеров, идя на бесконечные уступки вопреки собственным интересам, закончился. Сибиризация создает условия, когда уникальность России становится очевидной, чаемой для самых разных элементов мировой системы.

2. Северный морской путь как базовая часть формируемого Трансарктического транспортного коридора

Иллюстративные материалы к разделу: карта 4 — Лесистость территории и основные транспортные магистрали России (железные дороги и федеральные автодороги); карта 5 — Международные транспортные коридоры Большой Евразии: сухопутные и морские маршруты; карта 6 — Месторождения углеводородов и магистральные трубопроводы Западной и Восточной Сибири (Приложение).

2.1. Развитие Северного морского пути: вчера, сегодня, завтра

После распада СССР территория России существенно сократилась главным образом за счет западных и южных территорий. Произошел геополитический сдвиг на северо-восток, в результате чего державный статус России трансформировался. Сегодня все большее число исследователей и политиков начинают воспринимать Россию в новом геополитическом контексте. Так, по мнению директора Музея антропологии и этнографии имени Петра Великого (Кунсткамеры) РАН А.В. Головнева, **«нам нужно избавиться от стереотипа: Запад мы или Восток. <...> Россия — не между, Россия — это Север. <...> Северность — это самобытность России, ее природная и культурная основа. <...> Вся Россия — северная страна, включая степи и Кавказ. Наш центр — почти на полярном круге, в устье Енисея. Это не символ, это география»**⁴⁰. Сегодня перед Россией, как страной Северной Евразии, стоит задача перехода от «очагового», фрагментарного развития своих территорий к комплексному, системному подходу их освоения. В этом контексте водные пути, включая Северный морской путь (СМП), служат стратегическим ресурсом развития России: они формируют связанность западных и восточных регионов страны, обеспечивают доступ к арктическим ресурсам, способствуют развитию северных территорий и становятся драйвером технологических и инфраструктурных инноваций (в случае СМП речь идет о развитии ледокольного флота, навигационных систем и экологически ориентированных («синих») технологий освоения Арктики).

Историческое значение СМП определяется его ролью в освоении, интеграции и укреплении северных территорий России. В 2025 г. отме-

⁴⁰ Андрей Головнев: Россия — не Запад и не Восток, а Север // GoArctic. 01.11.2025. URL: <https://goarctic.ru/nauka/andrey-golovnev-rossiya-ne-zapad-i-ne-vostok-a-sever/> (дата обращения: 09.09.2026).

чается 500 лет начала освоения СМП Россией. На протяжении пятисот лет СМП выступал уникальным водным коридором, связывающим удаленные северные регионы с центром страны и открывающим доступ к богатым ресурсам Арктики. Не менее значим был и военно-политический фактор. Транссиб был совершенно недостаточен и слишком уязвим для решения проблем связи между удаленными регионами и центром и быстрой переброски войск между европейской частью и угрожаемыми на тот момент восточными территориями⁴¹. Была создана уникальная управленческая структура — Комитет Северного морского пути, которая объединила в себе управленческие и хозяйственные функции. «Конкретные плановые задания были составлены по освоению Северного морского пути, развитию речного транспорта и строительству ряда железных дорог, способствующих решению проблем, обозначенных в концепции освоения Севера»⁴².

В результате складывается не просто эффективно работающая транспортная система, охватывающая арктические регионы страны, территории Крайнего Севера. Возникает самое освоенное побережье Северного океана, наиболее протяженного морского побережья России. Однако кризис 1990-х гг. негативно сказался на состоянии транспортной инфраструктуры российской Арктики, фактически способствовал ее значительной деградации. Кроме того, изначально арктическая и южная части Сибири оказывались слишком слабо связанными.

В настоящее время транспортная система Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) развита неравномерно: отсутствуют полноценные связи с сухопутными транспортными магистралями, а также налаженные внутрирегиональные коммуникации, которые могли бы обеспечить мультимодальность доставок грузов. Серьезной проблемой для функционирования арктической транспортной системы является фактор устаревания основных фондов: основная транспортная инфраструктура создана еще в советский период: «ее изношенность не только не позволяет реализовывать стратегические задачи, но и грозит техногенными авариями и катастрофами»⁴³. В этой связи руководство РФ определило модернизацию и развитие инфраструктуры транспортной системы в качестве стратегического приоритета государственной политики России в Арктике на ближайшую перспективу.

⁴¹ Емелина М.А., Филин П.А., Савинов М.А. Военно-стратегическое значение Северного морского пути: исторические аспекты // Военно-исторический журнал. 2019. № 7. С. 4—13.

⁴² Тимошенко А. И. Советский опыт мобилизационных решений в освоении Арктики и Северного морского пути в 1930—1950-е гг. // Арктика и Север. 2013. № 13. С. 3.

⁴³ Шпак А.В., Серова В.А. Транспортное освоение Арктической зоны России в современных условиях // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2011. № 17 (110). С. 31—36.

Сегодня Северный морской путь (СМП) — это национальная транспортная артерия России, расположенная в территориальных водах и исключительной экономической зоне РФ и ориентированная, в первую очередь, на решение внутренних национальных задач:

- обеспечение экономического развития АЗРФ;
- формирование арктической транспортной системы, которая обеспечит возможности транзита международных грузов между Европой и Азией, перевозку грузов в интересах российских потребителей;
- обеспечение стабильного функционирования хозяйственной системы северных территорий в рамках северного завоза;
- реализация стратегических геополитических интересов в сфере национальной безопасности⁴⁴.

*В контексте социально-экономического освоения АЗРФ важным представляется, что СМП обеспечивает доступ к природным ресурсам Арктики и месторождениям Сибири. Однако **модернизация маршрута сегодня обусловлена не только экономическими задачами развития Арктики, но и необходимостью улучшения условий проживания населения северных территорий***. Проблемы транспортного сообщения ведут к частичной или полной изоляции жителей северных регионов, и здесь Севморпуть выполняет важнейшую социальную функцию, выступая одним из основных маршрутов северного завоза — организованной доставки продовольствия, потребительских товаров и топлива в российские города и поселки в Арктике.

В геополитическом контексте СМП обеспечивает территориальную связанность и суверенное присутствие России в Арктике, обеспечивая транспортную доступность удаленных регионов страны, а также укрепляя контроль над арктическими водами. Кроме того, маршрут выступает инструментом международного позиционирования, подкрепляя арктический статус России как государства, формирующего правила судоходства, экологические стандарты и режим безопасности в Арктике.

В контексте безопасности развитие инфраструктуры СМП — портов, систем связи, навигации, спасательных центров — укрепляет общую устойчивость арктического региона к чрезвычайным ситуациям, повышает способность государства оперативно реагировать на угрозы, возникающие в Арктике. Кроме того, развитие инфраструктуры улучшает условия для патрулирования, проведения поисково-спасательных операций и контроля активности в регионе, что обеспечивает стабильность границ на Севере России.

⁴⁴ Михаил Григорьев — о проблемах развития Трансарктического транспортного коридора, СМП и арктическом судостроении // GoArctic. 27.05.2025. URL: <https://goarctic.ru/society/mikhail-grigorev-o-problemakh-razvitiya-transarkticheskogo-transportnogo-koridora-smp-i-arkticheskom/> (дата обращения: 15.11.2025).

Однако навигация по СМП имеет свои специфические особенности и на практике связана со многими сложностями, обусловленными большой протяженностью (от Карских Ворот до бухты Провидения — 5600 км), наличием больших мелководных участков, малонаселенными прибрежными территориями, суровым климатом и тяжелыми ледовыми условиями.

Во-первых, СМП — это не круглогодичный транспортный коридор, а сезонный маршрут, судоходство по которому по открытой воде ограничено 3—4 месяцами в году (примерно с июля по ноябрь). На данном этапе «Росатом» разрабатывает модель круглогодичной навигации по СМП, предполагая использование судов высокого ледового класса.

Во-вторых, разница условий судоходства в западном (Карское море) и восточном (море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря) секторах СМП: так, в западном секторе более благоприятные ледовые условия и относительно большие глубины, тогда как восточный сектор характеризуется «более тяжелыми ледовыми условиями, малыми глубинами, отсутствием глубоководных портов, крупных месторождений полезных ископаемых, удаленностью от промышленных центров и малой плотностью населения»⁴⁵.

В-третьих, особые климатические условия и непредсказуемость ледовых условий часто затрудняют движение судов по СМП даже в летнее время. В результате это может привести к изменению сроков навигации и ее продолжительности. Кроме того, несмотря на глобальное потепление, Арктика остается зоной повышенного риска: в последние годы наблюдаются резкие изменения ледового покрова (появление тонкого однолетнего льда), экстремальные штормы, туманы и дрейфующие льды, которые создают серьезные угрозы для судоходства. Парадоксально, но факт: таяние льдов вследствие климатических изменений может ухудшить навигацию по СМП.

В-четвертых, высокая стоимость перевозок по СМП из-за дополнительных затрат на ледокольное сопровождение. Даже в начале и конце летне-осеннего периода, а тем более зимой, требуется привлечение судов ледового класса, что существенно увеличивает стоимость перевозок по маршруту по сравнению как с южными морскими путями, так и с железнодорожными перевозками: «для прохода по СМП допускаются только суда, имеющие ледовый класс плавания, а их строительство обходится на 10—30 % дороже, чем обычных. Связано это с тем, что требуется более существенная инженерия: утолщение корпуса, большая

⁴⁵ Северный морской транзитный коридор: задачи и перспективы. Аналитический доклад. Июль 2023. Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ). URL: https://www.ruscable.ru/news/2023/07/21/Severnyj_morskoj_tranzitnyj_koridor_zadachi_i_pers/ (дата обращения: 26.11.2025).

структурная поддержка руля и гребного вала, защита от нагрева для топливных баков и др. При этом суда ледового класса с усиленными корпусами потребляют больше топлива»⁴⁶.

В-пятых, *высокая стоимость страховки судов*: по причине особых климатических и технологических условий судоходства по СМП стоимость страховки для судов здесь намного выше, чем на других маршрутах (разница может составлять от 15 до 100 % по сравнению с неарктическими маршрутами). Чем ниже ледовый класс корабля, тем выше стоимость страховки для прохождения по СМП. В результате это снижает экономические преимущества от использования трассы по сравнению с другими маршрутами.

В-шестых, *технологические и инфраструктурные проблемы СМП*, связанные с отсутствием развитой сети портов, необходимостью их модернизации, отсутствием достаточного ледокольного обеспечения, точных гидрографических данных в некоторых районах, систем связи (в полярных областях выше 70—75° с. ш. не работает ни один из операторов спутниковой связи, а почти весь маршрут СМП находится выше этой широты⁴⁷), несовершенством навигационного обеспечения (по причине высокой геомагнитной активности в полярных широтах регулярны сбои в работе систем навигации), а также отсутствием центров поиска и спасения, служб жизнеобеспечения, медицинской помощи и пр. Все это создает серьезные угрозы в области безопасности перевозок грузов по СМП.

В-седьмых, активизация судоходства по СМП объективно способствует возникновению проблем в области охраны окружающей среды. В числе основных экологических рисков: аварии на судах и разливы вредных веществ; сброс судовых отходов в море — эксплуатационных и грузовых, в том числе — нефтесодержащих, сточных вод, бытового мусора и пр.; загрязнение окружающей среды дизельными двигателями судов (загрязнение продуктами сгорания дизельного топлива судов, проходящих по СМП); шумовое загрязнение; загрязнение микропластиком. Это требует новых подходов к организации судоходства по СМП, в том числе основанных на принципах «синей экономики»⁴⁸.

Но есть обстоятельства, делающие присутствие России в Северном океане важнейшим направлением пространственного развития стра-

⁴⁶ Зеленков М.Ю. Транспортно-логистическая система Северного морского пути: перспективы, проблемы и пути их решения // Арктика: экология и экономика. 2019. № 4 (36). С. 131—140. DOI: 10.25283/2223-4594-2019-4-131-140.

⁴⁷ Городилов М., Левкин А. Северный морской путь: как используется сейчас и что ждет маршрут в будущем // Т-Ж. 20.01.2021. URL: <https://t-j.ru/northern-sea-route-guide/> (дата обращения: 27.11.2025).

⁴⁸ Основы экономики устойчивого развития (под редакцией С.Н. Бобылева). М.: Экономический факультет МГУ имени М.В. Ломоносова, 2025. 312 с.

ны. Как показывают исследования климатологов⁴⁹, ситуация в Арктике стремительно меняется. Конечно, счет идет не на дни и месяцы, даже не на годы. Речь идет о десятилетиях. Тем не менее в не столь отдаленной перспективе СМП становится важнейшим мировым транспортным каналом. Да и сам Северный океан меняется, все более превращаясь в *Новое Средиземноморье*, определяющее коммуникацию не только между Азией и Европой, но и между Евразией и Америкой, объединяя СМП и Северо-Западный проход. Понятно, что пока это возможность. С американской стороны здесь нет ни соответствующей инфраструктуры, ни значимых портов⁵⁰. Пока для Америки это — только туристический маршрут. Но это сегодня. Завтра же здесь вполне может возникнуть полноценное пространство коммуникации, меняющее всю картину мировых транспортных путей.

Сегодня многие, в первую очередь неарктические, страны рассматривают СМП как глобальную морскую коммуникацию с большим будущим: «Тот, кто получит в XXI в. контроль над арктическим маршрутом, тот будет осуществлять контроль и над мировой экономикой»⁵¹. Для этих стран — это, с одной стороны, возможность диверсификации торговых маршрутов, а с другой — доступ к богатым ресурсам Арктики, и даже повышение их международного влияния через участие в арктических делах. Для России же Арктика и Северный океан не просто одно из направлений пространственного развития, но неотъемлемая часть русского пространства в мире, несомненная данность, превращающая Новое Средиземноморье в *Mare Nostrum*, в Русское Средиземноморье.

До недавнего времени СМП был каботажной трассой со сложной системой караванной подводки в восточном секторе. В этих условиях использовать его как круглогодичную международную транспортную магистраль было невозможно: иностранным грузоотправителям нужен стабильный маршрут транспортировки грузов, а не сезонный путь, сильно зависящий от ледовой обстановки. Изменения произошли благодаря началу активного освоения месторождений Ямала и вводу терминалов Сабетта и Новый Порт. Создаваемая грузовая база потребовала регулярного судоходства, усиливая необходимость в устойчивой работе СМП. В результате маршрут начал постепенно превращаться в постоянно действующий, ориентированный на удовлетворение не только внутренних

⁴⁹ Arctic warming four times faster than rest of Earth: study. Phys.org (2022); Катцов В.М., Порфирьев Б.Н. Климатические изменения в Арктике: последствия для окружающей среды и экономики // Арктика: экология и экономика. 2012. № 2 (6). С. 66—79.

⁵⁰ Williams G. *Voyages of Delusion: The Quest for the Northwest Passage*. New Haven: Yale University Press, 2003.

⁵¹ Ли Чжэньфу. Анализ стратегии Китая в отношении морских путей в Арктике. URL: <http://doc88.com/p-339732633326.html> (дата обращения: 30.11.2025).

потребностей страны, но и всей мировой системы хозяйствования. По мере того, как ледовый панцирь будет отступать, запрос извне будет только расти.

В марте 2025 г. на пленарном заседании Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» в Мурманске Президент России В.В. Путин озвучил идею создания комплексной транспортной системы в АЗРФ — Трансарктического транспортного коридора (ТТК). На данном этапе по поручению Президента идет обсуждение финансово-экономической и организационной модели проекта и пока известны только общие контуры проекта: географически коридор будет формироваться из Санкт-Петербурга через Мурманск до Владивостока и предполагается сопряжение ТТК с российской внутренней железнодорожной сетью — от северо-запада до Дальнего Востока, до БАМа и Транссиба⁵². Речь идет о мультимодальной транспортной системе, которая должна соединить морской, железнодорожный и автомобильный виды транспорта, будет проложена по линии крупнейших российских рек — Оби, Енисея и Лены — через порты Арктики. Ключевым элементом этой системы выступает СМП. Конечно, формирование трансарктического транспортного коридора — задача гигантского масштаба, решение которой потребует согласованных усилий миллионов людей, десятков министерств, научных и инженерных структур. Но одна из определяющих черт нашей страны — это способность сосредоточить все силы на проекте, ориентированном не на сиюминутную эффективность, но на будущее. Формирование ТТК и является таким шагом в завтра.

При этом понятно, что для полноценного запуска ТТК необходимо решить ряд инфраструктурных, технологических и организационных проблем транспортной системы АЗРФ, включая: строительство и модернизацию арктических портов, развитие ледокольного флота и навигационного обеспечения, а также создание современной инфраструктуры для сухопутных перевозок, связывающих регионы Сибири, Урала и Дальнего Востока с портами СМП. Работа предстоит огромная, но вполне реальная и оправданная. Ведь именно такая система позволит «приблизить» самые отдаленные регионы страны, сделать их не «территориями, не подлежащими освоению» (Леналэндом), но теплым домом для всех нас, позволит обжить края, сама жизнь в которых до сего дня воспринималась как ежедневный подвиг. Обозначим важнейшие направления этой работы.

⁵² Международный форум «Арктика — территория диалога». Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» // Президент России. 27.03.2025. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/76554> (дата обращения: 25.11.2025).

Портовая инфраструктура. Вдоль СМП расположено более 70 перевалочных баз и портов⁵³, в том числе Сабетта, Дудинка, Игарка, Диксон, Тикси, Певек, порт Провидения. К инфраструктуре маршрута также принято относить расположенные вне его непосредственной акватории порты Мурманск и Архангельск⁵⁴. В основном порты АЗРФ технически устарели, что становится серьезным препятствием для интеграции СМП в мировую морскую транспортную систему⁵⁵. Кроме того, расстояние между портами иногда превышает 1000—1500 км, что создает трудности для обеспечения безопасности судоходства (например, отсутствие возможности оперативно пополнять запасы топлива и провизии, получить первую помощь в случае аварии и т. д.). Очевидно, что старые арктические порты, построенные еще в советские времена, ориентированные на иной тип судоходства, иные условия, нуждаются в реконструкции для создания транспортного коридора мирового класса на Крайнем Севере, так как они не рассчитаны на прием современных танкеров, газовозов, контейнеровозов и требуют углубления акваторий, модернизации причалов, расширения складских пространств.

Кроме того, порты плохо связаны с внутренней логистикой. Согласно Плану развития СМП, к 2035 г. планируется модернизировать порты Провидения, Мурманск, Архангельск, Диксон и др., а также построить 14 новых портов и терминалов. Планируется строительство глубоководных морских портов (например, Найба), способных принимать крупные морские суда, что чрезвычайно важно для превращения СМП из «каботажной» трассы в международный транзитный коридор. Но и международный транзитный коридор, и внутренняя коммуникация возможны только при условии объединения разных видов транспорта, объединения транспортных коридоров «Юг — Север» и Северного морского пути.

Железнодорожный транспорт. СМП должен функционировать в связи с сетью скоростных железнодорожных путей, обеспечивающих выход внутренних регионов к арктическим и дальневосточным портам. Без железных дорог, связывающих арктические порты с внутренними регионами страны, маршрут остается изолированным, ориентирован-

⁵³ Порты Северного морского пути // Arctic Russia. URL: <https://arctic-russia.ru/article/porty-severnogo-morskogo-puti/> (дата обращения: 26.11.2025).

⁵⁴ Городилов М., Левкин А. Северный морской путь: как используется сейчас и что ждет маршрут в будущем // Т-Ж. 20.01.2021. URL: <https://t-j.ru/northern-sea-route-guide/> (дата обращения: 27.11.2025).

⁵⁵ Гао Тяньмин. Российско-китайское сотрудничество по созданию Арктического синего экономического коридора: проблемы и перспективы // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 3. С. 51—55. DOI: 10.24158/per.2018.3.10; Ерохин В. Северный морской путь как инфраструктурная основа российско-китайского Арктического синего экономического коридора // Маркетинг и логистика. 2018. № 1. С. 12—29.

ным на транзит мимо России. На данный момент железнодорожные выходы есть только в Мурманске, Архангельске и Владивостоке — портах, находящихся вне акватории СМП. О необходимости новых железнодорожных выходов непосредственно от СМП говорил В.В. Путин на форуме в Мурманске в марте 2025 г.: в частности, о необходимости проекта «развития Арктического полигона железных дорог, включая модернизацию Северной железной дороги на территории Республики Коми и Ямало-Ненецкого автономного округа»⁵⁶. Этот вопрос поднимался экспертами и на Восточном экономическом форуме в сентябре 2025 г., так как именно железнодорожные связи обеспечивают регулярность, независимость от сезонного ледового состояния и внутреннюю связанность, что повышает надежность СМП как логистического маршрута.

План развития СМП до 2035 г. предусматривает развитие железнодорожных путей, в числе которых *«Северный широтный ход» (СШХ)* — проект строительства железнодорожной магистрали, которая должна связать сети «северной» железной дороги и «свердловской» (Западно-Сибирской), проложенной через Ямало-Ненецкий автономный округ: маршрут Обская — Салехард — Надым — Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево (707 км). Планируется также расширение трассы до порта Сабетта, что даст порту прямое железнодорожное сообщение с внутренними регионами страны.

Интересно, что этот проект повторяет проект Трансполярной магистрали 1940—1950-х гг., но он не был до конца реализован, в том числе по причине отсутствия в то время технологий строительства на вечной мерзлоте. К идее вернулись в середине 2000-х гг., изначально планировалось начать строительство СШХ в 2010 г., однако до сих пор проект находится на стадии концепции.

Основной причиной стали проблемы финансирования проекта: сначала он должен был воплощаться на условиях государственно-частного партнерства, потом как частный (ПАО «Новатэк», ПАО «Газпром нефть»), впоследствии снова с доминирующим государственным финансированием. Нельзя не учитывать и сложные технические условия его реализации: трасса маршрута проходит по регионам Крайнего Севера, сплошной мерзлоте и болотистым территориям. ***Но вспомним, что и строительство Транссиба мыслилось некогда как почти нереальная задача, мечта. Наверное, в том и состоит самобытность России, что здесь мечта воплощается чаще, чем расчет и жесткий план.***

⁵⁶ Международный форум «Арктика — территория диалога». Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» // Президент России. 27.03.2025. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/76554> (дата обращения: 25.11.2025).

И для того, чтобы Северный океан стал важнейшим пространством внутренних и международных коммуникаций, российским *Mare Nostrum*, Арктика должна приблизиться к Большой земле, должна быть плотно связана с ней сухопутными и речными маршрутами.

По этой причине перспективы реализации СМП и ТТК зависят от воплощения планов по строительству железных дорог, прежде всего следующих проектов:

— «Белкомур» (Белое море — Коми — Урал) — проект железнодорожной трассы протяженностью около 1160 км, которая должна соединить Архангельск, Коми (Сыктывкар), Урал (Пермский край). Это кратчайший железнодорожный путь между районами Сибири, Урала и портами Белого моря, которые являются важнейшими точками обеспечения СМП. Технически проект сложный. Он был анонсирован в 2009 г., но до сих пор не реализован по причине высокой стоимости (оценки варьировались от 500 млрд руб. до 1 трлн руб.) и отсутствия гарантированных грузов на старте. Кроме того, конечный пункт «Белкомура» — Архангельск — мелководен, что не позволяет использовать его для захода крупных судов. Сегодня обсуждается возможность преодоления этого недостатка Архангельска. Появляется предложение «пересобратить» идею «Белкомура» вокруг новых арктических портов и новых грузовых потоков железнодорожной магистрали «Баренцкомур»⁵⁷ (Сосногорск — незамерзающий порт Индига), где конечной точкой выступает уже не Белое, а Баренцево море, что должно позволить работать с крупнотоннажными судами круглый год и напрямую связать трассу с СМП.

— Проект Северо-Сибирской железной дороги также рассматривается в контексте реализации ТТК как связующее звено между Транссибирской магистралью и СМП, способное обеспечить более прямой выход «с запада на север» и соединить внутренние районы Сибири и Урала с арктическими портами. Сегодня воплощение этого проекта признано нецелесообразным ввиду недостаточности объема гарантированных грузов, которые по нему можно перевозить, а также высокого уровня требуемых капитальных затрат⁵⁸. В условиях сокращения инвестиционной программы ОАО «РЖД» на строительство таких объектов нет средств. Между тем необходимо подчеркнуть, что важность скорейшего воплощения данного проекта обоснована подробными экономическими расчетами, основанными на применении признанных разработок

⁵⁷ Малов В.Ю. «Северный ход» Баренцкомура в обслуживании уральского алюминиевого комплекса и региональных транспортных связей // Сухопутный транспорт Сибири: формирование опорной сети железных и автомобильных дорог / В.Я. Ткаченко, В.П. Перцев. Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 2003. Гл. 6, п. 6.5. С. 118—123.

⁵⁸ РЖД тянутся в Арктику, а угольные проекты в Заполярье замораживают // Vgudok. 15.09.2025. URL: <https://vgudok.com/lenta/rzhd-tyanutsya-v-arktiku-ugolnye-proekty-v-zapolyare-zamorazhivayut-severo-sibirskaya> (дата обращения: 30.11.2025); Триллионы дальнего следования. Строительство Северо-Сибирской магистрали признано нецелесообразным // Коммерсантъ. 03.12.2025. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8250102> (дата обращения: 03.12.2025).

в области межрегиональной межотраслевой оптимизации^{59,60,61}. Как представляется, соображения быстрой окупаемости и сиюминутной рентабельности здесь вполне могут быть временно отодвинуты в сторону. Проекты такого масштаба оцениваются не финансовыми годами, но поколениями, оцениваются теми уникальными шансами, которые они дают в будущем. Думается, что сибирские богатства, оказывающиеся ближе и доступнее, новые пространства хозяйственного освоения — это вполне достаточный резон для реализации этих проектов.

Развитие речных транспортных коридоров. Ключевую роль в обеспечении северного завоза играют реки Сибири (Обь, Енисей, Лена, Индигирка, Колыма, Печора), соединяющие СМП и порты внутри континента: «по рекам доставляются самые разные типы грузов — продукты питания, строительные материалы, топливно-энергетическая продукция, насыпные грузы и прочие. Также реки используются для доставки проектных грузов и вывоза готовой продукции с предприятий, осуществляющих свою деятельность в Восточной и Западной Сибири»⁶². Через реки осуществляется также вывоз ресурсов из глубинных районов Сибири. Кроме того, реки интегрируются с железнодорожными линиями, создавая комбинированные логистические маршруты. Но и использование рек Сибири для СМП связано с рядом проблем: сезонность навигации, недостаток портовой инфраструктуры на реках, бывают паводки и низкая вода, что усложняет прохождение крупных судов, не все речные порты напрямую связаны с арктическими морскими терминалами. Однако это сегодня. Конечно, можно рассматривать все отмеченное выше как «приговор» речным меридиональным маршрутам. Но так ли это? Думается, что нет. Гораздо эффективнее осмыслить ситуацию в качестве проблемы, которую нужно и можно решить. Дноуглубительные работы, система гидротехнических сооружений вполне могут сделать Великие сибирские реки судоходными для судов класса «река-море». Подобные работы уже проделывались в советский период⁶³. Не менее

⁵⁹ Малов В.Ю., Тарасова О.В., Ионова В.Д. Нижнее Приангарье как «связующее звено» между севером и югом Сибири // ЭКО. 2018. № 6. С. 50—71. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2018-6-50-71.

⁶⁰ Ткаченко В.Я., Малов В.Ю., Верескун В.Д., Воробьев В.С. Северо-Сибирская магистраль: предпроектные исследования / отв. ред. В.Я. Ткаченко; Сиб. гос. ун-т путей сообщения. Новосибирск, 2010. 240 с.

⁶¹ Тарасова О.В. Оценка проекта строительства Северо-Сибирской магистрали // Анализ и оценка процессов создания и развития в Азиатской России транспортной магистральной сети различного назначения / под ред. А.А. Широка, О.В. Тарасовой; Ин-т экон. и орг. пром. пр-ва Сиб. отд-я Рос. акад. наук. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2024. Гл. 5.3. С. 306—332.

⁶² Гребенец А.А., Васеха М.В., Васильева Ж.В. Анализ перевозок судами смешанного типа плавания по сибирским рекам с использованием маршрутов Северного морского пути // Проблемы прогнозирования. 2024. № 2 (203). С. 152—164. DOI: 10.47711/0868-6351-203-152-164.

⁶³ Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. История использования и охраны рек в процессе индустриального развития Восточной Сибири в советский период // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2022. № 6 (81). С. 25—36.

важно для превращения Великих рек Сибири в полноценные транспортные артерии строительство функциональных речных портов с соответствующими складскими помещениями, необходимой инфраструктурой, соединенных между собой не только водной магистралью, но и автомобильным сообщением, связанных с формирующимся железнодорожным каркасом. В этих условиях в периоды ледохода и ледостава движение грузов не прекращается, но только замедляется, а в период «чистой воды» объем грузоперевозок резко возрастает, ослабляя нагрузку на другие коммуникации.

Реки Сибири следует рассматривать как внутренний каркас СМП стратегического значения, обеспечивающий связанность маршрута со внутренними регионами России. Примерами интеграции сибирских рек с СМП являются:

- Обь → Салехард → Сабетта: обеспечивает транспортировку СПГ и нефти с Ямала;
- Енисей → Дудинка → СМП: экспорт полезных ископаемых и их полупродуктов из Таймырского промышленного района;
- Лена → Тикси → море Лаптевых: доставка грузов из Якутии и севера Восточной Сибири.

Развитие ледокольного флота. Ледокольный флот является ключевым элементом обеспечения навигации по СМП. Тем не менее на данном этапе эксперты фиксируют «нехватку флота для грузоперевозок по Севморпути в объеме 55 % к 2030 г. В настоящее время дефицит судов составляет 53 %»⁶⁴. Основная часть действующих ледоколов (например, «50 лет Победы», «Таймыр», «Вайгач») введена в эксплуатацию еще в 1980—1990-х гг., тогда как средний срок службы ледокола не превышает 40 лет, поэтому многие суда нуждаются в капитальном ремонте или списании. Сегодня уже некоторые компании (в том числе ПАО «Новатэк» и ПАО «Роснефть») сталкиваются с проблемой нехватки ледоколов для сопровождения их грузовых судов⁶⁵.

Согласно Плану развития СМП до 2035 г., предусмотрена модернизация флота, строительство ледоколов и судов ледового класса для обеспечения круглогодичной навигации. Предусмотрено, что будет построено 10 ледоколов (уже строятся три атомохода серии 22220: «Чукотка», «Ленинград» и «Сталинград»), 141 транспортное судно ледового класса. Начиная с 2025 г. планируется обеспечить круглогодичную навигацию по СМП не только в западном, но и в восточном направлении. Для

⁶⁴ Дефицит флота для СМП может вырасти до 55 % к 2030 году // EastRussia. 01.07.2024. URL: <https://www.eastrussia.ru/news/defitsit-flota-dlya-smp-mozhet-vyrasti-do-55-k-2030-godu/> (дата обращения: 26.11.2025).

⁶⁵ Зеленков М.Ю. Транспортно-логистическая система Северного морского пути: перспективы, проблемы и пути их решения // Арктика: экология и экономика. 2019. № 4 (36). С. 131—140. DOI: 10.25283/2223-4594-2019-4-131-140.

достижения этой цели Россия строит новые ледоколы класса «Лидер» (уже строится сверхмощный 120-мегаваттный ледокол «Россия», который позволит более эффективно проводить крупнотоннажные суда в высоких широтах в течение всего года), которые должны стать настоящим прорывом, так как они будут обладать сверхмощной силовой установкой. Но строительство ледоколов нового поколения — это дорогостоящий и технологически сложный проект (например, стоимость ледокола «Россия» составила 127,6 млрд руб.⁶⁶), поэтому любая ошибка в проектировании или строительстве ведет к многомиллиардным перерасходам. Еще одна проблема — на данном этапе темпы строительства новых ледоколов не успевают за ростом грузопотока по СМП. Проблем много. Но решать их придется нам. Просто потому, что именно в их решении заключается наш шанс прервать бесконечное догоняющее развитие, но обрести собственный путь, путь России. Понятно, что это требует не только усилий со стороны строителей и проектировщиков, исследователей и финансистов. Это — государственный — и даже больше — общенародный проект. Не план на год или пятилетку, но направление движения на поколения вперед, направление движения в завтра. Попробуем обозначить действия, необходимые в первую очередь.

2.2. Что необходимо для развития инфраструктуры СМП и задействования его хозяйственного потенциала

Идея установления режима порто-франко в морских портах Севера Сибири периодически возрождается в контексте развития СМП и освоения Арктики. Например, в 2011 г. обсуждалось создание свободных портов в Обской губе и устье Енисея для стимулирования экспорта сельхозпродукции. Представляется целесообразным вернуться к этой идее — как в рамках реализации проекта «Свободные порты Сибири» (Сабетта, Диксон, Дудинка, Тикси — Найба), так и путем распространения режима порто-франко на указанные порты по аналогии с дальневосточными портами⁶⁷.

В развитии Северного морского пути (СМП) и российского сектора Арктики ключевую роль может сыграть *морской порт Сабетта*. Это обусловлено прежде всего географическим расположением и потенциалом для обработки значительных объемов груза, особенно сжиженного

⁶⁶ Строительство головного атомного ледокола «Россия» (проект 10510) // Росатомфлот. URL: <https://www.rosatomflot.ru/flot/sverhmoshnyy-atomnyy-ledokol-rossiya-proekta-10510/> (дата обращения: 26.11.2025).

⁶⁷ Государственная Дума ФС РФ утвердила в июне 2016 г. распространение режима СПВ на порты Ванино, Корсаков, Певек, Петропавловск-Камчатский и Советскую Гавань.

природного газа (СПГ)⁶⁸. Порт расположен на северо-западе полуострова Ямал, на берегах Обской губы. Такое расположение делает его идеальным пунктом отправления товаров по Северному морскому пути, обеспечивая кратчайшие маршруты доставки продукции в Азию и при необходимости в Европу и США.

Одним из главных преимуществ порта является его близость к крупнейшим месторождениям природного газа и нефти, лесным ресурсам, запасам других природных ресурсов. Сибирский федеральный округ обладает значительными запасами природных ресурсов, которые потенциально могут транспортироваться по маршрутам Северного морского пути как в направлении российской Арктики, так и в страны БРИКС+ (96 % общероссийских запасов платины; 80 % — угля; 73 % — никеля; 51 % — марганцевых руд; 43 % — меди; 40 % общероссийских запасов свинца и золота; 26 % от всей площади лесов РФ; 72,6 % от общей площади лесных земель, непрерывно создающих как товарную древесину, так и другие лесные продукты)⁶⁹. Сабетта — не только наиболее успешный порт на СМП. Его развитие и его возможности показывают нам, чем может при должном отношении стать *каждый* или почти каждый порт на этом пути, если он окажется связанным с Большой землей, станет не просто местом стоянки и бункеровки транзитных судов, но сибирским окном в мировую торговлю.

История строительства морского порта Сабетта началась в 2012 г. в рамках реализации проекта «Ямал СПГ». Изначально порт предназначался исключительно для транспортировки СПГ, однако впоследствии его функции значительно расширились, особенно после геополитических событий 2022 г.

Сегодня порт Сабетта представляет собой важный элемент инфраструктуры, обеспечивающий связь региона с международными рынками и способствующий освоению богатейших запасов углеводородов полуострова Ямал. Порт обладает развитой инфраструктурой, позволяющей осуществлять круглогодичное обслуживание судов различного тоннажа. Ключевыми элементами инфраструктуры здесь выступают:

- терминалы для приема и отправки СПГ и газового конденсата;

⁶⁸ Габибова М.С. Геополитические амбиции и социальные стратегии в российской Арктике: путь к устойчивому развитию // Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов. 2024. № 41. С. 9; Баженов Ю.М. Некоторые вопросы социально-экономического развития российской Арктики // XXI век: гуманитарные и технические науки: сборник материалов XIII Международной очно-заочной научно-практической конференции, 16 октября, 2024. М.: Издательство НИЦ «Издание», 2024. 210 с.

⁶⁹ Стратегия социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года. Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 26 января 2023 г. № 129-р. URL: <https://минэко04.пф/upload/site/Стратегия%20СФО%202035.pdf> (дата обращения: 15.12.2025).

- судоходный канал в Обской губе, позволяющий проходить крупногабаритным судам;
- система обогрева акватории, предотвращающая образование льда зимой;
- современные погрузочно-разгрузочные механизмы и хранилища для топлива и оборудования.

По данным Минвостокразвития, в 2023 г. через порт прошло около 30 млн т грузов, преимущественно СПГ и нефтепродуктов, и прогнозируется, что с учетом новых проектов («Арктик СПГ 2») и модернизации существующих мощностей к 2030 г. значение этого показателя увеличится в 2 раза — до 67 млн т⁷⁰.

Все вышеперечисленное создает уникальные возможности для организации эффективной логистики и минимизации транспортных издержек, обеспечивает масштабный постоянный поток сырья для дальнейшей переработки и экспорта. Таким образом, при успешном комплексном развитии морской порт Сабетта может выступить катализатором экономического развития макрорегиона Сибирь и всей страны в целом.

Комплексное развитие морского порта Сабетта с созданием интермодальных терминалов активно обсуждается российскими учеными и экспертами последние 20 лет⁷¹. Использование мультимодальных перевозок, включающих в одном маршруте железнодорожный, автомобильный, речной и морской транспорт, позволяет достигать высокого уровня гибкости и экономической эффективности как в условиях сурового климата, так и в условиях санкционного противодействия.

В текущем состоянии транспортная сеть является недостаточной для эффективных мультимодальных перевозок и требует дальнейшего расширения и модернизации. Для повышения объема грузоперевозок существующие мощности морского порта Сабетты необходимо дополнить современной сетью железнодорожного, автомобильного и особенно речного транспорта с развитием сети речных портов в Сибири.

⁷⁰ Сложная ледовая установка. Грузопотоку по Севморпути проложили три сценария // Коммерсантъ. 23.10.2023. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6295779> (дата обращения: 15.12.2025).

⁷¹ Vukovic N.A., Mingaleva Zh.A., Mekhrentsev A.V. Prospects of development of the transnational transport corridor of the northern sea route based on Sabetta sea port // R-Economy. 2019. Vol. 5. No. 1. P. 19—24.

Таблица 1. Состояние отдельных участков железнодорожной линии транснационального транспортного коридора морского порта Сабетта

№	Транспортный узел	Направление движения железной дороги	Этап развития
1	Бованенково	Бованенково — Карская	Функционирует
		Бованенково — Паюта	Функционирует
2	Паюта	Паюта — Новый Порт	Планируется
		Паюта — Обская	Функционирует
3	Обская	Обская — Воркута	Функционирует
		Обская — Салехард	На реконструкции
		Обская — Полуночное	Планируется
4	Воркута	Воркута — Москва	Функционирует
5	Салехард	Салехард — Надым	На реконструкции
6	Надым	Надым — Пангоды	Заморожена/планируется
7	Пангоды	Пангоды — Новый Уренгой	На реконструкции
8	Новый Уренгой	Новый Уренгой — Ямбург	Функционирует
		Новый Уренгой — Коротчаево	Функционирует
9	Коротчаево	Коротчаево — Пурпе	Функционирует
		Коротчаево — Игарка «Северный широтный ход» (промышленные перевозки)	Функционирует
10	Пурпе	Пурпе — Ноябрьск	Функционирует
11	Ноябрьск	Ноябрьск — Войновка	Функционирует
12	Игарка	Игарка — Дудинка	Используется частично как грузовой терминал
13	Дудинка	Дудинка — Норильск	Функционирует
14	Войновка	Войновка — Тюмень	Функционирует
15	Тюмень	Войновка — Тюмень	Функционирует
16	Карская	Карская — Харасавэй	Планируется
17	Новый Порт	Паюта — Новый Порт	Планируется
18	Харасавэй	Карская — Харасавэй	Планируется
19	Норильск	Норильск — Дудинка	Функционирует
20	Ямбург	Тюмень — Тобольск — Сургут — Новый Уренгой — Ямбург	Функционирует
21	Полуночное	Полуночное — Обская	Заморожена/планируется
22	Исток	Москва — Владивосток	Функционирует
23	Сабетта	Бованенково — Сабетта	Строится (завершающий этап)

Источник: открытые данные.

Несмотря на очевидные преимущества, развитие порта сталкивается с рядом существенных препятствий:

- сложные климатические условия, требующие специальных технологий и оборудования;
- высокий уровень капиталовложений проектов, необходимых для поддержания инфраструктуры;
- необходимость привлечения квалифицированных кадров и специалистов.

Эти факторы требуют тщательного планирования и координации усилий всех заинтересованных сторон, и, как показывает успешный опыт развития морского порта Сабетта, инструменты государственно-частного партнерства в данной сфере могут быть очень эффективны и взаимовыгодны для бизнеса и государства как в экономическом, так и в социальном аспекте (проект ПАО «Новатэк»)⁷².

Морской порт Сабетта служит ключевым узлом на трассе Северного морского пути, сокращая расстояние между Европой и Азией примерно вдвое по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий канал. Эта функция приобретает особое значение в контексте глобализации мировой торговли и необходимости диверсификации транспортных коридоров и «Поворота на Восток 2.0». В настоящее время перспективы развития Сабетты охватывают:

- расширение территории порта за счет развития искусственного земельного участка, примыкающего к полуострову Гыданский, где планируют построить грузовой терминал, способный принимать до 1,6 млн т различных грузов ежегодно;
- создание единого транспортного коридора на базе железнодорожной магистрали «Северный широтный ход» и «Северный широтный ход 2»;
- развитие новой добычи полезных ископаемых с одновременным сокращением времени и упрощением доставки грузов из Западной Сибири;
- увеличение объемов грузоперевозок по Северному морскому пути как альтернативы другим водным транспортным артериям.

Правительство утвердило план расширения территории порта, включающий создание искусственного земельного участка площадью около 1,6 млн м², где планируется разместить грузовой терминал, способный принимать до 1,6 млн т различных грузов ежегодно. Эти меры позволят существенно повысить привлекательность порта для международных инвесторов и торговых партнеров.

⁷² Смирнов А.Ю. Северный морской путь: результаты и перспективы // Арктика: экология и экономика. 2025. Т. 15. № 1. С. 109—118. DOI: 10.25283/2223-4594-2025-1-109-118.

Инвестиции в инфраструктуру порта осуществляются как государственными структурами, так и частными компаниями. Например, ПАО «Новатэк» активно участвует в модернизации и строительстве новых объектов, связанных с переработкой и отправкой СПГ. Общий объем вложений оценивается в миллиарды долларов, что свидетельствует о высоком интересе бизнеса к данному региону⁷³.

Создание особой экономической зоны на базе морского порта Сабетта позволило бы привлечь существенный объем инвестиций за счет развития новых высокотехнологичных производств, ориентированных на экспорт. Приоритетными отраслями для проекта развития ОЭЗ Сабетта являются следующие отрасли, связанные с арктической логистикой и углеводородной энергетикой, а также обслуживающие и высокотехнологичные сервисы для Северного морского пути:

1. Базовые отрасли:

- добыча, переработка и экспорт СПГ и газового конденсата (поддержка кластеров «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2»);
- портовая логистика и перегрузка: навалочные и генеральные грузы, крупногабаритное технологическое оборудование, строительные материалы;
- транзит по Северному морскому пути: обслуживание судов, формирование хаба для арктического транзита и снабжения месторождений.

2. Инфраструктура и сервис:

- строительство, эксплуатация и модернизация транспортной инфраструктуры (причалы, терминалы, ледозащитные сооружения, дноуглубление, аэродромная инфраструктура);
- энергетическая инфраструктура: локальная генерация, снабжение порта и промзоны энергией, в том числе с использованием низкоуглеродных и энергоэффективных технологий;
- судоходный и портовый сервис: стивидорные услуги, агентирование судов, ледокольное и лоцманское обслуживание, ремонт и сервис флота в арктических условиях.

3. Высокотехнологичные направления:

- цифровизация логистики и СМП: системы мониторинга судоходства, ИИ-сервисы для навигации во льдах, платформы управления грузопотоками;

⁷³ Там же.

— инжиниринг и сервис для арктических проектов: проектирование, монтаж и обслуживание модульных объектов, контрольно-измерительных приборов и аппаратуры, систем безопасности и связи.

4. Поддерживающие отрасли:

— производство и сервис специализированной техники и материалов, адаптированных к арктическому климату (контейнеры, упаковка, спецодежда, малые энергоустановки);

— локальные сервисы жизнеобеспечения (жилье вахтового типа, коммунальная инфраструктура, базовые социальные и медицинские услуги), как часть комплексного развития опорной зоны Ямала.

Вышеописанное отраслевое наполнение позволит использовать морской порт Сабетта не только как «монопорт» для СПГ, но и как многофункциональный арктический узел, повышающий устойчивость и диверсификацию экономики макрорегиона, и крупный международный торговый центр, ориентированный на международные проекты со странами БРИКС+.

Помимо возможностей для развития особой экономической зоны Сабетта объективно существуют вызовы и угрозы ее развитию, связанные со сложностями в условиях Арктики, зависимостью от внешнеэкономической конъюнктуры, а также вопросами кадров и модернизации технологических цепочек. Эти сложности понятны и преодолимы. Но важно понимать, что при комплексном и взвешенном подходе возможно получение следующих экономических эффектов проекта ОЭЗ «Сабетта»:

- развитие новых рынков для промышленности Урала и Сибири;
- создание рабочих мест в проектах, связанных с портом Сабетта и сопряженных отраслях;
- развитие новых высокотехнологичных проектов в обрабатывающих и нефтехимических отраслях;
- развитие новых высокотехнологичных отраслей, в том числе в области цифровизации.

Сабетта — наиболее модернизированный порт на СМП. Но модернизация возможна и оправдана и в отношении многих других портов. Здесь описанная ситуация выступает в качестве образца, направления модернизации.

Перспективы развития сети ОЭЗ портового типа по маршруту СМП

К основным действующим портам Северного морского пути относятся Мурманск, Архангельск, Нарьян-Мар, Сабетта, Дудинка, Игарка, Диксон, Тикси, Певек и бухта Провидения. В настоящее время параллельно ве-

дется модернизация этих узлов и подготовка к развитию новых или расширяемых терминалов.

Действующими морскими портами Северного морского пути являются:

— *Мурманск* (незамерзающий опорный порт на Баренцевом море) и *Архангельск* (порт на Белом море, связующий СМП с европейской частью России);

— *Нарьян-Мар* и *Сабетта* на побережье Баренцева и Карского морей, обеспечивающие в том числе нефтегазовые проекты ЯНАО и вывоз СПГ;

— *Игарка*, *Дудинка* и *Диксон* в акватории Енисейского залива, обслуживающие северный завоз и крупные промышленные проекты (включая «Норникель»);

— *Тикси* (море Лаптевых) и *Певек* (самый северный морской порт России на Чукотке), а также порт Провидения — восточная точка маршрута СМП.

Порты вне арктических морей, работающие на Северном морском пути: Владивосток, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Анадырь и ряд других дальневосточных портов — рассматриваются как «внешние ворота» и опорные узлы, связывающие СМП с тихоокеанским направлением. Они создают опорные точки российского присутствия на формирующемся ключевом маршруте мировой торговли.

Санкт-Петербург и другие порты Северо-Запада в практической логистике нередко включаются в расширенный маршрут СМП как западный терминал транзитных и экспортных цепочек.

В настоящее время планируются и развиваются следующие морские порты и терминалы:

— масштабная модернизация и наращивание мощностей портов Мурманск, Архангельск, Диксон, Провидения, а также дальневосточных Магадана, Корсакова, Петропавловска-Камчатского, Анадыря и ряда других, что закреплено в проектах стратегий развития СМП и Трансарктического коридора до 2050 г.;

— новые или специализированные терминалы: участок «Утренний» как часть морского порта Сабетта (проект «Арктик СПГ 2»), угольные и рефрижераторные комплексы в Мурманской области и другие объекты, ориентированные на обслуживание растущих арктических грузопотоков.

Для развития опорной сети морских портов Северного морского пути предлагается использовать механизм создания особой экономической зоны портового типа, который эффективно зарекомендовал себя в плотном режиме на примере морского порта Сабетта⁷⁴. Портовые особые

⁷⁴ Там же.

экономические зоны рассматриваются как инструмент привлечения инвестиций в базовые арктические порты, превращения их в международные хабы экспортно-импортных операций и сервисные центры СМП.

Перспективы развития сети портовых ОЭЗ вдоль Северного морского пути в целом оцениваются как благоприятные, но зависят от темпов освоения арктических ресурсов, масштабов господдержки и реального грузопотока, прежде всего российского⁷⁵.

В качестве приоритетных функций таких ОЭЗ могут выступать поддержка экспорта углеводородов и минерального сырья, обеспечение транзита по СМП, развитие переработки и логистики, а также снабжение удаленных северных территорий. Такие хабы должны сочетать статус арктической зоны с преференциями (налоговые льготы, свободная таможенная зона) и развитую портово-логистическую инфраструктуру, чтобы конкурировать с традиционными маршрутами через Суэц⁷⁶.

Следует отметить, что в Арктической зоне уже действует специальный правовой и налоговый режим, дополняемый механизмами вроде «арктической концессии», единой субсидии и свободной таможенной зоны, что создает основу для портовых ОЭЗ вдоль маршрута СМП. Меры оказываемой поддержки включают *налоговые льготы, таможенные преференции, субсидирование ледокольной проводки и инфраструктурных проектов*, что снижает барьеры для частных инвестиций в портовую и промышленную инфраструктуру. ***Еще недавно было модно говорить о «невидимой руке рынка», которая все расставит по своим местам. Но как показала практика 90-х гг. прошлого века, «невидимая рука рынка» в Арктике и на Крайнем Севере способна только к разрушению. И лишь осторожная и вдумчивая государственная забота может вдохнуть жизнь в эти суровые места. И не только в них.***

При анализе ситуации основными драйверами загрузки сети портовых ОЭЗ считаются и, во многом, являются экспорт СПГ, нефти и угля, проекты по добыче и переработке металлов, а также северный завоз, тогда как доля международного транзита, по оценкам экспертов, в среднесрочной перспективе останется относительно небольшой. В перспективах развития все большее значение придают высокотехнологичным направлениям: цифровизации управления СМП, судостроению и сервису арктического флота, развитию возобновляемой энергетики и

⁷⁵ Мельников Р.М., Григорова Е.Г. Факторы эффективности особых экономических зон в российских условиях // Региональная экономика: теория и практика. 2024. Т. 22. № 5. С. 916—940. DOI: 10.24891/re.22.5.916; Иванова Е.А., Коршикова О.Н. Анализ влияния портовых особых экономических зон на экономику регионов размещения // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). 2024. Т. 31. № 4. С. 115—123.

⁷⁶ Там же.

арктического туризма в отдельных портах. Ключевыми ограничениями для масштабной сети портовых ОЭЗ являются высокие капитальные затраты, сложные природно-климатические условия, санкционные ограничения на технологии и финансирование, а также неопределенность с долгосрочными объемами транзитных грузов.

Тем не менее перспективы создания сети ОЭЗ портового типа в рамках проекта Северного морского пути считаются устойчивыми прежде всего в сегменте обслуживания российских сырьевых проектов и внутренней логистики. Формирование полноценного международного коридора с сетью конкурентоспособных портовых ОЭЗ преимущественно зависит от расширения сотрудничества с азиатскими партнерами стран Глобального Юга и новой глобальной конъюнктуры. Не менее важно и то, что через СМП и меридиональные коридоры оказываются связаны огромные континентальные пространства Сибири. Все ее богатства — от ценных пород пушного зверя до леса и ценных ископаемых, далеко не только углеводородов — становятся доступны и для общероссийского хозяйства, и для мировой экономики. Их рентабельность в этих условиях резко возрастает.

Создание сети особых экономических зон портового типа Северного морского пути (с показательным экспериментом на базе морского порта Сабетта) имеет высокий потенциал развития и способно привлечь дополнительные инвестиции как от российских крупных компаний, так и от бизнеса стран БРИКС+. Проект может достичь высокого уровня устойчивости при одновременной ориентации как на внутренний рынок (российская Арктика), так и на внешние международные рынки (мировые рынки энергоресурсов и не только). Морской порт Сабетта как часть СМП продемонстрировал эффективность работы механизмов государственно-частного партнерства в достижении целей развития Северного морского пути, и полученный практический опыт может масштабироваться в рамках проекта развития Северного морского пути.

И тогда СМП станет основой для формирования транспортной сети из речного, железнодорожного, автомобильного и воздушного элементов, охватывающей всю Сибирь и связывающей ближние и дальние регионы страны. Арктическое побережье станет не просто окном в международную торговлю, но ядром, формирующим новую сущность — Русское Средиземноморье.

3. Речной транспорт

Реки Сибири изначально были главными дорогами, по которым русская государственность расширяла себя до Великого океана. Если взглянуть на карту первых поселений (XVII—XVIII вв.), то подавляющее большинство их будет либо на «перекрестках» рек, в местах впадения притока в основное русло, либо на «волоках», коротких сухопутных маршрутах, соединяющих речные бассейны. Сухопутные маршруты, даже столь значимые, как «Чайный тракт», имели подчиненный статус. По рекам прибывали переселенцы из европейской части страны, по рекам перемещались ценные грузы «из Сибири на Русь» и обратно; по рекам шли отряды казаков и стрельцов. Строительство Транссиба и связанной с ним инфраструктуры несколько уменьшило значимость речных коммуникаций, но отнюдь не вытеснило их. Золотодобывающие центры (например, Витимский, Зейский, Нижнеамурский золотоносные районы), угольные разрезы и лесные деляны были связаны с Транссибом и всей страной именно речными путями.

Сохраняется значимость речных коммуникаций и в советский период. В годы СССР был осуществлен невероятный прорыв на Север, в тундру и Арктику, богатую ценнейшими природными ресурсами, полезными ископаемыми. Но даже при господствующей установке на автаркию северных поселений (даже в Игарке создавались в те годы сельскохозяйственные предприятия для самообеспечения) без связи с Большой землей обойтись было невозможно⁷⁷. В этой ситуации речные перевозки имели значимую долю в общем объеме транспортного сообщения и занимали особое место в условиях отсутствия железнодорожного сообщения и качественных автомобильных дорог. Зачастую являясь единственной возможностью для транспортировки товаров народного потребления, продукции предприятий, полезных ископаемых в целях доставки потребителю или дальнейшей переработки, они служили связующими артериями в транспортировке продукции по коммерческим связям между промышленными предприятиями, расположенными на водных магистралях.

Низкие транспортные расходы и большая грузоподъемность судов многие годы оставались конкурентным преимуществом в освоении новых территорий, расположенных вдоль сибирских рек. Речной транспорт десятилетиями оставался практически основным способом снабжения населенных пунктов северных территорий Азиатской России продуктами питания, топливом, техникой, строительными материалами

⁷⁷ Замятина Н.Ю. Город в пустоте. Урбанизация и Арктика. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2025. 456 с.

и т. д. Кроме грузовых перевозок, речной транспорт использовался для пассажирских перевозок, в том числе на туристических маршрутах по рекам нашей страны.

События начала 1990-х гг. оказались катастрофическими для всего речного флота страны, особенно для регионов Зауралья. «Парад суверенитетов» после развала СССР привел к разрывам в цепочках кооперации торговых и промышленных отношений. Многие предприятия, потеряв партнеров, оказались на грани банкротства. Уменьшилась, а в ряде случаев — исчезла продукция, прежде перевозимая речным транспортом.

Судостроительные предприятия, потеряв заказы на производство судов, а также потеряв смежников, сократили выпуск продукции, а в начале 2000-х гг. прекратили свое существование. Практически прекратилась перевозка пассажиров: суда, использовавшиеся для пассажирских перевозок, оказались списаны по причине старения и несоответствия современным требованиям к судам речного флота. Так, Ленское речное пароходство, разделенное на целый ряд самостоятельных предприятий, даже в совокупности более чем втрое сократило число судов. Сворачиваются гидротехнические работы. Прекратили работу многие центры по производству речных судов (заводы в п. Качуг, п. Жигалово и др.). Это, наряду с временным распадом авиастроения, было одним из последствий глупых и злых реформ 1990-х гг.

В связи с остановкой судостроительно-судоремонтных предприятий в Сибирском регионе существует острая потребность в выпуске судов класса «река-море», а также толкачей и буксиров. Количества таких судов катастрофически не хватает и для России. Действующие судостроительные предприятия не могут в короткое время обеспечить необходимый выпуск судов.

Необходимо осветить и условия для развития речного судоходства. Исторически самый старинный вид транспорта в богатой реками Сибири — водный. Речной транспорт — особенно в советское время — перевозил миллионы тонн различных грузов. А в северных районах Западной Сибири и практически на всей территории Восточной Сибири речной флот являлся основным видом транспорта.

После распада СССР речной транспорт в России столкнулся с рядом системных проблем, которые привели к его стагнации и сокращению объемов перевозок:

Приватизация и фрагментация отрасли. В 1990-е гг. крупные пароходства были разделены на множество мелких компаний, что привело к размыванию ответственности, нехватке финансовых ресурсов и снижению эффективности управления. Уже упомянутое выше Ленское

объединенное речное пароходство было разделено на несколько отдельных, в том числе частных предприятий, что осложнило координацию перевозок.

Старение флота. Средний возраст речных судов в России достиг 30 лет, что на 5—10 лет превышает рекомендуемый срок безопасной эксплуатации. По данным Министерства транспорта РФ, за последние 20 лет число грузовых транспортных судов в России сократилось⁷⁸ более чем в четыре раза — с 14 100 до 3189 единиц, а пассажирских — в 2,7 раза — с 1700 до 619 единиц. Это связано с отсутствием масштабного строительства новых судов и недостаточными инвестициями в обновление флота.

Обмеление и захламление рек. Отложения песка, ила, бытового и промышленного мусора — уменьшают глубину реки, формируют отмели и преграды. Засушливые периоды привели к обмелению отдельных участков судоходных рек. Это затрудняет навигацию и снижает пропускную способность водных путей. Даже в столь значимом для страны районе Ковыктинского месторождения и терминала Окунайский водный маршрут практически не функционирует.

Конкуренция с другими видами транспорта. Железные дороги, автодороги и авиация оттянули значительную часть грузо- и пассажиропотока. Например, высокая скорость наземного транспорта делает речные пассажирские перевозки менее привлекательными. Например, выход Байкало-Амурской магистрали до города Усть-Кут сделал удобнее и быстрее доставку грузов в значимые (золото, алмазы) районы севера Иркутской области и южной части Республики Саха (Якутия). Но при этом прекратилась навигация выше по течению реки, что привело эти территории к превращению в безлюдные и брошенные⁷⁹. Исчезли десятки охотничьих хозяйств, звероферм, поставляющих ценные породы пушнины, прекратили свою работу судоремонтные предприятия. Эти потери имели не только экономические последствия. Российская Сибирь была временно лишена своей привлекательности.

Сезонность. Навигация на реках Сибири длится около 5 месяцев в году. Это ограничивает возможности для круглогодичных перевозок и снижает рентабельность отрасли. Увеличить навигацию возможно только при наличии судов ледового класса.

⁷⁸ По данным Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота, только за период с 2007 г. по 2020 г. количество грузовых судов плавания «река-море» сократилось с 2500 до 1550 единиц, то есть примерно на 40 %.

⁷⁹ Бляхер Л.Е., Григоричев К.В., Ковалевский А.В. Жизнь в пустоте (антропологические очерки пространства за пределами властного регулирования). М.: Common Place, 2024.

Недостаток инфраструктуры. Наблюдается нехватка причалов, особенно в регионах с потенциалом для развития круизного туризма (например, на Байкале и Енисее). Не менее важны и перевалочные порты по ходу движения Великих рек Сибири к Тихому океану. Также требуется модернизация гидротехнических сооружений и дноуглубительные работы.

Низкая инвестиционная привлекательность. Отрасль характеризуется длительными сроками окупаемости судов, высокими процентными ставками по кредитам и пока недостаточной государственной поддержкой. Это ограничивает возможности для обновления флота и инфраструктуры. Опять «невидимая рука рынка» и государственные интересы не совпадают. Стране остро необходима речная коммуникация с выходом на СМП. Это — одно из условий ее процветания *завтра*. Но нормальный бизнес предполагает доходы *сегодня*. Потому без мощной государственной поддержки, без политической воли проблемы здесь не решаются.

Проблемы с логистикой и интеграцией с другими видами транспорта. Слабое взаимодействие с железнодорожным и автомобильным транспортом снижает эффективность речных перевозок. Многие грузы могли бы быть доставлены дешевле по воде, но отсутствие развитой системы смешанных перевозок ограничивает этот потенциал. Важно и то, что на значительном протяжении речные трассы не имеют связанных с ними автомобильных дорог, недостаточно развита сеть аэродромов, не говоря уже о возможности использования грузовых дирижаблей и т. д.

Огромные речные бассейны, покрывающие большую часть территории Сибири, выходящие к Северному и Тихому океанам — это огромный ресурс развития, пренебрегать которым просто невозможно и преступно перед будущими поколениями граждан России. Возрождение речного судоходства в качестве фидерных линий для связи основного расселенческого каркаса страны на юге с портами СМП в АЗРФ требует комплексного подхода, включающего инфраструктурные, технологические и экономические меры. Понятно, что большая часть этих мер невозможна без участия государства, выступающего в наши дни главным инструментом и источником модернизации. Обозначим эти подходы:

1) Инфраструктурная модернизация:

Дноуглубительные работы и расчистка русел. Ключевое условие для развития судоходства — поддержание глубины, позволяющей проходить судам с осадкой 3,6 м. Необходимы регулярные дноуглубительные работы, укрепление берегов, строительство и модернизация гидротехнических сооружений (каналов, шлюзов, насосных станций). За «длинные девяностые годы» (период, реально продолжавшийся с конца 80-х гг. XX в. до середины первого десятилетия века текущего) многие речные трассы деградировали. Сегодня это можно и нужно исправить. Еще раз

подчеркнем, что это работа не на сезон и даже не на год, но на годы и годы. Более того, те части рек, которые сегодня деградируют, превращаясь в «пустое пространство» (например, отмеченное выше пространство от истока Лены до Усть-Кута), вполне могут стать привлекательными туристическими объектами, местами сбора рыболовов-любителей и охотников, объектами престижной рекреации.

Реконструкция гидроузлов и портов. Проекты, такие как реконструкция Красногорского водоподъемного гидроузла на реке Иртыш в Омской области, направлены на устранение «узких мест» и повышение пропускной способности водных путей. Модернизация портов на СМП, включая порты Дудинка, Красноярск, Осетрово в Усть-Куте и др., также важна для интеграции с железнодорожным транспортом. Необходимо и качественная модернизация, а где-то и строительство новых портов на протяжении речных трасс с необходимыми складскими помещениями, где могли бы формироваться грузовые массивы в период между навигациями, перемещаясь между портами по альтернативным путям (автодороги, «зимники», возможно, грузовые дирижабли и т. д.). Тем самым в межнавигационный период движение грузов будет медленнее, но не приостановится. Для реализации этого и необходим следующий пункт.

Создание транспортно-логистических узлов (ТЛУ) и мультимодальных хабов. Развитие инфраструктуры для перевалки грузов между речным, железнодорожным и морским транспортом повысит эффективность логистических цепочек.

2) Технологическое обновление:

Модернизация флота. Необходимо обновление речного флота, включая строительство судов ледового класса для работы в условиях Арктики. Это позволит продлить навигационный сезон и обеспечить круглогодичную доставку грузов.

Внедрение цифровых технологий. Цифровизация логистических цепочек, использование электронных навигационных карт, IoT-устройств⁸⁰ на борту судов и систем мониторинга флота повысят эффективность и безопасность перевозок.

Развитие электрических и гибридных судов. Экологичность речного транспорта — его преимущество для глобальных корпораций и крупных

⁸⁰ IoT-устройства (*Internet of Things*) — это физические объекты со встроенными датчиками, программным обеспечением и возможностью подключения к интернету. Такие устройства могут собирать данные, обмениваться ими и выполнять действия без участия человека.

компаний. Внедрение «зеленых» технологий может привлечь дополнительные инвестиции и снизить операционные расходы.

3) Экономические и организационные меры:

Государственная поддержка. Субсидии на каботажные перевозки, строительство флота и инфраструктурные проекты являются ключевыми факторами развития. Например, План развития Северного морского пути на период до 2035 г. предусматривает масштабные инвестиции. Но необходимо не только финансирование. Необходимо постоянное внимание, в том числе внимание СМИ к развитию речного транспорта на Великих реках, ко всему процессу Сибиризации России.

Стимулирование мультимодальных перевозок. Интеграция речного транспорта с железнодорожным и морским позволит оптимизировать логистические цепочки и снизить транспортные издержки.

Развитие фидерных сервисов. Фидерные перевозки предполагают использование небольших судов для доставки грузов между портами и их консолидации. Для успешного внедрения необходимы регулярные сервисы, поддержка грузовых терминалов и интеграция с морскими линиями.

4) Интеграция с СМП:

Синхронизация графиков. Координация расписания речных и морских судов позволит минимизировать простои и повысить эффективность доставки грузов.

Развитие портов-хабов. Создание специализированных портов-хабов на западе и востоке СМП упростит перевалку грузов между речным и морским транспортом.

Использование СМП для северного завоза. Речной транспорт является крайне важным звеном в снабжении удаленных районов Крайнего Севера, используя СМП как магистральный маршрут.

5) Дополнительные факторы:

Экологические аспекты. Необходимо учитывать экологические риски и внедрять меры по снижению воздействия на водные объекты.

Подготовка кадров. Развитие образовательных программ для специалистов в области речного и арктического судоходства.

Международное сотрудничество. Привлечение иностранных инвесторов и партнеров для реализации крупных проектов, особенно в контексте растущего интереса к СМП со стороны Китая и других стран АТР.

Успешная реализация этих мер потребует координации усилий государства, частного бизнеса и научного сообщества, широкой общественной дискуссии. Ключевыми показателями успеха станут рост грузопотока, снижение логистических издержек и повышение доступности северных территорий АЗРФ.

Особенно необходимо отметить важность создания ТЛУ в деле возрождения речного транспорта. ТЛУ на реках Обь, Иртыш, Енисей и Лена играют ключевую роль в интеграции внутренних водных путей с СМП, обеспечивая транспортировку грузов в арктические регионы и на экспорт. Рассмотрим основные узлы по каждой реке.

1) Обь и Иртыш

Обь-Иртышский бассейн: обладает значительным потенциалом для обслуживания транзитных грузов, включая уголь, пиломатериалы и зерно. Создание мультимодального логистического центра в Омской области станет частью транспортного коридора Россия — Казахстан — Китай.

Порт Сабетта: в районе этого порта предлагается сформировать ТЛУ. Сабетта уже используется для перевалки сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата.

Проект «Единая река — Единый путь»: может соединить Западную Сибирь и Китай, включает развитие речного транспорта по Оби и Иртышу с выходом на СМП⁸¹. Планируется создание единой транспортной системы, объединяющей портовые терминалы, судоходную инфраструктуру и логистические узлы.

2) Енисей

Порты Диксон, Дудинка и Игарка: ключевые точки для перевалки грузов с Енисея на морской транспорт. По Енисею доставляются грузы в Норильский промышленный район, а также осуществляется вывоз продукции «Норникеля» по СМП.

Система «Енисей — СМП»: включает три линии — речную, морскую и смешанную. Речная линия связывает южные и северные районы Красноярского края, морская — обеспечивает перевозки из портов Красноярск, Лесосибирск, Игарка и Дудинка по СМП, смешанная — связывает предприятия среднего и нижнего течения Енисея с другими водными бассейнами.

⁸¹ Проект Евразийского Транспортно-логистического коридора стран БРИКС «Омский 73-й Меридиан». URL: <https://brics-expert.info/documents/predlozheniya-k-sammitu-briks-v-kazani/proekt-evraziyskogo-transportno-logisticheskogo-koridora-stran-briks-73-y-meridian-m73/> (дата обращения: 15.11.2025).

Порт Лесосибирск: участвует в морских перевозках грузов по СМП в оба направления — в Европу и Азию.

3) Лена

Порт Осетрово (Усть-Кут): крупнейший речной порт на Лене, связывающий реку с БАМом. Здесь происходит перевалка более 80 % грузов, следующих водным путем вглубь Якутии.

ТЛУ Нижний Бестях: соединит железнодорожный, автомобильный и речной транспорт. Планируется запуск подъездного железнодорожного пути со станции Нижний Бестях до причала грузового терминала. Проектная мощность перевалки грузов — 1,7 млн т с возможностью увеличения до 2 млн т.

Порт Тикси — Найба: расположен в устье Лены, является морскими воротами Якутии. Используется для судоходства по Быковской протоке, которая ведет к Тикси.

Развитие инфраструктуры: Росморречфлот и ГК «Росатом» совместно создают логистические узлы на Оби, Иртыше, Лене и Енисее для улучшения доступа к СМП.

Мультимодальные хабы: планируется создание хабов, которые будут накапливать груз и обеспечивать его доставку по СМП. Например, обсуждается проект в устье Амура вдоль границы с Китаем. Подобные мультимодальные хабы, хотя и в существенно уменьшенном размере, возможны и необходимы на всем протяжении сибирских рек, текущих с Севера на Юг. Как отмечалось выше, они позволят организовать более эффективную переброску грузов в навигацию, дадут возможность продолжить движение в период между навигациями.

Некогда Великие реки стали дорогами, по которым русские люди шли «встречь солнцу», к Великому океану. Сегодня, а главное, завтра реки вновь могут стать транспортными артериями, связывающими воедино гигантское тело России, стать дорогами в ее и наше будущее.

Но Сибирь граничит с еще одним океаном, превосходящим не только Северного собрата, но и Тихий океан — океаном воздушным. Это тоже важнейший маршрут и огромная возможность, которую предоставляет судьба нашей стране. О ней стоит поговорить отдельно, в следующем разделе.

4. Инфраструктура авиационного сообщения

Огромная протяженность нашей страны создает особые условия для развития воздушного транспорта, и как элемента международных коммуникаций, и как элемента коммуникаций внутрироссийских. Через воздушное пространство России, в том числе через сибирское пространство, проходят наиболее удобные авиационные маршруты из Европы и Северной Африки в Азию. Развитие этих коммуникаций — одно из перспективных направлений для построения новой связности в мире. Но не менее, а может быть, и более важна авиация для связи внутренней. Воздушный транспорт жизненно необходим для успешного существования, развития экономики. Для больших территорий нужен именно авиационный транспорт, особенно если существует необходимость в освоении труднодоступных районов. Именно наличие воздушного сообщения позволяет эффективно использовать вахтовый метод, конденсировать наличные трудовые ресурсы на ключевом направлении, частично преодолевая их нехватку. Современные виды воздушного сообщения способны вдохнуть новую жизнь в речные маршруты, обеспечить устойчивую коммуникацию в арктической зоне.

Добыча полезных ископаемых, продвижение в необжитые или малообжитые местности, где не существует ни автомобильных, ни железных дорог — все эти задачи невыполнимы без авиации. В северных районах Сибири и Дальнего Востока водные пути зимой замерзают, не всегда доступны сухопутные способы перемещения пассажиров и грузов. Главным и жизненно необходимым условием поддержания качества жизни в такой местности является постоянное и устойчивое сообщение с Большой землей.

При этом далеко не все задачи могут быть решены с помощью магистрального авиационного сообщения, которое более или менее достаточно развито в указанных районах. Исключительное значение для обеспечения функционирования удаленных от основных центров территорий имеют малая авиация и новые виды воздушного транспорта (в том числе грузового), способные выполнять сложные полеты над труднодоступными районами в самых тяжелых погодных условиях, взлетать и садиться на неподготовленных аэродромах минимального размера, с различным покрытием или вовсе без него.

Кроме того, для России как самой большой по площади страны в мире, обладающей обширными сельскохозяйственными угодьями, требующими обработки, и запасами полезных ископаемых, необходимыми для освоения и расположенными на труднодоступных территориях, а также в связи с незначительной плотностью населения по всей территории

страны, особым испытанием становятся проблемные и чрезвычайные ситуации, которые требуют оперативных решений и ресурсов для транспортировки людей и грузов.

Деградация региональных и местных сетей авиационного сообщения в нашей стране в 1990—2000-х гг. лишь частично компенсирована периодом быстрого развития авиации в 2010-х гг.: тогда удалось лишь в целом восстановить региональные авиалинии. При этом по-прежнему мало местных воздушных линий, которые покрывали в советское время всю обжитую территорию России. Особенно остро проблема стоит в Сибири и на Дальнем Востоке: авиационное сообщение в данных районах развито недостаточно, в основном осуществляются магистральные перевозки между административными центрами областей, краев и республик.

Неразвитость транспортной авиационной инфраструктуры ввиду отсутствия достаточного количества аэродромов с твердым покрытием взлетно-посадочных полос и навигационного наземного оборудования не дает возможности использовать самолеты с грузоподъемностью более 15 т и пассажироместимостью от сорока пассажиров.

Климатические условия в районах Сибири и Дальнего Востока предусматривают определенные условия передвижения в летний период: по дорогам с твердым покрытием, грунтовыми дорогам, водным и авиационным транспортом; в зимний период: по «зимним» дорогам, авиационным транспортом. В период весны и осени транспортное сообщение между населенными пунктами чаще всего осуществляется по дорогам с твердым покрытием и авиационным транспортом. Отсутствие авиационного сообщения в срочных случаях приводит к недоступности медицинской помощи для жителей удаленных поселений, что фактически лишает их права на своевременное и качественное социальное обслуживание, является дополнительным фактором оттока населения. Однако полное восстановление и расширение сети малой авиации в ее традиционном виде едва ли продуктивно. Новое время требует новых решений.

В перспективе ближайшего десятилетия особенное значение в контексте авиации малых высот приобретет повсеместное использование беспилотных авиационных систем (БАС). Дискутируются возможности применения и других новых технологий воздушного сообщения на малых высотах. Например, недавно принятая Концепция научно-технологического развития транспортного комплекса Российской Федерации на период до 2035 г.⁸² предусматривает возможность развития экрано-

⁸² Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2025 г. № 3871-р.

планов и конвертопланов, воздушных судов с вертикальным взлетом и посадкой, грузовых и пассажирских дирижаблей, средств аэромобильности и пр. Большая часть указанных технологических решений не является новой, однако в силу ряда причин за многие десятилетия существования соответствующих концепций они пока не дошли до массового практического применения.

Например, эксплуатация дирижаблей, считавшаяся одним из магистральных направлений развития мирового воздухоплавания в конце 1920-х — начале 1930-х гг., была быстро прекращена после серии аварий с большими человеческими жертвами в конце 1930-х гг. и невозможности на том уровне технологического развития заменить взрывоопасный водород в качестве основного рабочего вещества капсулы дирижабля более безопасными газами⁸³. Однако сегодня ситуация меняется. Найдены новые, более безопасные газовые наполнители, более прочные материалы для обшивки, разрабатываются гибридные модели, соединяющие достоинства дирижаблей и иных воздухоплавательных средств⁸⁴.

Конечно, развитие каждого из направлений (международные и магистральные перевозки, малая авиация, БПЛА, дирижабли и др.) требует серьезной работы. Но ведь речь идет не о немедленном внедрении всего и вся. Речь идет о *направлении движения и конечном состоянии*, к которому это движение должно привести. Да, применение грузовых дирижаблей требует строительства эллингов, причальных вышек. Но это будет существенно дешевле, чем строительство новых взлетно-посадочных полос с твердым покрытием. Использование БПЛА потребует новых решений в области автоматизированных систем, адаптирующих существующие платформы под условия Арктики и Крайнего Севера, создания беспилотных систем с новыми характеристиками.

Но все это не повод отказываться от этих систем, а только техническая задача, которую нужно и можно решить. И не только в плане применения новых (старых) летательных аппаратов. Сегодня категорически недостаточно развито международное сообщение в восточной части страны, особенно в ее дальневосточной части. Для его развития нужны новые *отечественные* самолеты, способные заменить и, в перспективе, вытеснить в российском небе Боинги и Аэробусы. Совершенно необходимы новые, мощные авиационные хабы, с комфортной торговой и пассажирской инфраструктурой в восточных регионах страны. И тогда

⁸³ Шаров А.М. Конец дирижаблестроения в СССР (1938—1940 гг.) // Научный вестник МГТУ ГА. 2012. № 182. С. 23—27.

⁸⁴ Федорова О.А., Целищев Д.В. Дирижабль, как основная альтернатива наземным перевозкам крупногабаритных грузов // Инновации в науке. 2015. № 12-1 (49). С. 89—100.

путь «через Россию», с использованием не только российских навигационных систем, но и российских аэропортов, российских рейсов станет для жителей азиатских стран основным.

Это даст толчок к развитию и внутренних магистральных направлений. Сегодня магистральные направления в Сибири, особенно ее восточной части, связывают, часто достаточно неудобно (сложные стыковки, ожидание), региональные центры. Города второго порядка, часто достаточно крупные и значимые (например, Комсомольск-на-Амуре в Хабаровском крае, Братск в Иркутской области), оказываются на обочине этой коммуникативной системы. Оптимизация ее позволит не просто повысить плотность связей в пространстве Сибири, но качественно улучшить управление и контроль в этих и иных значимых промышленных центрах, «приблизить» их к центрам принятия решений.

Малая авиация позволит и небольшим населенным пунктам, и вахтовым поселкам, которых становится все больше в районах Крайнего Севера, быть в постоянной связи с Большой землей. Возможно, что услуги малой авиации в привычном смысле слова частично будут заменены беспилотными системами, в том числе конвертопланами и экранопланами. Развитие и массовизация этих летательных аппаратов создаст новую эпоху в малой авиации.

Отдельное направление использования воздушного океана связано с развитием дирижаблестроения. Самое очевидное применение новых дирижаблей в сфере МЧС⁸⁵. Тайга, а это огромная часть нашей страны, всегда, особенно в летние месяцы, грозит пожарами. Таежные пожары — это стихийное бедствие, по масштабам сопоставимое с цунами. Патрульные дирижабли МЧС позволяют своевременно засечь момент его возникновения, доставить средства тушения не тогда, когда огонь уже распространился на гигантскую территорию, а тогда, когда его устранение представляет собой не особенно сложную задачу. Специальным образом оснащенные дирижабли могли бы контролировать ледовую обстановку на СМП, обеспечивать своевременную реакцию на ЧС.

Но не меньшее, а, возможно, и большее значение могли бы иметь дирижабли в плане транспортировки грузов. Грузовые дирижабли сегодня — это не маниловская мечта, а реализуемый проект. Причем, как

⁸⁵ Загребаяев В.Н., Власов Д.В., Зайцев А.Н. Применение дирижаблей в интересах МЧС и других силовых ведомств // Современные технологии обеспечения гражданской обороны и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. 2015. Т. 2. № 1 (6). С. 202—205.

показывают исследования, проект вполне масштабируемый⁸⁶. Уже существуют проекты работы дирижаблей в лесном хозяйстве, особенно на делянах, неудобных для транспортировки стволов. **Однако главным, с точки зрения нашей темы, может стать использование дирижаблей в период ледохода и ледостава на Великих сибирских реках, связанных с портами СМП. Сегодня в этот период грузоперевозки прекращаются. Но дирижабли с высокой грузоподъемностью способны продолжать движение, обеспечивать его постоянство.** Такая дублирующая система сделает перемещение по коридорам «Север — Юг» не сезонным, но постоянным, а сами коридоры вполне эффективными внутристрановыми и международными трассами.

⁸⁶ Грачёв Ю.А. и др. Применение перспективного многофункционального эшелонированного воздушного комплекса на базе летательных аппаратов легкого воздуха в органах внутренних дел // Научные технологии в космических исследованиях Земли. 2022. Т. 14. № 2. С. 52—65.

Основные выводы

1. Одним из значимых препятствий, но в еще большей степени возможностей для развития нашей страны, является ее северное и континентальное положение. Постоянные попытки «прорубить окно» (в Европу) имели ограниченную успешность. Даже Петербург имел выход лишь к «Маркизовой луже», легко перекрываемой враждебными соседями. Коммуникация же в восточной части страны до самого недавнего времени имела второстепенное значение.

2. Сегодня Россия поворачивается на Восток. Но поворот на Восток — это не смена одних внешних приоритетов на другие, а возвращение к себе, к тем важнейшим формам национальной жизни, которые сохранились в Сибири. И сегодня континентальное положение Сибири перестает быть проклятием, а превращается в возможность.

3. Опережающее развитие транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока является краеугольным условием движения центра развития России в азиатском направлении. Крупнейший макрорегион перестает быть просто тыловой территорией и превращается в ключевой транспортный узел, связывающий Россию с Азией и другими регионами мира.

4. Проекты развития сухопутного и морского транспорта Азиатской России должны исходить из необходимости создания многоуровневой мультимодальной транспортной системы, сформированной с учетом альтернативности маршрутов перемещения грузов. В Азиатской России формируется разветвленная сеть маршрутов в трех основных направлениях: южном (через Казахстан), восточном (через Монголию и Китай) и западном (через модернизированные Транссибирскую магистраль, БАМ, новые северные ходы железнодорожных магистралей).

5. Развитие экономических связей со странами Глобального Юга требует превращения южных транспортных коридоров нашей страны в полноценные сети внешнеторговой коммуникации, для чего необходимо продолжить устройство альтернативных путей через Каспийское море и Иран, способствовать формированию мультимодальных хабов в Новосибирске, Омске, Кемерово, Красноярске, укреплять взаимодействие с Монголией, в том числе в рамках транспортных коридоров в Китай (инициатива «Один пояс — один путь») и Вьетнам.

6. Реализация крупных инфраструктурных проектов развития сухопутного сообщения должна учитывать не только и не столько сугубо инвестиционные параметры возвратности средств, сколько достижение стратегических задач обеспечения национальной безопасности и

решения проблем внутренней связанности регионов страны. Более того, пространство Сибири постепенно перестает быть лишь континентальным пространством. Основой для этого выступает Северный морской путь.

7. Северный морской путь (СМП) критически важен в контексте развития Востока России и евразийской интеграции как инструмент решения многих задач: от организации альтернативного маршрута международной торговли между Европой и Азией до обеспечения эффективного освоения богатейших природных ресурсов Севера нашей страны. Уже в 1930-е гг. СМП выполнял стратегические функции в арктических и северных регионах страны, способствовал вовлечению в хозяйственный оборот России и мировую экономику новых продуктов, оперативной переброске войск и военных грузов.

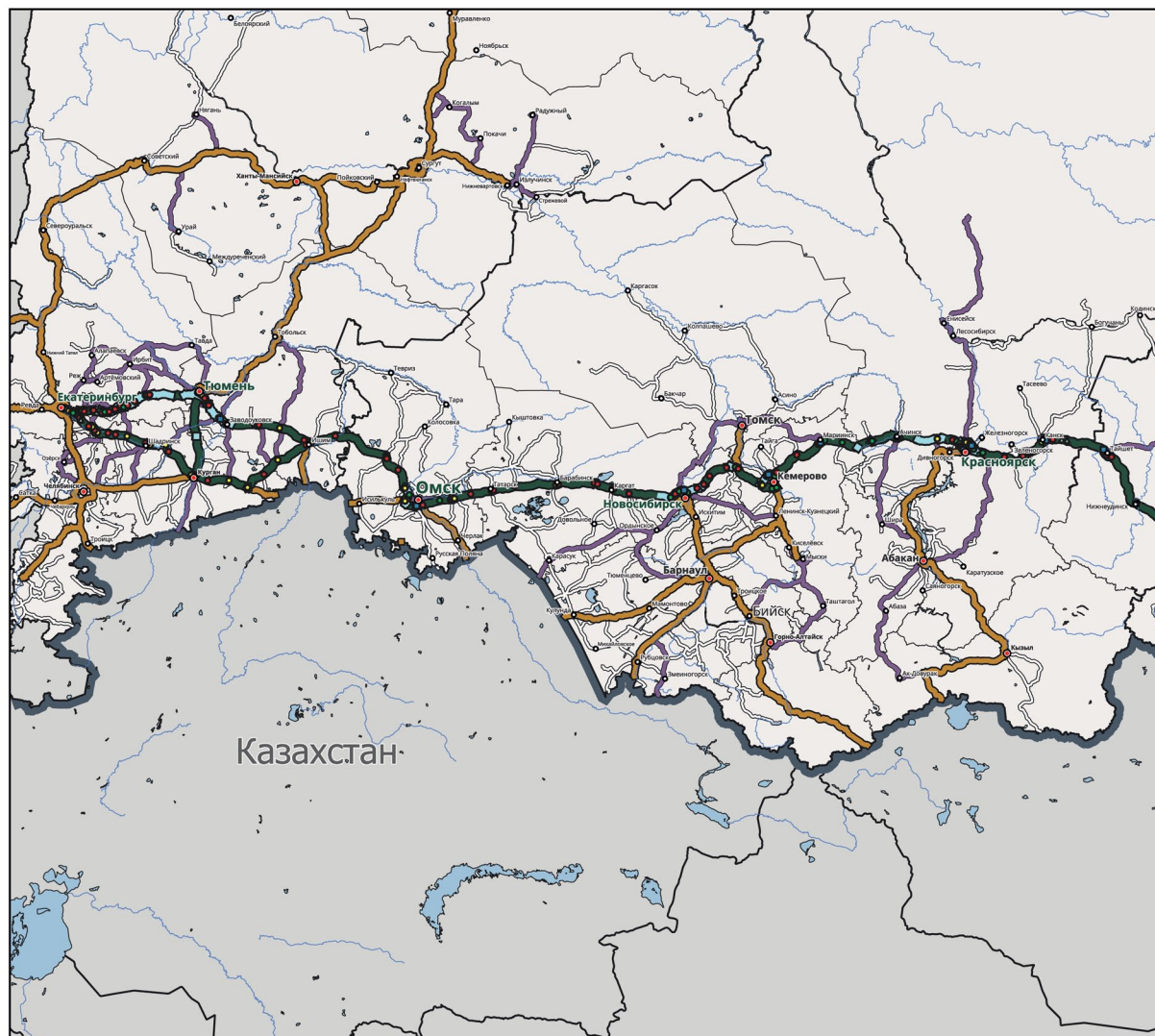
8. Сегодня складываются уникальная ситуация и необходимость для развития СМП, превращения Северного океана в Новое Средиземноморье, Русское Средиземноморье. Развитие порта Сабетта показывает, что модернизация и строительство новых портовых мощностей способны превратить Северный океан в полноценную международную транспортную артерию, находящуюся под юрисдикцией и контролем России. Это сложно, но возможно.

9. Особое значение для развития связки железнодорожных магистралей и морской портовой инфраструктуры имеет возрождение речного транспорта, который в постсоветские годы превратился в нишевое решение в интересах отдельных грузоотправителей и немногочисленных пассажирских линий. Великие сибирские реки в связке с СМП становятся важнейшими внутренними маршрутами, сближающими регионы Сибири, связывающими их между собой и с центрами принятия решений. Транзитные возможности этой связки поистине грандиозны. Особенно при условии дублирующих видов сообщения, которые превращают реки в постоянно действующие транспортные артерии.

10. Огромное пространство Азиатской России само по себе является предпосылкой для гораздо более широкого применения авиации малых высот, которая сегодня фактически не получила серьезного развития. Внедрение перспективных новых технологий авиационного сообщения, в том числе беспилотных, может способствовать экономии издержек на обеспечение транспортной доступности, экстренной медицинской и аварийно-спасательной логистики, а также на мониторинг и обслуживание инфраструктуры в труднодоступных районах, обеспечение постоянного движения грузов по «магистралям» Великих рек.

11. Будет ли это рентабельно сегодня? Точно нет. Окупится ли это завтра? Возможно. Но вспомним, что первый шаг человека в космос был чудовищно затратным и с точки зрения сиюминутной отдачи бессмысленным действием. Однако без него не возникли бы современные навигационные системы, спутниковый интернет и многое другое. Развитие путей и дорог Сибири — это важнейший, необходимый шаг для формирования новой реальности, реальности, где центром, ядром становления целостной Евразии станет Россия и ее важнейшая часть — Сибирь.

Приложение



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Автоморожный коридор
Екатеринбург - Владивосток
(западный/центральный участок)

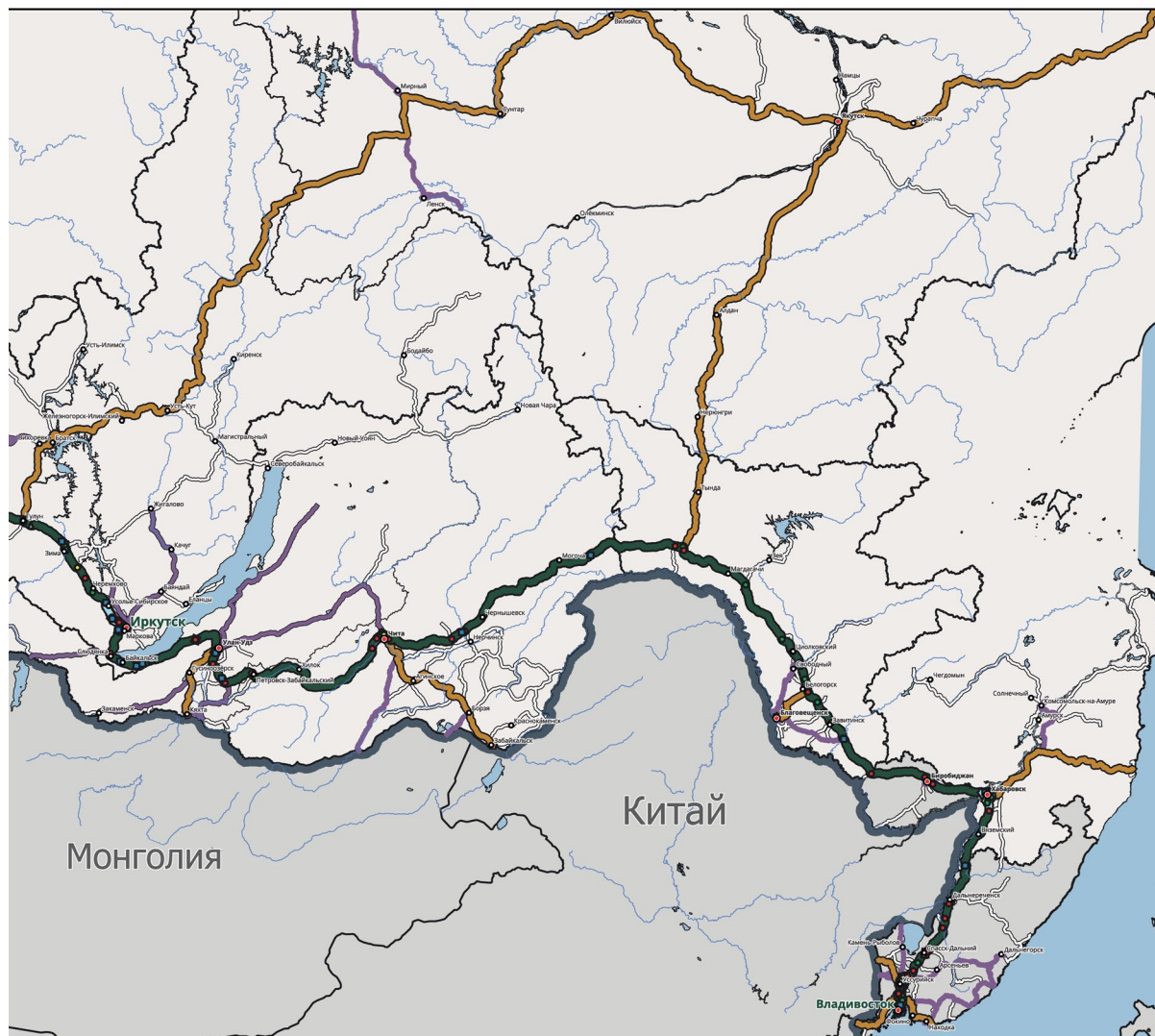
 примыкания
к трассе

-  Прямые
-  Кольцевые
-  Многоуровневые

 узкие места

-  Ж/д переезды
-  Крупные мосты

Карта 1. Автодорожный коридор Екатеринбург — Владивосток: схема трассы и транспортные узлы (западный/центральный участок)



 границы

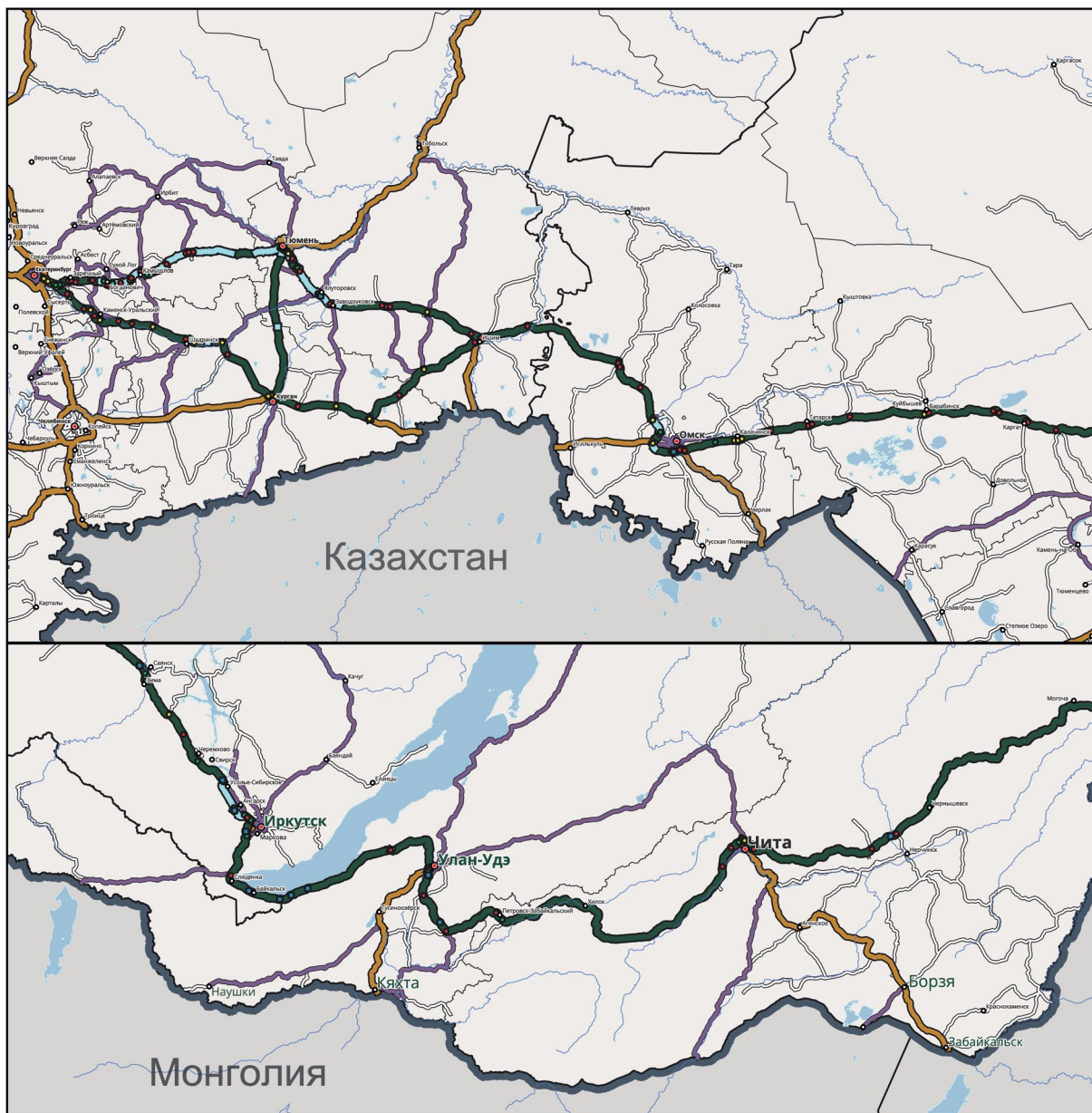
-  Субъектов РФ
-  Федеральных округов
-  Государственная

 типы дорог

-  Двухполосное движение
-  Четырехполосное движение
-  Федеральные трассы
-  Региональные дороги
-  Областные дороги



0 80 160 км



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Автодорожный коридор Екатеринбург - Владивосток (восточный участок)



примыкания
к трассе



Прямые



Кольцевые



Многоуровневые



узкие места



Крупные мосты



Ж/д переезды



границы

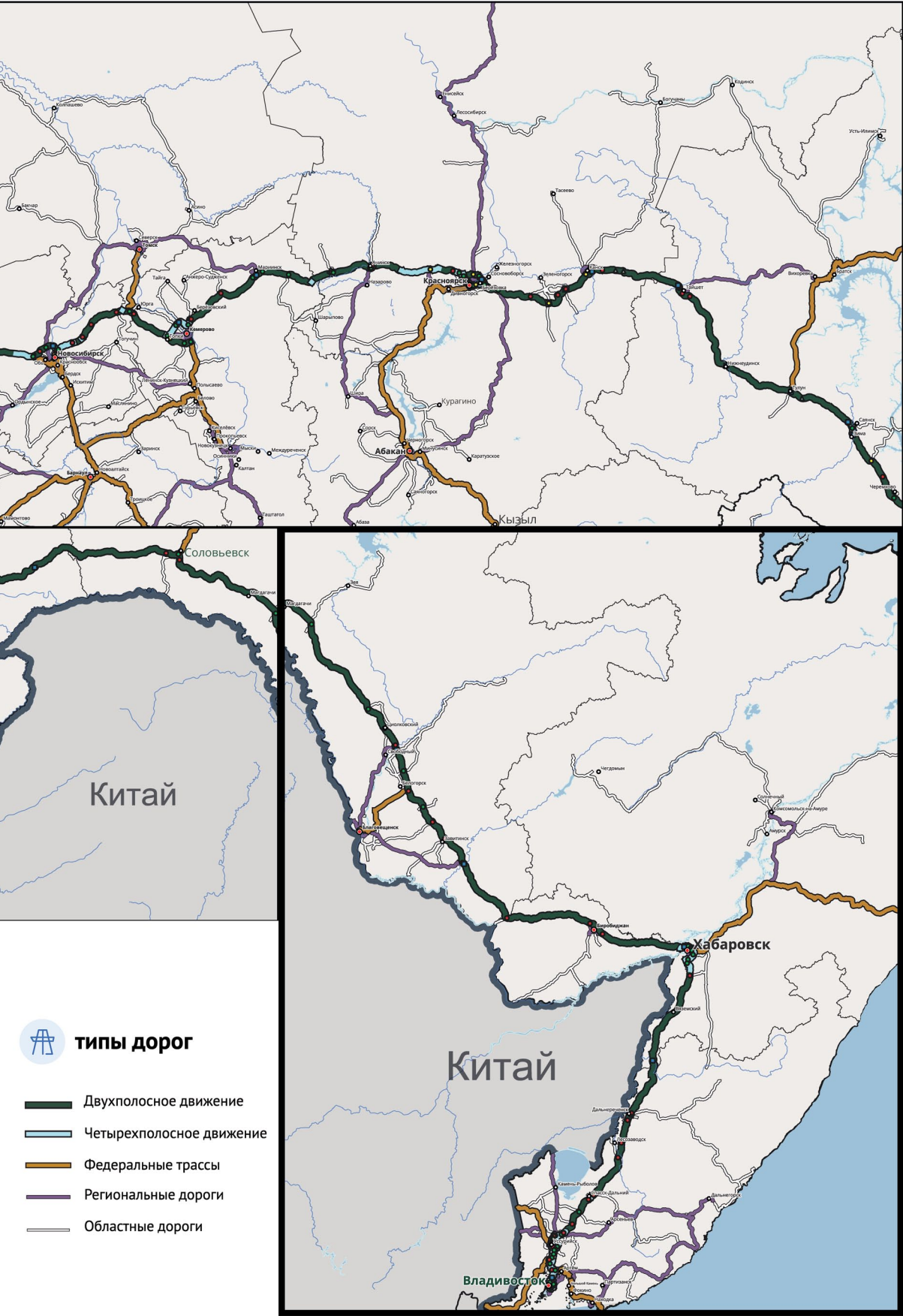
— Субъектов РФ

— Федеральных округов

— Государственная



0 100 200
км





УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Железнодорожная сеть юга Сибири
и Дальнего Востока (действующие
и разобранные линии)



границы

- Границы субъектов
- Границы Федеральных округов
- Государственная граница

Карта 3. Железнодорожная сеть Сибири и Дальнего Востока:
действующие и разобранные линии



железные дороги



Электрофицированные



Неэлектрофицированные



Разобранные



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Лесистость территории
и основные транспортные
магистрали России



природа



Древесный покров
с плотностью > 30%

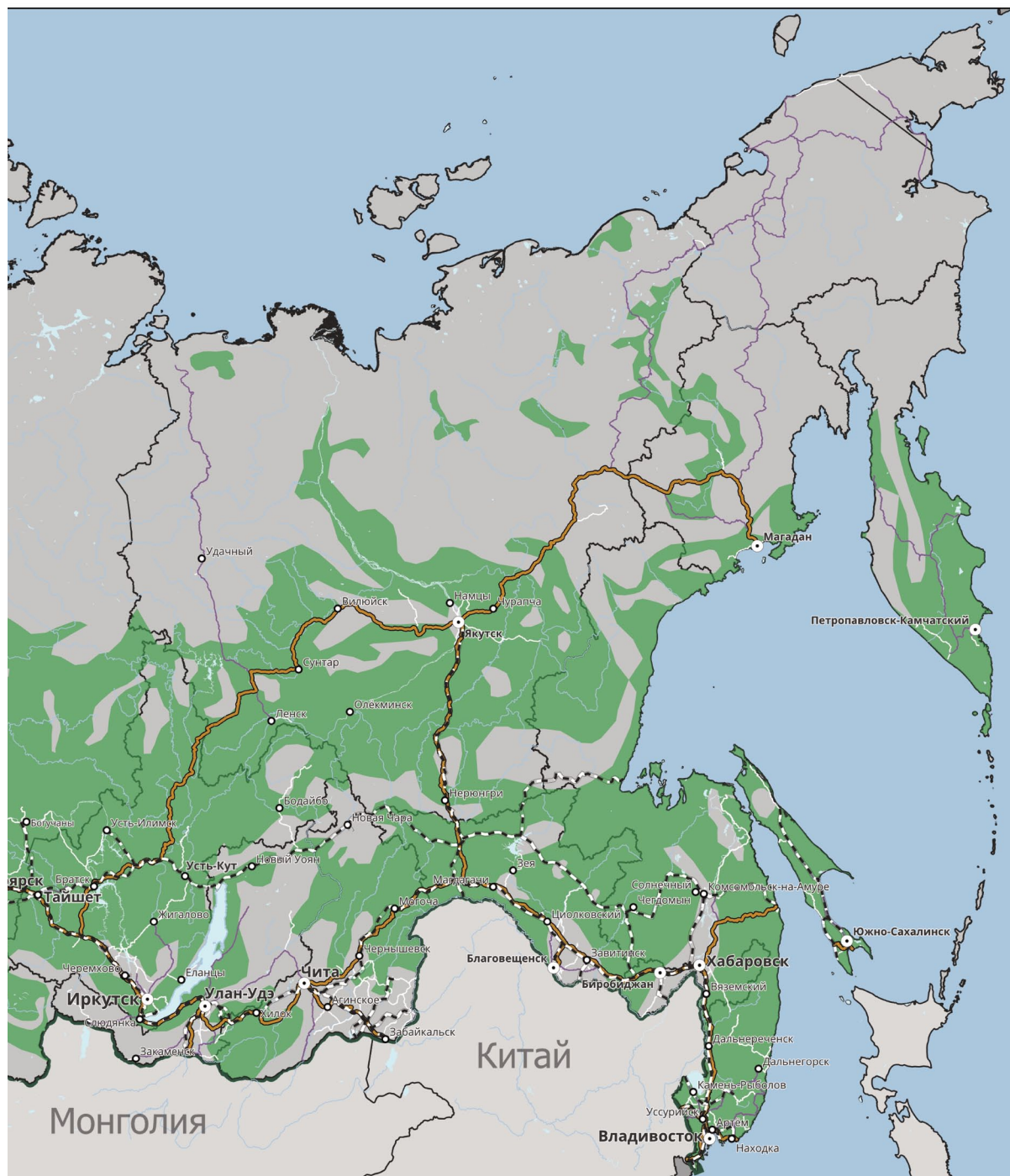


транспортная
инфраструктура



Железные дороги

Карта 4. Лесистость территории и основные транспортные магистрали России (железные дороги и федеральные автодороги)



- дорожная сеть**
- Федеральные дороги
 - Региональные дороги
 - Областные дороги

- административные границы**
- Государственная граница

0 200 400 км



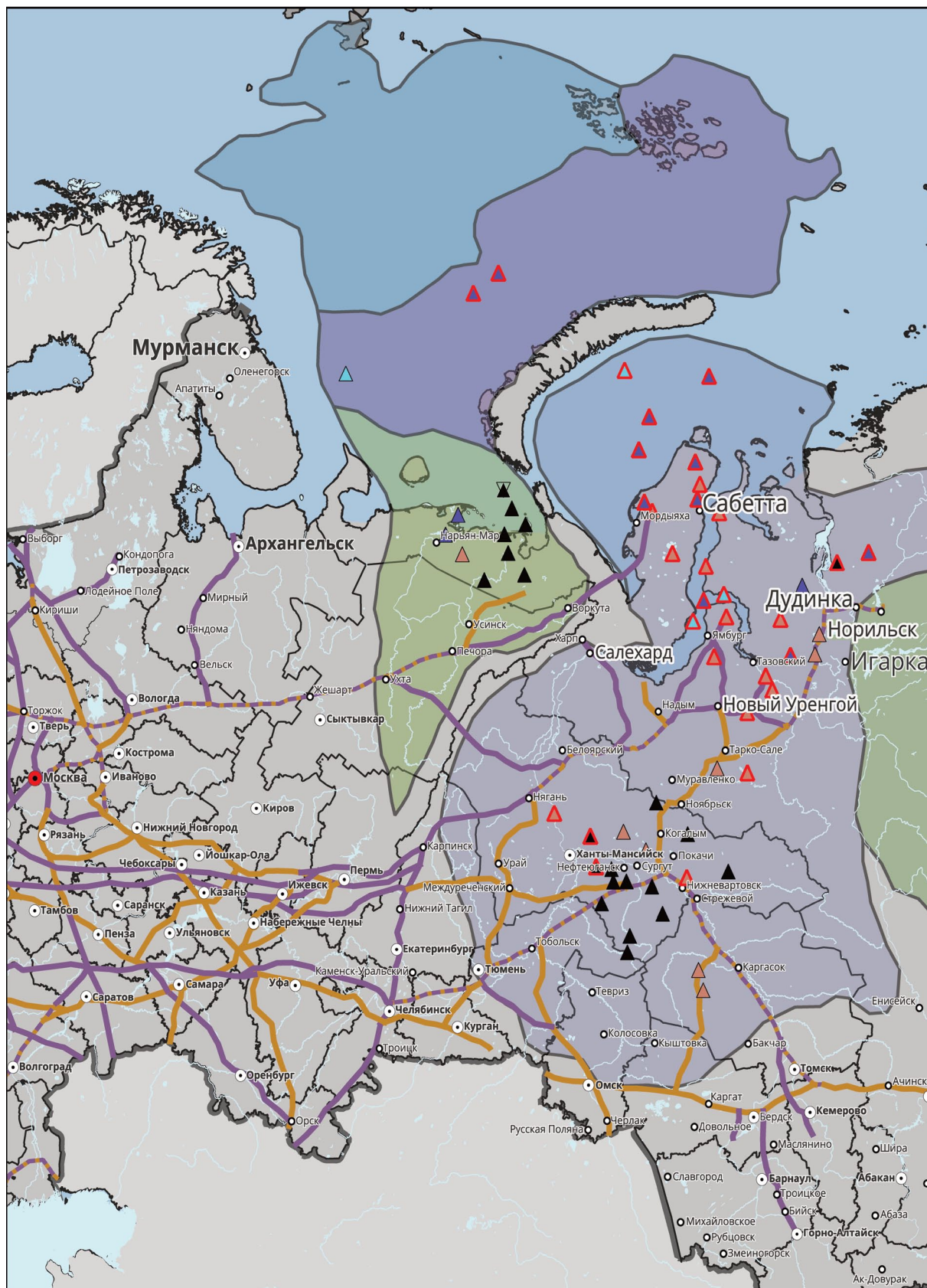
Карта 5. Международные транспортные коридоры Большой Евразии: сухопутные и морские маршруты



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Международные транспортные коридоры Большой Евразии

- 1 Страны «Большой Евразии»
 - 2 Сухопутные трансевразийские транспортные коридоры
 - 3 Морские трансевразийские транспортные коридоры
 - 4 Государственные коридоры
- Название основных коридоров (маршрутов) с альтернативными участниками:
- а ----- Главный ход Транссиба
 - а1 ----- Ответвления и выходы Транссиба
 - б ----- Северный ход Шелкового пути
 - в ----- ТРАСЕКА (Европа-Кавказ-Азия)
 - г ----- Южный ход Шелкового пути
 - д ----- Южноазиатский
 - е ----- «Север-Юг»
 - ж ----- Трансафганский
 - з ----- Туркестано-Сибирский (Турксиб)
 - и ----- Сибирско-Индийский
 - к ----- Восточноазиатский



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Месторождения углеводородов и магистральные трубопроводы Западной и Восточной Сибири



месторождения углеводородного сырья

по величине запасов

- Уникальные
- Крупные

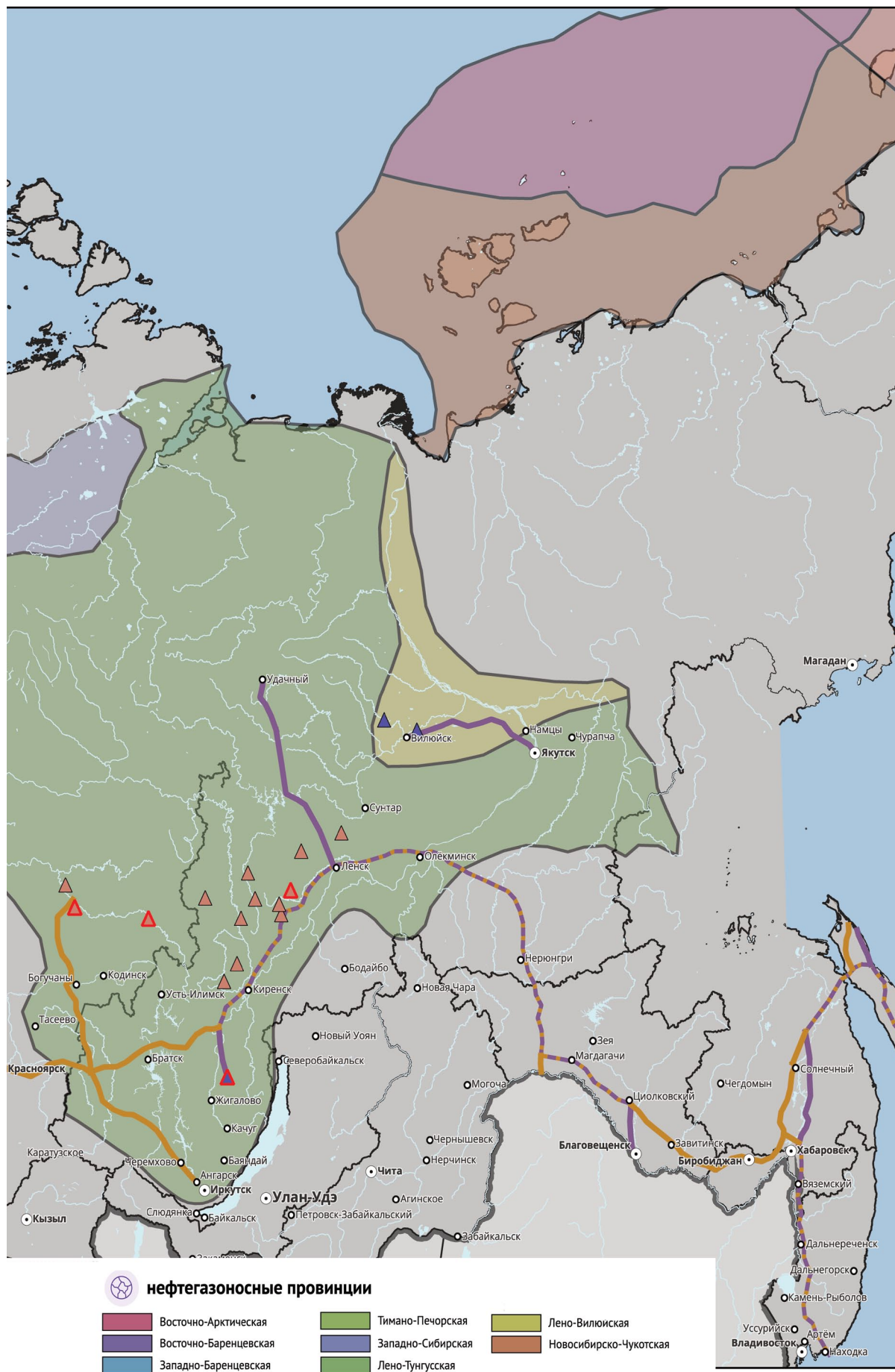
по типу углеводородного сырья

- Газ
- Газ, конденсат
- Нефть
- Нефть, газ, конденсат

трубопроводы

- Газ
- Нефть
- Газ / нефть

Карта 6. Месторождения углеводородов
и магистральные трубопроводы Западной и Восточной Сибири



Пути и дороги Сибири

Доклад Тобольского клуба № 3

Компьютерная верстка Е.В. Конова

Гарнитура Montserrat
Формат 60×90 1/8
Уч.-изд. л. 5.

