Научная статья
УДК 911.3:33
DOI: 10.17072/2079-7877-2026-2-75-83
EDN: QJLDPO

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ АЗИАТСКОЙ РОССИИ

Егор Александрович Шерин ✉
Институт географии им. В. Б. Сочавы Сибирского отделения Российской академии наук, г. Иркутск, Россия
✉ egor-sherin@mail.ru, ORCID: 0000-0002-7394-7401

Аннотация. Статья посвящена экономико-географическому анализу транспортной инфраструктуры Азиатской России, прежде всего железнодорожной и портовой. Указано значение железнодорожного вида транспорта для грузооборота России. Обозначены проблемные места современных железных дорог страны. Отмечена актуальность экономико-географического анализа развития железнодорожной инфраструктуры Азиатской России в связи с разворотом вектора сотрудничества страны «на восток». Перечислены все железнодорожные погранпереходы сибирско-дальневосточного участка государственной границы. Рассмотрены железнодорожные транспортные коридоры Азиатской России, как сформированные в настоящее время, так и железнодорожные линии, имеющие перспективу становления таковыми. Детально проанализированы перспективы развития Транссибирской, Байкало-Амурской, Амуро-Якутской, Северо-Сибирской магистралей, Тихоокеанской железной дороги, Северного широтного хода, железной дороги до Магадана, а также транспортных коридоров сквозь пограничные страны: Казахстан и Монголию. Проанализированы проекты планируемых железнодорожных магистралей Азиатской России, разобраны варианты их маршрутов, преимущества и недостатки. Рассмотрены конкретные проекты строительства и модернизации железнодорожной (в том числе погранпереходов) и портовой инфраструктуры. В связи с обнажившимися проблемами Восточного полигона российских железных дорог предложены альтернативные пути транспортировки самого массового груза Азиатской России – кузнецкого угля. Авторские рекомендации визуализированы на картосхеме железнодорожной инфраструктуры северной Евразии. Подняты вопросы приоритетности и целесообразности развития транспортных коридоров и железнодорожных проектов Азиатской России, в том числе предлагаемых в рамках данной работы.

Ключевые слова: железные дороги, погранпереходы, морские порты, транспортные коридоры, Азиатская Россия

Финансирование. Работа выполнена в рамках государственного задания FWEM–2026–0006 № 126020516552–3.

Для цитирования: Шерин Е. А. Развитие железнодорожных транспортных коридоров Азиатской России // Географический вестник = Geographical bulletin. 2026. № 2(77). С. 75–83. EDN: QJLDPO DOI: 10.17072/2079-7877-2026-2-75-83[6]

Original article
DOI: 10.17072/2079-7877-2026-2-75-83
EDN: QJLDPO

DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT CORRIDORS IN ASIAN RUSSIA

Egor A. Sherin ✉
V. B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Irkutsk, Russia
✉ egor-sherin@mail.ru, ORCID: 0000-0002-7394-7401

Abstract. The paper provides an economic and geographical analysis of the transport infrastructure of Asian Russia, primarily of the railway and port infrastructure. The importance of rail transport for Russian freight turnover is highlighted as well as the current problem areas of the country's railways. The relevance of an economic and geographical study into the development of Asian Russia's railway infrastructure is determined by the country's shifting its cooperation vector "to the east". The paper lists all railway border crossings of the Siberian-Far Eastern section of the state border. It examines railway transport corridors of Asian Russia, both those currently in place and railway lines having the potential to become such corridors. A detailed analysis covers the development prospects for the Trans-Siberian, Baikal-Amur, Amur-Yakutsk, North Siberian, Pacific, and Northern Latitudinal Railways, the railway to Magadan, and transport

© Шерин Е. А., 2026
Лицензировано под CC BY 4.0. Чтобы посмотреть копию этой лицензии, посетите https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

corridors through the bordering countries: Kazakhstan and Mongolia. The paper analyzes the projects of planned railway lines in Asian Russia, discusses their route options, advantages, and disadvantages. Specific projects for the construction and modernization of railway (including border crossings) and port infrastructure are studied. In view of the emerging problems of the Eastern Operating Domain of Russian railways, alternative routes for transporting Kuznetsk coal, which is the most common cargo in Asian Russia, are proposed. The author's recommendations are visualized on a map of the railway infrastructure of Northern Eurasia. The priority and feasibility of the development of transport corridors and railway projects in Asian Russia, including those proposed in this paper, are discussed.

Keywords: railways, border crossings, seaports, transport corridors, Asian Russia

Funding. The study was carried out as part of state assignment FWEM–2026–0006 No. 126020516552–3.

For citation: Sherin E. A. Development of railway transport corridors in Asian Russia. *Geographical Bulletin*, 2026, no. 2(77), pp. 75–83. EDN: QJLDPO DOI: 10.17072/2079-7877-2026-2-75-83

Введение

Политические события 2022 года подтолкнули Россию к глобальному и стремительному развороту вектора сотрудничества «на восток», точнее в сторону стран глобального Юга. Предшествующие исследования показали, что до указанного года большая часть товарооборота Сибири приходилась на страны в западном направлении (55,2 % экспорта и 58,8 % импорта в 2021 г.) и на страны из списка недружественных государств и территорий (55,8 % экспорта и 51,4 % импорта) [13]. Теперь после практически полного закрытия европейского и североамериканского рынков ожидаемо этот огромный поток товаров пойдет в страны глобального Юга, то есть в пределах России – к погранпереходам на южной границе и к морским портам на востоке страны. Таким образом, мы видим возрастающее стратегическое положение Азиатской России вследствие происходящей трансформации из традиционно добывающего макрорегиона также и в транзитный.

Значение железнодорожного и трубопроводного видов транспорта для грузооборота России огромно. Их совокупная доля, по данным Министерства транспорта Российской Федерации, за 2021 и 2022 гг. составила 92,8 %. Между собой их доли сопоставимы и отличаются менее чем на 1,5 %. Однако в отличие от трубопроводного транспорта, чьи направления поставок не изменить без постройки нефте- и газопроводов (притом в условиях России достаточно протяженных), железнодорожный транспорт является более «мобильным», позволяющим как осуществлять поставки в обратном направлении, так и дополнять свою инфраструктуру постройкой соединительных веток. Таким образом, основным способом перенаправления транспортировки массовых грузов на большие расстояния для России является именно железнодорожный. Современная конфигурация железнодорожной сети России является результатом масштабных расширений и трансформаций в советскую и постсоветскую эпохи, однако на сегодня более 80 % общественных железных дорог страны построено еще в Российской империи.

В настоящее время мы можем отметить слабую развитость транспортной инфраструктуры Азиатской России, заключающуюся прежде всего в недостаточной пропускной способности Восточного полигона российских железных дорог (Байкало-Амурская магистраль, восток Транссибирской и Южно-Сибирской). Еще недавно транспортная система востока России уже работала на пределе своих возможностей, сейчас же после перенаправления на восток большого количества грузов, ранее шедших на запад, железнодорожная инфраструктура более не справляется с поставленными задачами. Расширение пропускной способности Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей идет отстающими темпами. Строительство дополнительных путей на различных ветках позволило к 2025 г. увеличить пропускную способность Восточного полигона до 180 млн т в год. Однако этого недостаточно. Портовые мощности Азиатской России сейчас превышают пропускную способность железнодорожных подходов, и этот разрыв возрастает. На данный момент нехватка пропускной способности железнодорожных подходов оценивается в 95 млн т в год, а к 2027 г. она может достигнуть (с учетом текущих планов развития Восточного полигона) уже 187 млн т в год [11]. По мнению автора, данные показатели хоть и завышены, но дают наглядное представление о дефиците железнодорожных мощностей.

Перечисленные факты актуализируют экономико-географический анализ развития железнодорожной инфраструктуры Азиатской России. Экономико-географическое положение Азиатской России, занимающей огромное внутриконтинентальное и приморское пространство Северной Азии, предоставляет уникальные возможности создания международных транспортных коридоров, в первую очередь железнодорожных. В рамках данной работы будут рассмотрены перспективы развития трех широтных железнодорожных транспортных коридоров: Транссибирская (Транссиб), Байкало-Амурская (БАМ) магистрали и Тихоокеанская железная дорога; трех меридиональных: Амуро-Якутская магистраль, Трансказахстанский, Трансмонгольский коридоры; транспортные коридоры отдаленной перспективы: Северо-Сибирская магистраль (СевСиб), Северный широтный ход, железная дорога до Магадана. Под Азиатской Россией в работе понимается территория Сибири и Тихоокеанской России в общегеографическом толковании – Тюменская область с округами, Сибирский и Дальневосточный федеральные округа.

Результаты и их обсуждение

Железнодорожные погранпереходы. Сибирско-дальневосточный участок государственной границы имеет протяженность 10608,7 км (4209,3 км – с Китаем, 3485 км – с Монголией, 2875 км – с Казахстаном, 39,4 км – с КНДР), что составляет почти половину общероссийской сухопутной границы. Участок включает внешние границы 12 российских регионов, 7 из которых имеют действующие железнодорожные погранпереходы с четырьмя странами.

В юго-западной части границы Азиатской России действует 7 железнодорожных погранпереходов и еще 2 железнодорожных пересечения границы без погранпереходов, из которых все связаны с Казахстаном. Исилькуль – Булаево (он же Исилькуль – Кара-Гуга) (Омская область) – исторически основной ход Транссибирской магистрали. Иртышское – Валиханово (он же Черлак – Урлютюб) (Омская область) и Карасук – Мынкуль (он же Теренгуль – Кызылтуз) (Новосибирская область) – исторически основной ход Среднесибирской магистрали. Кулунда – Шарбакты (Алтайский край) – основной ход Южносибирской магистрали. Локоть – Ауыл (Алтайский край) – основной ход Туркестано-Сибирской магистрали. Локоть – Ремовская (Алтайский край) – 2 пересечения без погранпереходов, участок железнодорожной линии Локоть – Усть-Каменогорск. Неверовская – Жезкент (Алтайский край) – небольшая (12,5 км) тупиковая железнодорожная ветвь на Жезкентский горно-обогатительный комбинат (Казахстан). Третьяково – Шемонаиха (Алтайский край) – участок железнодорожной линии Локоть – Усть-Каменогорск. Все железнодорожные ветки к югу от станции Локоть, как и 5 последних указанных пересечений границы, несмотря на нахождение на территории России, принадлежат Казахстанским железным дорогам.

В юго-восточной части границы Азиатской России действует 7 железнодорожных погранпереходов: 2 – с Монголией, 4 – с Китаем, 1 – с КНДР. Наушки – Сухэ-Батор (Бурятия) – конечная станция железнодорожной линии Улан-Удэ – Наушки и начальная станция Трансмонгольской магистрали. Соловьёвск – Эрэнцав (Забайкальский край) – тупиковая железнодорожная линия Борзя – Соловьёвск – Чойбалсан, самый скромный по объему грузооборота железнодорожный погранпереход на юго-востоке России. Забайкальск – Маньчжурия (Забайкальский край) – исторически основной ход Транссиба, позже Китайско-Восточной железной дороги, ныне конечная станция железнодорожной линии Тарская – Забайкальск, крупнейший по объему грузооборота погранпереход Азиатской России. Нижнеленинское – Тунцзян (Еврейская авт. обл.) – конечная станция железнодорожной линии Биробиджан – Ленинск, самый молодой погранпереход, открытый в 2022 г. Гродеково – Суйфэньхэ (Приморский край) – исторически основной ход Транссиба, позже Китайско-Восточной железной дороги, сейчас конечная станция железнодорожной линии Уссурийск – Гродеково. Махалино – Хуньчунь (Приморский край) – конечная станция железнодорожной ветки от линии Уссурийск – Хасан. Хасан – Туманган (Приморский край) – конечная станция железнодорожной линии Уссурийск – Хасан.

В большинстве указанных погранпереходов экспорт из России по объему грузооборота существенно преобладает над импортом в нее. Основным грузом, пересекающим границу, является каменный уголь (большей частью кузнецкий). Итого, из 16 железнодорожных пересечений границы в Азиатской России 14 имеют погранпереходы. Пересечения Иртышское – Валиханово, Карасук – Мынкуль, Локоть – Ремовская (оба), Неверовская – Жезкент, Третьяково – Шемонаиха не задействованы во внешнем товарообороте, так как выполняют внутренние транзитные перевозки (первые два – российские, остальные – казахстанские). Погранпереход Исилькуль – Булаево также большей частью выполняет внутрироссийские транзитные перевозки. Таким образом, 10 железнодорожных погранпереходов выполняют функции внешнего товарооборота. Некоторые из них являются или могут стать частью железнодорожных транспортных коридоров Азиатской России.

Транссибирская магистраль и порты Приморского края. Построенная на рубеже XIX и XX веков Транссибирская магистраль, протянувшаяся через всю основную полосу расселения Азиатской России от Челябинска и Екатеринбурга до Владивостока, является главной железнодорожной артерией востока России. Являясь ближайшей из железнодорожных магистралей Азиатской России к южной границе, Транссиб имеет множество ответвлений (смежных железнодорожных линий) с погранпереходами. В русле политики разворота вектора сотрудничества России «на восток» прежде всего стоит обратить внимание на самые восточные из них.

Как было отмечено выше, на юго-восточной границе Азиатской России действует 7 железнодорожных погранпереходов. Из них более половины объема совместного грузооборота приходится на один погранпереход – Забайкальск – Маньчжурия; объемы еще двух – Соловьёвск – Эрэнцав и Хасан – Туманган – крайне незначительны; в одном погранпереходе – Наушки – Сухэ-Батор – большая часть товарооборота проходит транзитом с Китаем, а не с соседней Монголией. В 2023 году объем железнодорожных грузовых перевозок между Россией и Казахстаном составил 83,8 млн т (из них транзитом в Китай – менее 2 млн т). При этом через железнодорожные погранпереходы на границе с Китаем и Монголией за тот же год перевезли 43,9 млн т грузов, что в два раза меньше (отчасти это объясняется тем, что в российско-китайской внешней торговле также активно задействованы тихоокеанские морские порты). Это говорит о недостаточном развитии и имеющемся потенциале роста погранпереходов на границе с Китаем.

В Приморском крае действует 5 морских грузовых портов, связанных с Транссибом железнодорожным сообщением: Владивосток, Восточный, Находка, Посьет, Зарубино. Все они находятся в заливе Петра Великого, являются незамерзающими портами с круглогодичной навигацией и осуществляют экспортно-импортную деятельность. Общая пропускная способность грузовых терминалов пяти портов – около 150 млн т в год, реальный грузооборот в 2021 г. составил 141,5 млн т.

Сегодня необходима дальнейшая модернизация железнодорожной инфраструктуры Транссибирской магистрали с целью увеличения ее пропускной способности, в частности модернизация погранпереходов и железнодорожных подходов к ним (в первую очередь Забайкальск – Маньчжурия и Тарская – Забайкальск), а также к грузовым морским портам Приморского края. Кроме того, важно строительство второго железнодорожного пути на Коркинском мосту в Красноярске. В конечном итоге желателен максимально возможный перевод грузового движения с Транссибирской магистрали на Байкало-Амурскую и восточную часть Южно-Сибирской (участок Новокузнецк – Тайшет) и последующую специализацию Транссиба на пассажирских и контейнерных перевозках.

Байкало-Амурская магистраль и порты Хабаровского края. Идея строительства железных дорог к северу от Транссибирской магистрали (в том числе будущего БАМ) появилась еще в Российской империи [10]. Строившаяся более полувека Байкало-Амурская магистраль, проходящая к северу от Транссибирской магистрали через Восточную Сибирь и Тихоокеанскую Россию от Тайшета до Советской Гавани, проектировалась как составная часть комплексного проекта по освоению значительных природных ресурсов районов (помимо стратегического значения), чего, однако, большей частью не произошло [5; 8]. Сейчас свыше 90 % всего объема грузопотока магистрали составляют поставки кузнецкого угля в восточном направлении.

В Хабаровском крае действует 2 морских грузовых порта, связанных с БАМом железнодорожным сообщением: Ванино и Советская Гавань. Они являются замерзающими портами с круглогодичной навигацией (с ледокольной проводкой в зимний период) и осуществляют внешнеторговую деятельность. Общая пропускная способность грузовых терминалов двух портов – около 50 млн т в год, реальный грузооборот в 2021 г. составил 35,9 млн т, провозная способность подходов БАМа к портам в 2024 г. достигла 41,6 млн т.

Расширить пропускную способность Байкало-Амурской магистрали невозможно без реконструкции ее главного «бутылочного горлышка» – Северомуйского тоннеля. Строительство второго (параллельного) тоннеля позволит увеличить провозную способность данного участка магистрали с нынешних 16 млн т грузов в год до 100 млн т. Также требуется: строительство сплошных вторых путей Байкало-Амурской магистрали восточней станции Лена-Восточная, электрификация магистрали восточнее станции Таксимо, модернизация железнодорожных подходов к грузовым морским портам Хабаровского края. Из необходимых конкретных элементов модернизации стоит также отметить строительство вторых (параллельных) Кодарского и Кузнецовского тоннелей и новых железнодорожных мостов: в Комсомольске-на-Амуре и Братске за пределами плотины ГЭС (в настоящее время в России нет железнодорожных мостов через р. Ангара).

Тихоокеанская железная дорога и порт Эльга. Для успешного внешнеторгового сотрудничества России в восточном направлении со странами помимо пограничных необходимо дальнейшее развитие тихоокеанских портовых мощностей России. Более того, как считает ряд экспертов, сегодня России требуется преодоление незавершенности тихоокеанского фасада страны [2; 3; 7]. Стратегическим проектом в этой области должен стать третий выход России к Тихому океану на базе железнодорожных линий Улак – Эльга (360 км) и Эльга – порт Эльга (Тихоокеанская железная дорога) (531 км), а также морского грузового порта в районе мыса Манорский (рис.). Ветка Улак – Эльга построена в 2008–2011 гг., ветка Эльга – порт Эльга – в 2022–2025 гг., грузовой порт находится в завершающейся стадии строительства. Провозная способность дороги Улак – Эльга заявлена в 30 млн т, Эльга – порт Эльга (после постройки второго пути) – в 50 млн т, грузооборот порта после его выхода на полную мощность заявлен в 50 млн т в год. Данный проект – уникальный в современной России пример строительства протяженной линии без участия ОАО «РЖД».

На данный момент железнодорожная линия планируется как частная необщего пользования, предназначенная для вывоза угля Эльгинского месторождения за рубеж через строящийся угольный терминал. Однако данный комплекс должен приобрести стратегическое значение для страны, позволяя получить третий железнодорожный выход к Тихому океану, притом удаленный от внешних границ и выходящий в практически внутреннее, в отличие от Японского, Охотское море. Для этого нужна модернизация железной дороги в двухпутную электрифицированную общего пользования, а порта – в универсальный. Кроме того, их использование способно разгрузить крайние восточные участки Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей и имеющиеся тихоокеанские порты, а также сократить путь внутриконтинентальных грузов до мирового океана, стоимость перевозок по которому заметно ниже, чем по железным дорогам [13].

Амуро-Якутская магистраль и погранпереход Джалинда – Мохэ. Строящаяся с 1972 года Амуро-Якутская магистраль соединяет Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали между собой, а также имеет продолжение на север – в южную и центральную Якутию. Помимо дальнейшего продвижения на север, магистраль имеет потенциал продолжения в южном направлении – в сторону Китая. Для этого потребуется восстановление ныне заброшенной и частично разобранной железнодорожной линии Сковородино – Рейново протяженностью всего лишь в 69 км и строительство погранперехода Джалинда – Мохэ с возведением

железнодорожного моста через р. Амур (четвертого в России) (рис.) [13]. Эксплуатация указанных железнодорожной линии и моста позволит сократить путь транспортировки грузов с юга Якутии (в первую очередь южноякутского угля) по Амуро-Якутской магистрали до границы с Китаем на 1100 км (по сравнению с путем до Нижнеленинского), минуя при этом движение по БАМу и Транссибу и таким образом разгрузив их. Перспективность данного погранперехода отмечается и другими российскими исследователями [4; 6].

Претворению в жизнь данному проекту не хватает железнодорожного подъезда со стороны Китая, протяженностью, оцениваемой нами в пределах 100 км. Однако, учитывая современные темпы строительства железных дорог в Китае, в частности в провинции Хэйлунцзян, это видится вполне осуществимым, тем более что Китай, выступая главным покупателем южноякутского угля, заинтересован в этом.

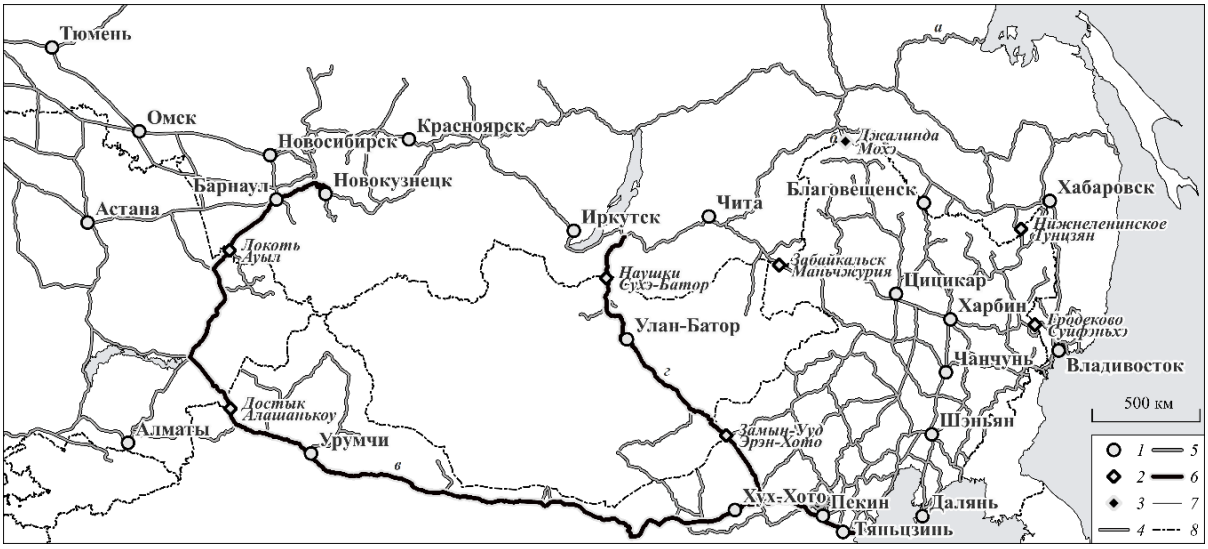


Рис. Железнодорожная инфраструктура северной Евразии.
1 – основные города; железнодорожные погранпереходы: *2* – основные действующие,
3 – предлагаемый к строительству; железные дороги: *4* – действующие,
5 – строящиеся и предлагаемые к модернизации (*а* – Тихоокеанская, *б* – Сковородино–Рейново);
6 – транспортные коридоры (*в* – Трансказахстанский, *г* – Трансмонгольский);
7 – береговые линии; *8* – государственные границы.
Fig. Railway infrastructure of Northern Eurasia.
1 – major cities; *2* – main operating railway border crossings;
3 – railway border crossing proposed for construction; *4* – operating railways;
5 – railways under construction and proposed for modernization (*а* – Pacific, *б* – Skovorodino–Reinovo);
6 – transport corridors (*в* – Trans-Kazakhstan, *г* – Trans-Mongolia); *7* – coastlines; *8* – state borders

Трансказахстанский коридор. Вследствие возросшей загруженности восточной части Транссибирской магистрали в связи с санкционной политикой, начавшейся в отношении России в 2022 г., и невозможности вывоза в полном объеме сибирских объемных грузов России требуется резкое увеличение пропускной способности Восточного полигона железных дорог. Однако это затруднительно осуществить в кратчайшие сроки, потому стоит обратить внимание на поиск альтернативных путей транспортировки. Самый массовый груз железных дорог Азиатской России – это кузнецкий уголь. Большая его часть ранее поставлялась в западном направлении, а вторым по значимости было восточноазиатское – в Республику Корею, Китай, Японию. Теперь оно, очевидно, станет основным.

Протяженность наиболее часто используемого в наши дни железнодорожного маршрута для поставки кузнецкого угля в Китай (для удобства расчетов определим начальную точку в Новокузнецке, конечную – в промышленном пригороде Пекина Тяньцзине) по Транссибу через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия составляет около 5370 км. В то же время можно предложить альтернативный вариант транспортировки по Южно-Сибирской, Туркестано-Сибирской магистралям и сквозь территорию Казахстана через погранпереход Достык – Алашанькоу (рис.). Расстояние такого пути по основным железнодорожным линиям составит около 4770 км, что примерно на 600 км короче. Кроме того, железные дороги восточного Казахстана и северного Китая намного менее загружены, чем восточная часть Транссибирской магистрали. Использование данного маршрута полностью минует движение по Восточному полигону. Его эксплуатация (наряду с основным) будет способствовать как более быстрой доставке грузов из западной и центральной частей Южной Сибири в Восточную Азию, так и существенной разгрузке Транссиба и БАМа. После 2027 года станет возможным дублирование небольшого участка этого пути через ныне строящиеся погранпереход Бахты – Тачен (находится немного северней погранперехода Достык – Алашанькоу) и железнодорожную ветку Аягоз – Бахты в Казахстане.

Начало полноценной эксплуатации данного маршрута требует дополнительных технико-экономических обоснований и несет в себе потенциальные сложности (неналаженная логистика, разница в грузовых железнодорожных тарифах, таможенное оформление), однако это видится нам вполне решаемым [13]. Таким образом, под Трансказахстанским коридором нами понимается авторское предложение прохождения железнодорожным транспортом пути от юго-востока Западной Сибири до Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая через погранпереходы западного Казахстана.

Трансмонгольский коридор. Под Трансмонгольским коридором обычно понимается транзитная эксплуатация Трансмонгольской магистрали, соединяющая таким образом железные дороги России и Китая. Транспортные, в первую очередь железнодорожные, коридоры сквозь Монголию, расположенную между Россией и Китаем и не имеющую выхода к мировому океану, способны кратчайшим образом связать северо-восточный Китай с западной Европой (рис.). На базе Трансмонгольской магистрали возможно создание международного транспортного коридора Китай – Монголия – Россия как одного из маршрутов в рамках связывающего Китай и Европу проекта «Один пояс, один путь». Учитывая, что Россия является совладельцем Улан-Баторской железной дороги (владеющей и управляющей Трансмонгольской магистралью), ее участие в данном проекте выглядит более чем целесообразно. При этом освобождаемая от части грузопотока вследствие санкционной политики западная часть Транссибирской магистрали позволит теперь в больших объемах участвовать в товарообмене китайских и европейских компаний. Экономико-географы из всех трех стран-участников данного проекта, Сибирского и Дальневосточного отделений Российской академии наук, Монгольской и Китайской академий наук, солидарны в этом вопросе [4; 15; 16].

Для превращения Трансмонгольской магистрали в полноценный международный транспортный коридор необходима ее глобальная модернизация, притом речь идет о больших расстояниях. В этом кроется главная проблема данного коридора: требуется строительство вторых сплошных путей протяженностью более 1100 км и электрификация путей протяженностью более 2000 км. Помимо этого, имеются сомнения в интересе к коридору со стороны Китая, которому рациональней везти свои грузы в западном направлении железными дорогами через Казахстан, которые уже большей частью электрифицированы и двухпутны. К тому же и для России излишняя загрузка Транссиба (особенно на участке Тайшет – Улан-Удэ) весьма нежелательна.

Существуют и иные потенциальные железнодорожные коридоры на территории Монголии: западный – от российских республик Алтай или Тыва до Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая; восточный – продолжение железнодорожной ветки Эрэнцав – Чойбалсан до погранперехода Бичигт на границе с Китаем. Западный вариант коридора через Монголию видится автору малоперспективным. Даже при постройке железных дорог в Монголии потребуется и строительство железных дорог на территории России в условиях горного рельефа (Алтай и Западный Саян), что затруднительно и неприоритетно для нашей страны даже в среднесрочной перспективе. Заменой коридора на западе Монголии мог бы стать предлагаемый в данной работе Трансказахстанский коридор, также идущий от юго-востока Западной Сибири до Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая, но не требующий строительства новых железных дорог.

Восточный вариант коридора планируется к реализации после 2027 г. с завершением строительства ветки Чойбалсан – Бичигт (415 км). Однако автору видится, что указанная ветка будет больше задействована в экспорте монгольских грузов в Китай, чем в российско-китайской торговле. К тому же не стоит забывать о связанных с ним напрямую монгольском (Чойбалсан – Эрэнцав) и российском (Соловьёвск – Борзя) участках и погранпереходе Соловьёвск – Эрэнцав между ними, находящихся ныне в среднем техническом состоянии и нуждающихся в коренной реконструкции. Остается вопрос, приоритетна ли для России затратная модернизация данных участка и погранперехода с целью значительного увеличения их мощностей с сегодняшних 100 тыс. т до заявленных Китаем и Монголией 10 млн т. При том что фактически линия Борзя – Бичигт будет дублировать существующую ветку Тарская – Забайкальск.

Транспортные коридоры отдаленной перспективы. Из прочих железнодорожных проектов в Азиатской России стоит упомянуть Северо-Сибирскую магистраль, Северный широтный ход, железные дороги до Норильска и Дудинки, Кызыла, Магадана, Сахалина. Реализация этих проектов возможна в более отдаленной перспективе по сравнению с рассмотренными выше, так как большинство из них требует строительства протяженной, технически-сложной и дорогостоящей транспортной инфраструктуры. В этой связи они невозможны к постройке в ближайшее время (кроме Северного широтного хода). Остановимся подробней на тех из них, что имеют перспективу стать транспортными коридорами или их частью.

Северо-Сибирская магистраль, планируемая (с 1980-х гг.) к прохождению к северу от основной полосы расселения Азиатской России, задумывается в качестве северного дублера западной части Транссибирской магистрали (подобно БАМу, дублирующему с севера восточную часть Транссиба). Помимо конечных Нижневартовска (где есть выход к железной дороге до Сургута, далее до Тюмени и Нового Уренгоя) и Усть-Илимска (где есть выход к БАМу) на маршруте планируемой магистрали имеются железнодорожные выходы в районах Белого Яра, Лесосибирска, Богучан, идущие далее к Транссибу. Протяженность планируемой магистрали составляет почти 2000 км. Идея строительства железной дороги к северу от Транссибирской магистрали (будущего СевСиба) появилась еще в Российской империи [10]. Недостатком проекта Северо-Сибирской магистрали является ее закрытость в западном направлении [12]. Основным грузом дороги

прогнозируется кузнецкий уголь, который «не пойдет» на восток, так как там магистраль упирается в и так загруженный БАМ. На западе, дойдя до Сургута, магистраль будет иметь два направления: на юго-запад до того же Транссиба и на северо-запад до тупиковой ветви до Надыма, не имеющей в настоящее время выходов к портам.

Северо-Сибирской магистрали требуется продолжение в западном направлении. Самым логичным видится ход через Урал (подобно Транссибирской и Южно-Сибирской магистралям), далее к портам Баренцева (проект Баренцкомур) или Белого (проект Белкомур) морей. Плюсы этого направления: кратчайший путь в Европейскую Россию; минусы: требуется строительство наиболее протяженных железных дорог.

Следующие варианты сопряжены со строительством железнодорожной и портовой инфраструктуры на севере Западной Сибири. Первый из них – строительство железнодорожных линии Надым – Салехард (где имеется речной порт) и моста через р. Обь до Лабытнанги, откуда есть железнодорожная связь с Европейской Россией и ветка в сторону морского порта Сабетта (требуется строительство линии Бованенково – Сабетта). Плюсы: менее протяженные железные дороги, строительство которых уже частично реализуется в виде проекта Северного широтного хода, соединение железных дорог севера Западной Сибири и Европейской России. Минусы: без постройки моста через р. Обь конечной точкой станет порт Салехард, однако он имеет недостаточные глубины для судов большой грузоподъемности, в связи с чем акватории порта требуются дноуглубительные работы.

Следующий вариант – ход к побережью Карского моря с модернизацией порта Ямбург или строительством новых грузовых морских портов. Плюсы: наименьшая протяженность строительства железнодорожных путей. Минусы: порт Ямбург имеет недостаточные глубины для судов большой грузоподъемности, и в целом строительство портов на побережье Обской губы сталкивается со сложностями из-за климатических, геологических, гидрологических особенностей региона.

Наконец, четвертый вариант продолжения СевСиба в западном направлении – ход до Дудинки и Норильска. Плюсы: помимо железнодорожной связи Норильска со страной, откроется не только путь грузов с востока до порта Дудинка, но и железнодорожный путь норильских грузов на восток (с выходом на Китай). Кроме того, наличие железных дорог будет в перспективе способствовать дальнейшему освоению Таймырского угольного бассейна (район Диксона), где установлены запасы коксующегося угля [14]. Минусы: требуется больше технико-экономического обоснования проекта, а именно трассировка маршрута и место строительство моста через р. Енисей.

Выбор наиболее перспективного варианта продолжения Северо-Сибирской магистрали в западном направлении требует дополнительных исследований. При этом постройка железнодорожных путей до портов Сабетта и Дудинка, по мнению автора, весьма рациональна. Наконец, учитывая, что одним из основных назначений СевСиба прогнозируется вывоз кузнецкого угля на запад, можно предложить первоначальный «усеченный» вариант магистрали в виде строительства ветки Нижневартовск – Белый Яр с реализацией одного или нескольких вариантов представленных продолжений в западном направлении. Это не отменяет того, что в канве стратегического развития сибирских территорий постройка всей магистрали крайне желательна. Все мультипликативные эффекты Северо-Сибирской магистрали в полном объеме проявятся только в составе единой магистрали, включающей в себя также БАМ и выход к северо-западным морским портам России [12].

Следующим глобальным железнодорожным проектом Азиатской России является планируемая с 1980-х гг. железнодорожная линия до Магадана (еще один возможный железнодорожный выход России к Тихому океану). Возможны два основных варианта ее трассировки от станции Нижний Бестях: северный, или континентальный (с вариациями через Усть-Неру (протяженность: 2133 км) или Томтор (1979 км)), большей частью дублирующий колымскую автомагистраль; южный, или приморский (с вариациями через Хандыгу (1701 км) или Усть-Маю (протяженность: 1674 км)), проходящий через Охотск.

Основные варианты трассировки железной дороги имеют принципиальные различия. Минерально-сырьевая база континентального маршрута геологически изучена лучше. При этом природные условия жестче: сплошное распространение многолетнемерзлых пород и сложные орографические условия. К тому же в случае его прокладки будет иметь место дублирование существующей автомагистрали. Природные условия приморского варианта мягче: имеется спорадическое распространение многолетнемерзлых пород, вариант является наиболее равнинным. В случае его прокладки будет иметь место пионерное освоение ресурсной базы (имеется прогноз разработки нефтегазового охотоморского шельфа) и соединение соседних портов Охотского моря – Охотска и Магадана [9]. Помимо прочего, железная дорога пройдёт по территории Охотского угольного бассейна, одного из крупнейших по прогнозным запасам на северо-востоке России, ныне практически не разрабатываемого [14].

По мнению автора, наиболее рациональным вариантом является путь через Охотск. В случае его реализации будет связанно железнодорожным сообщением больше портов и начнется стимулирование освоения новой ресурсной базы (в том числе нефтегазовой и угольной), в то же время природные условия этого маршрута мягче, а протяженность короче. В этом вопросе мы солидарны с другими авторами [9].

Итого, построив Северо-Сибирскую магистраль, железные дороги до Дудинки и Магадана, мы получим непрерывный железнодорожный путь от порта Дудинка до порта Магадан, минуя движение по Транссибу. Из

загруженных участков останется лишь участок БАМа от Хребтовой до Тынды. Гипотетически миновать движение и по Байкало-Амурской магистрали возможно путем строительства железнодорожной линии Усть-Илимск – Киренск – Ленск – Олёкминск – Томмот. Но этот проект, разумеется, еще более отдаленной перспективы, требующий детальной проработки.

Выводы

Отдавать приоритет реализации представленным железнодорожным транспортным коридорам Азиатской России в первую очередь необходимо тем, что принесут эффект в кратчайшие сроки и имеют стратегическое значение для страны. В этой связи, по мнению автора, прежде всего приоритетна реализация проекта Трансказахстанского коридора, поскольку его использование способно принести максимальный эффект в ближайшей перспективе, существенно разгрузив Восточный полигон железных дорог. Данный проект не требует строительства новых железных дорог. Далее, безусловно, приоритетны проекты дальнейшей комплексной модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей (вкупе с российскими портами Японского моря) как имеющие стратегическое долгоиграющее значение для страны и необходимые для развития хозяйства Азиатской России. После чего по схожим причинам стоит уделить внимание реализации проектов модернизации Тихоокеанской железной дороги с портом Эльга и продолжения Амуро-Якутской магистрали на юг через р. Амур, осуществимых в ближней или среднесрочной перспективе без возведения протяженной железнодорожной инфраструктуры (например, в случае с продолжением АЯМ в южном направлении – менее 200 км). Наименьший приоритет из шести представленных транспортных коридоров, по мнению автора, имеет реализация вариантов Трансмонгольского коридора, поскольку речь идет о глобальной модернизации протяженной железнодорожной инфраструктуры за пределами России (более 2000 км), избежать которую способны более приоритетные проекты, прежде всего, развитие железнодорожной линии Тарская – Забайкальск и эксплуатация предлагаемого Трансказахстанского коридора. Проекты постройки Северо-Сибирской магистрали, Северного широтного хода, железнодорожной линии до Магадана, безусловно, желаемы, но в отдаленной перспективе.

Строительство некоторых объектов транспортной инфраструктуры возможно также на принципах государственно-частного партнерства. Как показывает исследование [1], государственно-частное партнерство может хорошо себя показать, с одной стороны, в области развития транспортной инфраструктуры, с другой – в тех регионах Азиатской России (ЯНАО, ХМАО, Якутия, Хабаровский край), где предлагается развитие объектов транспортной инфраструктуры в рамках данной работы. Реализация железнодорожных проектов на территории Азиатской России позволит окончательно осуществить разворот вектора сотрудничества страны «на восток», устранить узкие места и лимитирующие факторы транспортной инфраструктуры, получить новые стратегические железнодорожные выходы страны к мировому океану, способствовать дальнейшему развитию хозяйства востока страны.

Библиографический список

1. *Адамайтис С. А.* Потенциал регионов России для развития транспортной инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства // Географический вестник. 2022. № 1(60). С. 73–86. DOI: 10.17072/2079-7877-2022-1-73-86 EDN: EPRQVS

2. *Бабурин В. Л.* Подходы к оценке социально-экономической эффективности развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке // Региональные исследования. 2018. № 2(60). С. 25–31. EDN: XWAVQL

3. *Бакланов П. Я.* Дальневосточный регион России: проблемы и предпосылки устойчивого развития. Владивосток: Дальнаука, 2001. 144 с. ISBN: 5-8044-0210-2 EDN: UBNOLF

4. *Бакланов П. Я., Романов М. Т., Каракин В. П., Егидарев Е. Г., Ланкин А. С., Ушаков Е. А.* Сопряжения транспортных сетей Тихоокеанской России и сопредельных стран // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2020. № 2. С. 167–178. DOI: 10.31857/S258755662002003X EDN: QIGSTU

5. *Безруков Л. А.* Итоги и проблемы реализации потенциала Байкало-Амурской магистрали // ЭКО. 2024. № 5. С. 25–43. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-25-43 EDN: JAQQVE

6. *Васильев В. Е.* Анализ реализации международного транспортного перехода Джалинда-Мохэ // Прикладные экономические исследования. 2025. № 6. С. 98–106. DOI: 10.47576/2949-1908.2025.6.6.012 EDN: YUDKHJ

7. *Дмитриев Р. В., Шупер В. А.* Система расселения Азиатской России: единство в многообразии // Тихоокеанская география. 2022. № 4. С. 38–48. DOI: 10.35735/26870509_2022_12_4 EDN: QDXMFR

8. *Макушин М. А., Бобровский Р. О., Демидова К. В., Даньшин А. И., Горячко М. Д.* Социально-экономическое развитие территорий в зоне влияния БАМ: советские планы и российские реалии // Географический вестник. 2023. № 2(65). С. 12–25. DOI: 10.17072/2079-7877-2023-2-12-25 EDN: CDDBRI

9. *Пилясов А. Н., Никитин Б. В.* Мегапроект железной дороги Якутск–Магадан: вариант трассировки имеет значение // ЭКО. 2024. № 5. С. 44–66. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-44-66 EDN: FYLHUV

10. План железнодорожного строительства в Сибири на ближайшее десятилетие // Сибирское бюро при Совете съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства. Петроград: Садовая типолитография Н. Г. Мазур, 1917. 79 с.

11 Развитие Восточного полигона обсудили на ВЭФ : сайт. URL: https://portamur.ru/news/detail/razvitie-vostochnogo-poligona-obsudili-na-vef. (дата обращения: 22.09.2025)

12. *Суслов В. И.* Северо-Сибирская железнодорожная магистраль: от XIX до XXI века // Проблемы теории и практики управления. 2008. № 10. С. 33–44. EDN: JVNVFF

13. *Шерин Е. А.* Внешнеторговое сотрудничество сибирских регионов со странами мира // Мировая экономика и международные отношения. 2025. Т. 69, № 7. С. 34–44. DOI: 10.20542/0131-2227-2025-69-7-34-44 EDN: NXOTLQ

14. *Шерин Е. А.* Перспективы разработки угольных месторождений севера Азиатской России: географический аспект // География и природные ресурсы. 2020. № 5. С. 160–165. DOI: 10.21782/GIPR0206-1619-2020-5(160-165) EDN: YKMAUY

15. *Bezrukov L. A., Fartyshev A. N., Altanbagana M.* Economic and geographical problems in interactions between Mongolia and Eastern Russia in foreign commodity markets // Geography and Natural Resources. 2022. No. 43. P. 9–14. DOI: 10.1134/S1875372822050055 EDN: XUDIOF

16. *Dong S., Yang Y., Li F., Cheng H., Li J., Bilgaev A., Li Z., Li Y.* An evaluation of the economic, social, and ecological risks of China-Mongolia-Russia high-speed railway construction and policy suggestions // Journal of Geographical Sciences. 2018. Vol. 28, No. 7. P. 900–918. DOI: 10.1007/s11442-018-1512-y EDN: FPFDSI

References

1. Adamaitis, S.A. The potential of Russian regions for the development of transport infrastructure on the public-private partnership principles. Geographical Bulletin, 2022, no. 1(60), pp. 73–86. (In Russ.) DOI: 10.17072/2079-7877-2022-1-73-86

2. Baburin V. L. Podkhody k otsenke sotsial'no-ekonomicheskoi effektivnosti razvitiya transportno-kommunikatsionnoi infrastruktury v Sibiri i na Dal'nem Vostoke [Approaches to the assessment of socio-economic efficiency of transport infrastructure development in Siberia and the Far East]. *Regional'nye issledovaniya*, 2018, no. 2(60), pp. 25–31. (In Russ.).

3. Baklanov P. Ya. *Dal'nevostochnyi region Rossii: problemy i predposylki ustoichivogo razvitiya* [The Far Eastern region of Russia: problems and prerequisites for sustainable development]. Vladivostok: Dal'nauka, 2001. 144 p. (In Russ.).

4. Baklanov P. Ya., Romanov M. T., Karakin V. P., Egidarev E. G., Lankin A. S., Ushakov E. A. Conjugations of transport networks between southern regions of the Russian Far East and neighboring countries. *Izvestiya Rossiiskoi Akademii Nauk. Seriya Geograficheskaya*, 2020, no. 2, pp. 167–178. (In Russ.) DOI: 10.31857/S258755662002003X

5. Bezrukov L. A. Results and problems of implementing the potential of the Baikal-Amur mainline. *ECO*, 2024, vol. 54, no. 5, pp. 25–43. (In Russ.) DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-25-43

6. Vasilyev V. E. Analysis of the implementation of the Jalinda-Mohe international transport crossing. *Applied Economic Research*, 2025, no. 6, pp. 98–106. (In Russ.) DOI: 10.47576/2949-1908.2025.6.6.012

7. Dmitriev R. V., Shuper V. A. The settlement system of Asiantic Russia: unity in diversity. *Pacific Geography*, 2022, no. 4, pp. 38–48. (In Russ.) DOI: 10.35735/26870509_2022_12_4

8. Makushin M. A., Bobrovskiy R. O., Demidova K. V., Danshin A. I., Goryachko M. D. Socio-economic development of the BAM territories: Soviet plans and Russian realities. *Geographical Bulletin*, 2023, no. 2(65), pp. 12–25. (In Russ.) DOI: 10.17072/2079-7877-2023-2-12-25

9. Pilyasov A. N., Nikitin B. V. Yakutsk-Magadan railroad megaproject: routing option matters! *ECO*, 2024, vol. 54, no. 5, pp. 44–66. (In Russ.) DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-44-66

10. *Plan zheleznodorozhnogo stroitel'stva v Sibiri na blizhaishee desyatiletie* [Plan for railway construction in Siberia for the next decade]. Siberian Bureau under the Council of Congresses of Representatives of Exchange Trade and Agriculture, Petrograd: Garden typo-lithography N.G. Mazur, 1917. 79 p. (In Russ.).

11. *Razvitie vostochnogo poligona obsudili na VEF* [The development of the Eastern zone was discussed at the EEF]. (In Russ.) URL: https://portamur.ru/news/detail/razvitie-vostochnogo-poligona-obsudili-na-vef// (Accessed 22 September 2025)

12. Suslov V. I. Severo-Sibirskaya zheleznodorozhnaya magistral': ot XIX do XXI veka [The North Siberian trunk railway: from XIX to XXI century]. *Problemy teorii i praktiki upravleniya*, 2008, no. 10, pp. 33–44. (In Russ.).

13. Sherin E. A. Foreign trade cooperation between Siberian regions and countries around the world. *World Economy and International Relations*, 2025, vol. 69, no. 7, pp. 34–44. (In Russ.) DOI: 10.20542/0131-2227-2025-69-7-34-44

14. Sherin E. A. Prospects for development of the coal deposits in the north of Asian Russia: the geographical aspect. *Geography and Natural Resources*, 2020, no. 5, pp. 160–165. (In Russ.) DOI: 10.21782/GIPR0206-1619-2020-5(160-165)

15. Bezrukov L. A., Fartyshev A. N., Altanbagana M. Economic and geographical problems in interactions between Mongolia and Eastern Russia in foreign commodity markets. *Geography and Natural Resources*, 2022, no. 43, pp. 9–14. DOI: 10.1134/S1875372822050055.

16. Dong S., Yang Y., Li F., Cheng H., Li J., Bilgaev A., Li Z., Li Y. An evaluation of the economic, social, and ecological risks of China-Mongolia-Russia high-speed railway construction and policy suggestions. *Journal of Geographical Sciences*, 2018, vol. 28, no. 7, pp. 900–918. DOI: 10.1007/s11442-018-1512-y

Статья поступила в редакцию: 09.02.26, одобрена после рецензирования: 02.04.26, принята к опубликованию: 11.06.26.

The article was submitted: 02 Febrary 2026; approved after review: 02 April 2026; accepted for publication: 11 June 2026.

Информация об авторе
Егор Александрович Шерин
Кандидат географических наук,
научный сотрудник, Институт географии
им. В. Б. Сочавы Сибирского отделения
Российской академии наук;
66403, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, д. 1
ORCID: 0000-0002-7394-7401

Information about the author
Egor A. Sherin
Candidate of Geographical Sciences,
Researcher, V. B. Sochava Institute of Geography,
Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences;
1, Ulan-Batorskaya st., Irkutsk, 664033, Russia
ORCID: 0000-0002-7394-7401

e-mail: egor-sherin@mail.ru