

УДК 332.1

ФОРМИРОВАНИЕ ОПОРНЫХ ЗОН И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В УСЛОВИЯХ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ**М.П. Соломонов, Н.Н. Константинов**

Федеральный исследовательский центр «Якутский научный центр Сибирского отделения Российской академии наук», Якутск, email: slmnvm@mail.ru, dr.economist@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена обоснованию геостратегической значимости опорных зон и прогноза организации транспортного коридора на северо-востоке России и разработке прогноза региональной специфики функционирования его с энергетической инфраструктурой. Рассматриваются факторы, определяющие выбор местоположения транспортных узлов и магистралей, учитывающие природно-климатические условия, демографические особенности и экономические потребности региона. Проводится оценка перспектив развития транспортной инфраструктуры в условиях Арктики и Дальнего Востока. Предлагаются рекомендации по оптимизации логистических схем на основе предложений Института управления РАН.

Ключевые слова: Северо-Восток России, Арктика, территориальное планирование, транспорт, дороги, региональная экономика.

FORMATION OF SUPPORT ZONES AND FORECASTING THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT CORRIDORS IN THE NORTH-EAST OF RUSSIA**M.P. Solomunov, N.N. Konstantinov**

Federal Research Center "Yakutian Scientific Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences", Yakutsk, email: slmnvm@mail.ru, dr.economist@yandex.ru

Abstract. The article is devoted to the substantiation of the geostrategic significance of the reference zones and the forecast of the organization of the transport corridor in the North-East of Russia and the development of a forecast of the regional specifics of its functioning with energy infrastructure. The factors determining the choice of the location of transport hubs and highways, taking into account the climatic conditions, demographic characteristics and economic needs of the region, are considered. The prospects for the development of transport infrastructure in the Arctic and the Far East are being assessed. Recommendations on optimizing logistics schemes based on the proposals of the Institute of Management of the Russian Academy of Sciences are offered.

Keywords: North-East of Russia, Arctic, territorial planning, transportation, roads, regional economy.

Дата поступления статьи в редакцию: 21.11.2025

Дата принятия статьи в печать: 25.12.2025

Введение

За последние два десятилетия Правительствами РФ и регионов проведена последовательная работа по формированию целостной системы территориального планирования. Одним из ключевых направлений стала разработка и внедрение инструментов градостроительного регулирования на уровне местного самоуправления. Согласно Градостроительному кодексу, каждое муниципальное образование приняло собственные Правила землепользования и застройки, а также разработало Программы комплексного развития: Системы коммунальной инфраструктуры, включающие водоснабжение, водоотведение, теплоснабжение и обращение с отходами. Наряду с этим были сформированы Программы комплексного развития Социальной и Транспортной инфраструктуры каждого населённого пункта. Результатом систематизации этих процессов стало создание Федеральной государственной информационной системы территориального планирования (ФГИС ТП), обеспечившей единое информационное пространство для ведения градостроительной документации и контроля за её реализацией. Важным элементом стала разработка Общероссийского классификатора территорий муниципальных образований (ОКТМО), позволившего определить территориальную подчинённость и правильные наименования населённых пунктов в многонациональных регионах России. Согласно Постановлению Правительства РФ [1] с 2009 г. начали разрабатывать Схемы и программы развития электроэнергетики (далее по тексту СиПР) по каждому региону РФ и в целом по стране, что обеспечило стратегическую основу для модернизации энергосистемы страны. Позднее в 2022 г. это Постановление было аннулировано другим решением Правительства РФ [2], но разработка схем и

программ развития электроэнергетики сохранилась в новом решении, но только силами АО «Системного оператора РАО ЕЭС России» по согласованию с субъектами РФ и определены Правила доступа к документу. На наш взгляд, разрушена налаженная система разработки СиПР субъектами РФ.

По Постановлению Правительства РФ [3] разработана программа «Социальное развитие села» с долевым финансированием регионов по строительству жилья, коммунальной инфраструктуры и социальных объектов, а позднее переименована в программу «Развитие сельских территорий». На современном этапе утверждена и реализуется Постановление Правительства РФ [4] федеральная программа «Комплексное развитие сельских территорий», которая задаёт стратегические ориентиры пространственного планирования, фиксирует текущее состояние сельских поселений и вводит понятие опорных населённых пунктов (ОНП) как базовых элементов территориальной организации. Опорные населённые пункты рассматриваются как центры концентрации ресурсов, услуг и управленческих решений, обеспечивающие доступность базовой инфраструктуры и создающие предпосылки для формирования устойчивых ареалов развития. В рамках программы определены условия предоставления федерального финансирования при долевым участии региональных и местных бюджетов. Финансирование распространяется не только на жилищное строительство, но и на комплексное благоустройство территорий, развитие транспортной, коммунальной и социальной инфраструктуры. Данный подход позволяет формировать систему опорных центров, вокруг которых выстраивается модель расселения, способная обеспечить устойчивое развитие северных регионов.

За последние годы во многих статьях авторов поднималась концепция развития опорных населённых пунктов и зон и их ареалов в территориальном планировании нашей огромной страны. Видимо, Правительство РФ изучило эти предложения и остановилось, на наш взгляд, на самом правильном подходе, учитывающем существующее административное деление субъектов Федерации, сложившиеся иерархические отношения крупных населённых пунктов и их ареалов, т.е. районных центров как опорных населённых пунктов. исторически сложившиеся транспортные системы и существующее размещения социальных объектов по их территориям. При таком подходе территориальной организации расселения населения, обеспечивается наиболее полное освоение существующих природных ресурсов, полноценно используются годами сложившиеся хозяйственные связи. Для интенсификации социально-экономического развития территорий основным трендом начинает выступать развитие транспортных коридоров, в основном, малонаселённых территорий, таких как Восточная Сибирь и Северо-Восток Дальнего Востока.

Результаты исследования

Прогноз развития транспортных коридоров в регионах Северо-Востока России

Система опорных центров Республики Саха (Якутия), в соответствии с Рекомендациями Правительства РФ [5], приведена в источнике [6], а по регионам Северо-Востока России в статьях авторов [7-9]. Новый импульс развитию систем опорных центров регионов Северо-Востока России может дать строительство железнодорожного сообщения по маршруту Нижний Бестях-Магадан, по которому первые лица республики и области подписали соглашение. Президентом РФ дано прямое поручение по стимулированию строительства Ленского и Алданского мостов – крупных строек в свете прокладки железнодорожного сообщения. 4 сентября 2025 г. на ВЭФ Президентом РФ официально дан старт эксплуатации Тихоокеанской железной дороги протяженностью 621 км, построенной за два года частным инвестором. Опыт и пример такого застройщика вселяет надежду на ускоренное строительство Северных широтных ходов, который был, в свое время, одобрен Советом по Арктике и Антарктиде Федерального Собрания РФ, а в мае 2025 г.

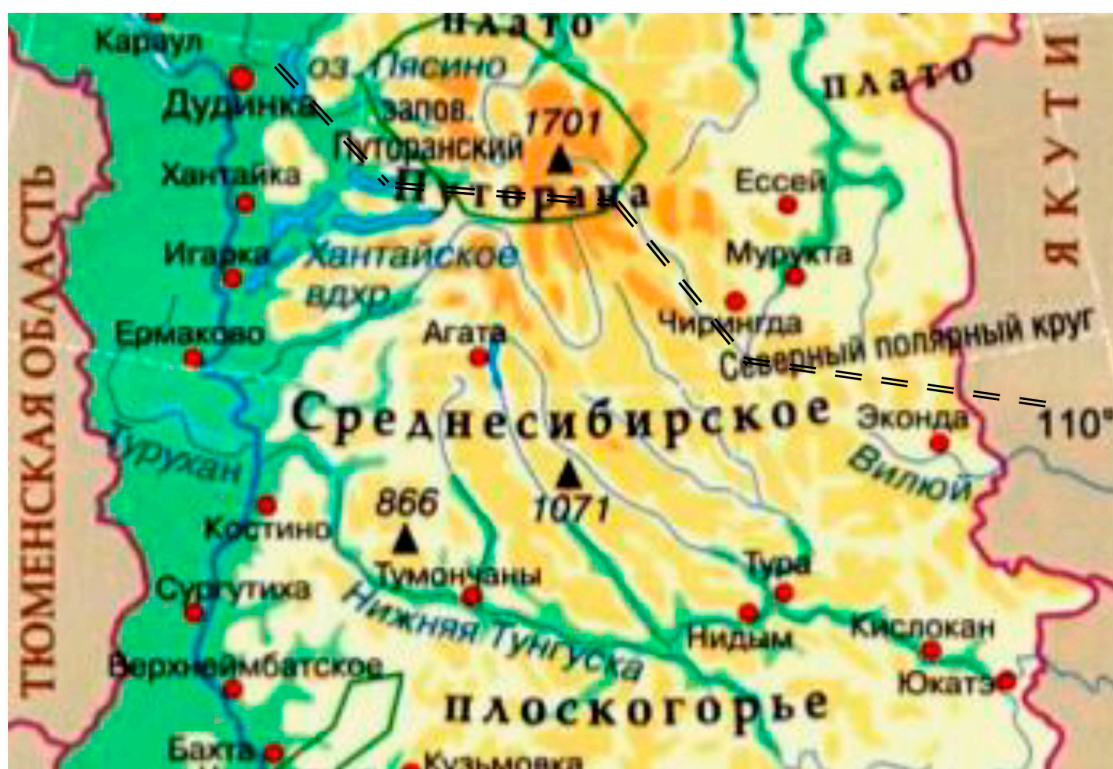
Президент РФ дал указание к завершению строительства моста через Обь к 2029 г. в рамках строительства СШХ 1. Северные широтные ходы 1 и 2 (рис. 1.), которые будут предтечей СШХ 3 от Дудинки по Плато Путорано и Среднесибирскому плоскогорью до верховьев р. Вилюй (рис. 2) с выходом на г. Мирный и вдоль федеральной трассы «Вилюй» до г. Якутск.

Геополитическое значение Северных широтных ходов для Российской Федерации заключается в свободном выходе страны на мировой океан через Нагаевскую бухту города Магадан. В перспективе железнодорожные пути могут быть проложены через плотину Пенжинской приливной электростанции, соединяющей Магаданскую область с Камчатским краем с выходом железнодорожных путей на незамерзающую Авачинскую бухту города Петропавловск-Камчатский.

На строительстве Северных широтных ходов, учитывая опыт строительства Тихоокеанской железнодорожной магистрали частным инвестором, видимо, наиболее целесообразно творчески организовать государственно-частное партнерство резидентов страны.



Рис. 1. Северный широтный ход 1 и 2 протяженностью 707 км, соединяющий Норильскую ж.д. с центральными регионами страны [10]



== == == – Предполагаемый маршрут Северного широтного хода 3

Рис. 2. Предполагаемый маршрут Северного широтного хода 3

В источнике [11] изложена идея строительства Ленско-Камчатской магистрали (ЛКМ), которую предложил один из крупнейших изыскателей, проектировщик довоенного БАМ, руководитель Байкальской экспедиции Бамжелдорпроекта Э.А. Норман, проводивший исследования по проекту ЛКМ в конце 60-х – начале 70-х годов XX в. В разработке Э.А. Нормана были рассмотрены два варианта прокладки трассы от Якутска до Магадана. Первая вдоль автомобильной трассы «Колыма», а вторая от Покровска, после пересечения р. Лена ЛКМ прокладывается по заселенной местности, пересекает р. Амгу (около 260 км) (приток Алдана) и достигает п. Усть-Мая на р. Алдан около впадения в нее р. Май (около 170 км). Далее магистраль прокладывается в долине р. Май до п. Усть-Юдома (около 150 км по трассе), а затем примерно 350 км вверх по долине р. Юдома. Огибая с востока предгорья Джугджурского хребта, магистраль подходит к г. Охотску и по берегу Охотского моря достигает Магадана. Расстояние по трассе от Усть-Юдомы до Охотска порядка 550 км, а от Охотска до Магадана 250 км, всего 1380 км.



Рис. 3. Ленско-Камчатская магистраль по разработке Э. А. Нормана с Магадана до Пенжинской губы 720 км и от неё до Петропавловск-Камчатского 1170 км по низинам

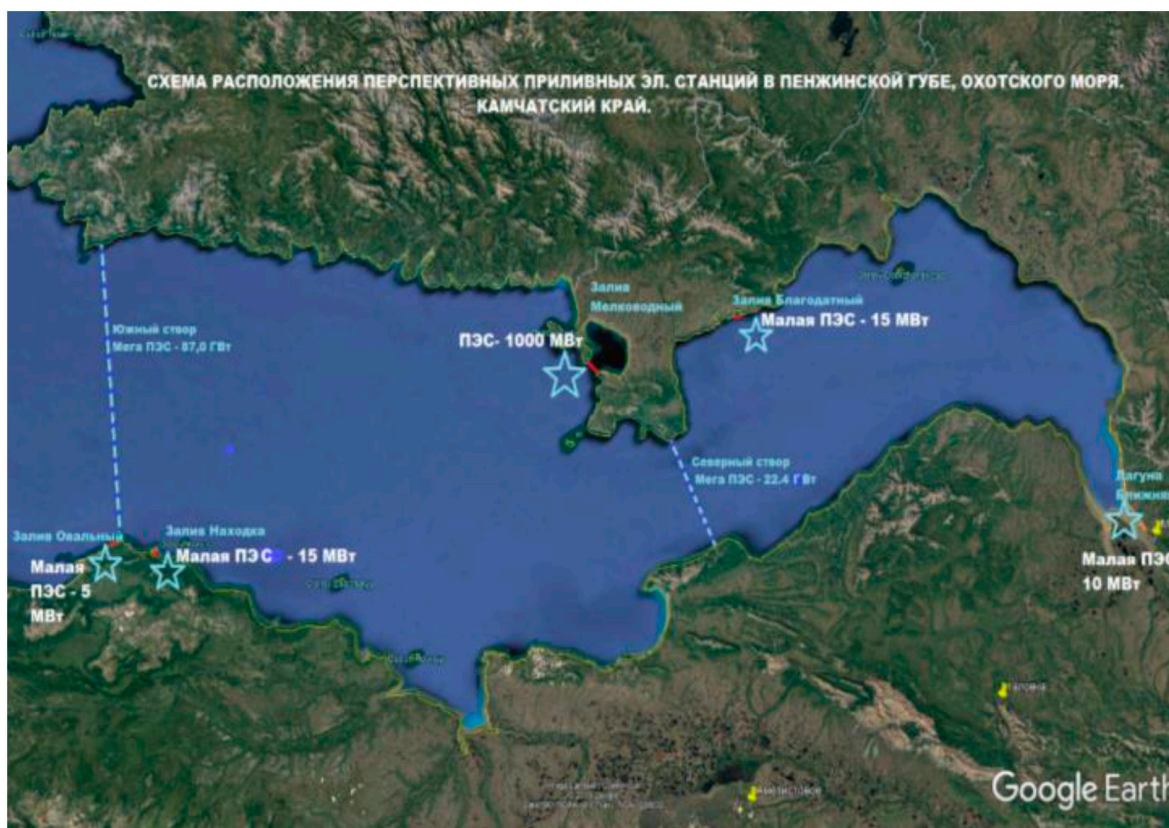


Рис. 4. Схема расположения заливов, в которых возможна реализация идеи строительства приливных электростанций разной мощности на Пенжинской губе

По разработке Э.А. Нормана подход к ЛКМ проектировался от Усть-Кута Иркутской области до Якутска вдоль р. Лена, но уже действует от станции Тында БАМа Амуро-Якутская железнодорожная магистраль. Соответственно, предпочтителен первый вариант ЛКМ. Также необходимо учесть, что в последние

20 лет государством вложены огромные средства на приведение в нормативное состояние федеральной автомобильной трассы «Колыма». Проведением огромных дорожно-строительных работ ликвидированы опасные участки дорог в горных районах такие как: «Черный прижим», «Желтый прижим», «Заячья петля», «Чертовы ворота», где у машин длинномеров заднее правое колесо всегда висела над пропастью. Буквально снесены горы и расширены проезжие части дорог с обочинами, идет асфальтирование дорожных покрытий. Существующая федеральная автомобильная трасса «Колыма» является фактором удешевления стоимости строительства железнодорожной магистрали и её эксплуатации. Расстояние от Нижнего Бестяха до Хандыги 387 км по трассе, от Хандыги до Магадана 1462 км, а по прямой 885 км. Видно, что требуются вариативные расчеты по прокладке железнодорожной магистрали, но первый вариант через Хандыгу охватывает множество опорных населенных пунктов Северо-Востока России (рис. 3).

Сопряжение строительства дорог со строительством на Пенжинской губе приливной гидроэлектростанции даст значительный народнохозяйственный эффект. В этой части Охотского моря наблюдается уровень морских приливов до 12,5 м высоты. В нашей стране подготовлен проект Пенжинской приливной гидроэлектростанции с самой большой мощностью в мире 87 ГВт с выработкой электроэнергии порядка 190 ТВт·ч/год. Для строительства станции нужно северную часть губы отгородить плотиной. В этом случае трассу ЛКМ можно провести по плотине приливной электростанции, перегораживающей губу. Пенжинская ПЭС ввиду его мощности может стать кластером производства водорода [12]. Учитывая цикличность работы приливной электростанции по лунному ритму, Пенжинская ПЭС мог быть взаимосвязан с избыточными мощностями Колымской и Усть-Среднеканской ГЭС Магаданской области.

Институт проблем управления РАН еще в 2016 г. поднимал вопрос сокращения протяженности перевозок в регионы Северо-Востока России [13]. Публикуя материалы исследования Э. А. Нормана, они указывали на раннее вскрытие ото льдов Арктического побережья на два месяца в устьях рек Хатанги, Лены, Яны, Индигирки и Колымы. Далее предлагали подход железнодорожной магистрали ниже устья Алдана на левом берегу р. Лена с условным названием железнодорожно-речного порта Усть-Алдан, чтобы суда река-море могли загружаться грузами для н.п. этих рек, впадающих в арктические моря.

При современных технологиях дорожного строительства целесообразно вести дороги по вершинам горных хребтов как в западных странах и в КНР.

Далее приводили расчет: «На маршруте Тайшет-Певек протяженность железнодорожного пути сокращается с 4900 км (Тайшет-Находка) до 3700 км (Тайшет Тынды-Якутск), а длина водного пути уменьшается с 5900 км (Находка-Певек) до 3700 км (Якутск-Певек). Протяженность железнодорожного пути сокращается на 1200 км, а водного – на 2200 км. Внешний морской путь заменяется на внутренний водный путь по реке и морю. Высвобождается большое количество локомотивов, вагонов, а также все морские суда дальнего плавания, доставляющие грузы на побережье от Хатанги до Певека». Но сегодня идет завершение строительства подъездного пути к речному грузовому терминалу на правом берегу р. Лена в районе Нижнего Бестяха. Ленское объединенное пароходство имеет 328 судов, из которых 71 класса река-море и предсказанное д-ром техн. наук Дудниковым Е. Е. сокращение протяженности водных и железнодорожных путей вполне возможна. Акционерная компания «Железные дороги Якутии» на сегодня достиг объема грузоперевозок более 8 млн тонн и при запуске грузового терминала на р. Лена объемы грузоперевозок могут вырасти в разы.

Сегодня идет к завершению первый этап строительства судоверфи в Жатае и идет проектирование второго этапа. Необходимо учесть во втором этапе строительство судов класса река-море.

Выводы

В статье было проанализировано геостратегическое значение опорных зон и прогноз транспортных коридоров Северо-Востока России и выявлены проектное сокращение морских и речных перевозок на 3400 км. Данный эффект усиливается более продолжительным навигационным периодом каботажного хода в Арктической зоне России на участке с устья р. Хатынги до г. Певек Чукотского автономного округа. Завершение строительства Жатайской судоверфи около г. Якутска обеспечит наличие флота класса «река-море» в восточной Арктике России.

Творческий и наступательный подход в организации государственно-частного партнерства на строительстве Северных широтных ходов 1-3 и выход Российских железных дорог на Магадан, сопряженный со строительством Пенжинской приливной электростанции с самой мощной в мире производительностью электроэнергии, с выравниванием его лунных циклов Колымской и Усть-Среднеканской гидроэлектростанциями, обеспечат опережающее развитие транспортной и энергетической инфраструктуры Дальнего Востока, приоритет которого определен руководством России на весь XXI век.

Литература

1. Постановление Правительства РФ от 17.10.09 г. № 823 «О схемах и программах перспективного развития электроэнергетики».
2. Постановление Правительства РФ от 30 декабря 2022 г. N 2556 «Об утверждении Правил разработки и утверждения документов перспективного развития электроэнергетики, изменении и признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» (ред. от 27.12.2024).
3. Постановление Правительства РФ от 03.12.02 г. № 858 «О федеральной целевой программе «Социальное развитие села до 2013 года» (ред. от 15.06.2013).
4. Постановление Правительства РФ от 31 мая 2019 г. № 696 «Об утверждении государственной программы РФ «Комплексное развитие сельских территорий» и о внесении изменений в некоторые акты Правительства РФ» (в ред. от 27.08.2025).
5. Распоряжение Правительства РФ от 23.12.2022 г. № 4132-р. Методические рекомендации по критериям определения опорных населенных пунктов и прилегающих территорий.
6. Соломонов М.П., Филиппова Ю.А., Христофоров А.А. Ремарки к стратегическому планированию развития Северо-Востока России: Якутский вектор // *Управленческий учет*. 2025. № 9. С. 278-291.
7. Соломонов М.П. Ремарки к стратегическому планированию развития Северо-Востока России: Камчатский вектор // *Управленческий учет*. 2024. № 10. С. 38-46.
8. Соломонов М.П. Ремарки к стратегическому планированию развития Северо-Востока России: Чукотский вектор // *Управленческий учет*. 2024. № 10. С. 312-319. EDN: SFLJIM.
9. Соломонов М.П. Ремарки к стратегическому планированию развития Северо-Востока России: Магаданский вектор // *Управленческий учет*. 2025. № 2. С. 364-372. EDN: ZCIVSE.
10. Первый канал Телевидения России 13 апреля 2022 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://yandex.ru/video/preview/2622370201001105685> (дата обращения 11.12.2025).
11. Дудников Е.Е., Космин В.В. Ленско-Камчатская магистраль // *Транспорт Российской Федерации*. 2009. № 2 (21). С. 34-35. EDN: LRYTJF.
12. Усачев И.Н., Шполянский Ю.Б., Историк Б.Л., Кузнецов В.П., Фатеев В.Н., Князев В.А. Приливные электростанции (ПЭС) – источник энергии, запасаемый в водороде // *Малая энергетика. Изд-во НИИ энергетических сооружений*. 2008. № 1-2. С. 31-38. EDN: JVMCTV.
13. Дудников Е.Е. Ленский малый морской каботаж // *Транспортное строительство*. 2016. № 3. С. 26-28. EDN: XCSLJV.