

УДК 338.2:656(571.56)

DOI: 10.34670/AR.2025.56.32.016

Транспортно-логистический потенциал региона Саха (Якутия)**Копров Егор Дмитриевич**

Аспирант,
Российская академия народного хозяйства
и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
119571, Российская Федерация, Москва, проспект Вернадского, 82;
e-mail: georgiykoprov@gmail.com

Аннотация

Регион Саха (Якутия) обладает уникальным географическим положением и колоссальными запасами минерального сырья, что делает его стратегически важным для России и мира. Вместе с тем экстремальные климатические условия, вечная мерзлота и большие расстояния между населёнными пунктами создают серьёзные вызовы для транспортно-логистической системы как внутри региона, так и по отношению к его соседям. В зимний период основой перевозок служат автозимники по замёрзшим рекам и болотам, надёжность которых напрямую зависит от погодных условий и толщины льда. Летом ключевую роль играют речные переправы, ограниченные сезонностью навигации, что снижает пропускную способность и повышает риски в логистических цепочках. Для обеспечения круглогодичной доступности региона планируется реализация масштабных инфраструктурных проектов: строительство постоянных мостов через Лену и другие реки, расширение железнодорожных магистралей и развитие сети автодорог. В статье анализируются уже существующие транспортные маршруты внутри региона, а также из различных регионов России и Юго-Восточной Азии, сравниваются их транзитное время и стоимость. В заключение делается вывод о том, что оптимизация логистики может иметь большое значение для снижения стоимости товаров и улучшения социально-экономической ситуации в регионе.

Для цитирования в научных исследованиях

Копров Е.Д. Транспортно-логистический потенциал региона Саха (Якутия) // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Том 15. № 5А. С. 196-202. DOI: 10.34670/AR.2025.56.32.016

Ключевые слова

Транспортно-логистический потенциал, регион Саха (Якутия), логистика, транспорт, инфраструктура, стоимость перевозок, время в пути, минеральные ресурсы, вечная мерзлота, транспортная доступность.

Введение

Регион Саха (Якутия) обладает уникальным географическим положением, что одновременно дает как исключительные преимущества, так и серьезные вызовы в транспортно-логистической сфере. С одной стороны, обширные природные ресурсы региона обеспечивают ему стратегическую значимость в масштабах России и всего мира. С другой стороны, экстремальные климатические условия, вечная мерзлота, огромные расстояния между населенными пунктами и ограниченная доступность транспортной инфраструктуры требуют создания эффективных и адаптивных логистических решений.

Особую роль в транспортной доступности региона играют сезонные маршруты. Например, так называемые автозимники — временные зимние дороги, прокладываемые по замерзшим рекам и болотам — становятся важнейшими артериями грузоперевозок в холодное время года. Однако их эксплуатация ограничена по времени и зависит от погодных условий, что значительно снижает устойчивость транспортных цепей. В летний период переправы осуществляются преимущественно с использованием речного транспорта, что также связано с определенными рисками, ограничениями пропускной способности и сезонной спецификой.

Ключевую роль в развитии транспортной инфраструктуры Якутии играет реализация крупных инфраструктурных проектов, таких как строительство мостов через крупные реки (например, планируемый мост через Лену у города Якутск), развитие сети круглогодичных дорог, а также модернизация существующих железнодорожных маршрутов. Эти меры призваны обеспечить круглогодичную транспортную связанность региона, сократить сроки доставки грузов и снизить стоимость перевозок.

Перспективным направлением для региона является также развитие мультимодальных транспортных схем, сочетающих морские, речные, железнодорожные и автомобильные перевозки. Использование Северного морского пути для доставки грузов в порт Тикси с дальнейшей транспортировкой по суше может значительно повысить логистическую эффективность и уменьшить зависимость от сезонности.

Основное содержание

В контексте глобальных изменений климата и активизации интереса к Арктическому региону значение транспортно-логистического потенциала Якутии будет только возрастать. Успешное развитие инфраструктуры здесь способно укрепить экономические позиции России в Арктике, повысить конкурентоспособность северных территорий и создать новые возможности для экономического роста, привлечения инвестиций и повышения качества жизни местного населения.

Таким образом, анализ существующего положения показывает, что эффективная транспортная стратегия для региона Саха (Якутия) должна учитывать не только существующие ограничения, но и активно использовать открывающиеся возможности, опираясь на комплексный подход к развитию инфраструктуры, внедрение современных логистических технологий и государственно-частное партнерство.

Регион Саха (Якутия) является одним из самых больших и богатых регионов России. Так площадь Якутии составляет примерно 3 млн. км² или 1/5 от площади страны, превышая при этом показатели большей части стран мира. Потенциал минерально-сырьевой базы региона безмерно велик и составляет по данным Роснедр около 80% российских запасов алмазов, 7%

запасов золота, 7% запасов серебра, 30% олова, 12,6% угля и т.д. [Государственный доклад..., www].

Таблица 1 - Балансовые запасы полезных ископаемых Якутии, России и всего мира

	Алмазы, млн. кат	Золото, т.	Серебро, тыс. т	Медь, млн. т	Олово, тыс. т	Цинк, млн. т	Свинец, млн. т	Уголь, млрд. т
Мир	1 672	51 429	531	825	4 984,7	196,5	64	1 074,1
РФ	858	11 129	92	80	2 110,3	25,6	8,6	113,1
Якутия	682,67	854	6,8	0,264	627,7	2,12	0,97	9,7
% от РФ	79,6%	7,6%	7,4%	0,3%	29,7%	8,3%	11,3%	8,6%
% от Мир	40,83%	1,6%	1,28%	0,03%	12,59%	1,08%	1,52%	0,9%

Однако регион находится в числе субъектов, расположенных в зоне крайнего севера, что создает множество трудностей в плане транспортного взаимодействия с ним. К основным проблемам, препятствующим активному транспортному взаимодействию с регионом можно отнести: вечная мерзлота, высокая удаленность населенных пунктов друг от друга, низкая плотность населения, большая стоимость и сложность любых строительных работ, низкий уровень развитости дорожно-транспортной инфраструктуры, сложная и дорогая логистика, которая задействует несколько видов транспорта.

По численности населения, самыми крупными городами в регионе можно назвать: Якутск, Нерюнгри, Алдан, Мирный, Ленск, Удачный [Численность постоянного населения..., www].

Таблица 2 - Среднегодовая численность постоянного населения по муниципальным районам и городским округам

Город	Численность населения по данным на 2024 год
Городской округ Город Якутск	381 765
Нерюнгринский район	68 732
Мирнинский муниципальный район	71 506
Алданский муниципальный район	39 138
Ленский муниципальный район	31 969

Если проанализировать базовые маршруты поставок из России и стран ЮВА в рамках международной логистики в эти округа, то к таковым маршрутам можно отнести (рис. 1):

- Железнодорожная перевозка из центральной России через коридор Транссибирской магистрали до станции Нижний Бестях с последующей перегрузкой на автомобиль и использованием сети дорог местного назначения, включая автозимник;
- Автомобильная перевозка через сеть федеральных дорог до Нижнего Бестяха с использованием речной паромной переправы из Нижнего Бестяха до Якутска с дальнейшим использованием сети дорог местного назначения, включая автозимник;
- Автомобильная перевозка через сеть федеральных дорог до Усть-Кута с задействованием речной паромной переправы из Усть-Кута до Ленска;
- Автомобильная перевозка из Благовещенска по сети федеральных дорог до Нижнего Бестяха и Якутска с дальнейшим использованием сети дорог местного назначения, включая автозимник;
- Автомобильная перевозка из Забайкальска по сети федеральных дорог до Нижнего Бестяха и Якутска с дальнейшим использованием сети дорог местного назначения,

- включая автозимник;
- Морская перевозка через международный коридор Северный Морской Путь до порта Тикси с последующей перегрузкой на автомобильный транспорт с дальнейшим использованием сети дорог местного назначения, включая автозимник;
 - Морская перевозка через международный коридор Приморск-1 и Приморск-2 с использованием автомобильного транспорта от г. Владивосток до г.Якутск с использованием речной паромной переправы из Нижнего Бестяха до Якутска с дальнейшим использованием сети дорог местного назначения, включая автозимник

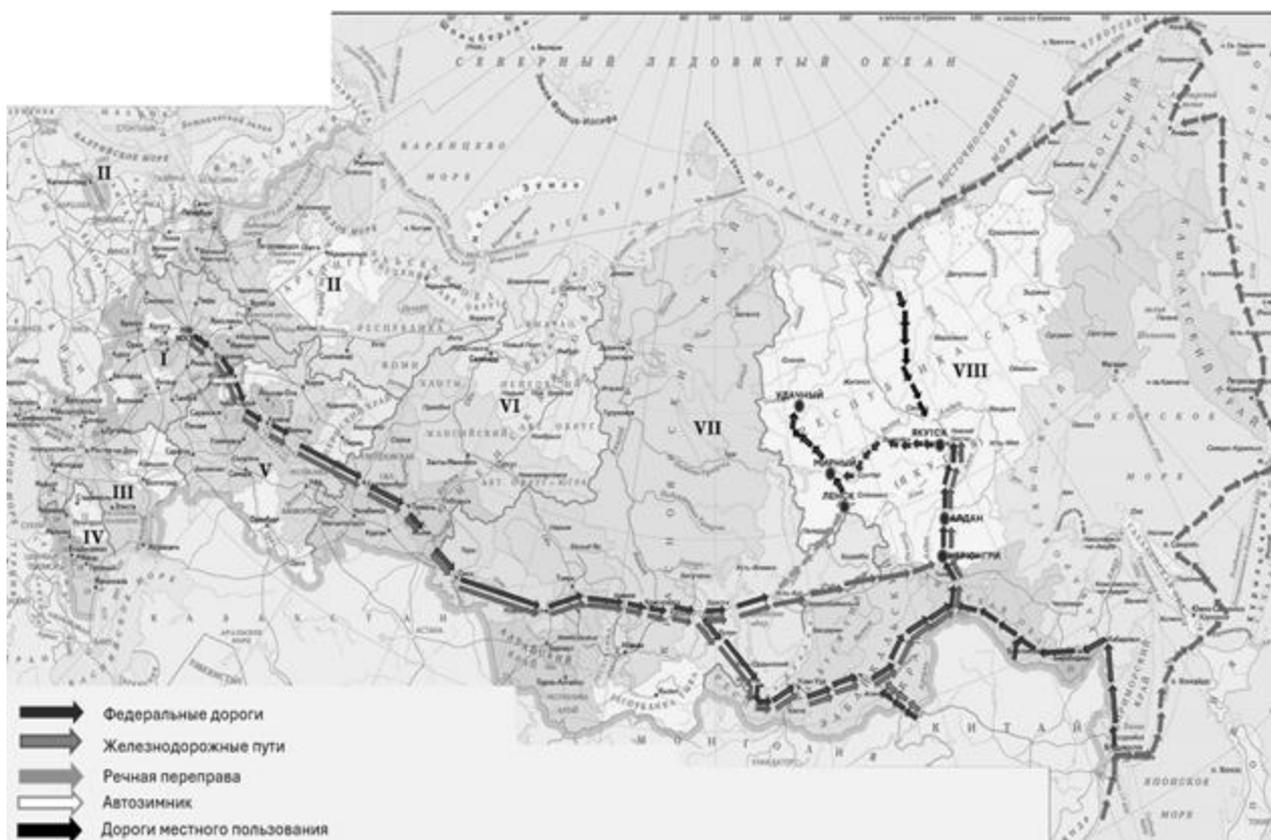


Рисунок 1 - Маршруты перевозок в регион Саха (Якутия)

Однако все эти маршруты являются долгими и дорогостоящими.

Если считать транзитное время перевозки тем или иным способом, то лидирует отгрузка с Новосибирска, затем с Китая: (Рис. 1):

Таблица 3 - Расстояние и транзитное время до Якутска с разных крупных точек консолидации грузов

Точка выхода	Вид перевозки	Расстояние	Транзитный срок
Москва	Автомобильная	8 251км	11-12 дней
Москва	Железнодорожная	7 734км	26-30 дней
Новосибирск	Автомобильная	4 894км	7-8 дней
Новосибирск	Железнодорожная	4 564км	15-18 дней
Китай Центр	Морской	1 611км	5-7 дней
Владивосток	Автомобильный	3 075км	4-5 дней

Если посмотреть на ставки перевозок из Центральной России или Сибирского Округа, то по данным на март 2025 года они составят:

Автомобильные перевозки [Деловые Линии, www]

Из Москвы – 824 590,00 RUB;

Из Новосибирска – 587 590,00 RUB;

Если брать перевозку по железной дороге, то по данным за тот же период из тарифов Транс Контейнера [ТрансКонтейнер, www] мы получаем:

Из Москвы – 687 628,00 RUB

Из Новосибирска – 496 396,00 RUB

Если посмотреть на ставки перевозки из Китая, например, из Шанхая, то мартовские ставки того же Транс Контейнера [ТрансКонтейнер, www] равны 154 148,00 RUB на 40НС контейнер до Находки и 117 862,00 RUB аз 20DC.

Чтобы посчитать средний тариф на перевозку из Приморского края в Якутию, попробую сравнить ставки из Москвы и Новосибирска.

Ставка на авто из Москвы составила примерно 100р/км, а из Новосибирска 120р/км. Средняя получается 110р/км. В этой ставке перевозчиками учитывается то, что в Якутии может не оказаться груза на обратную дорогу, поэтому закладывается тариф сверху. Если считать по этому тарифу перевозку из Владивостока до Якутска, то мы получим примерно 338 250,00 RUB. Это примерно сходится с котировками с котировками на бирже грузовых перевозок АТІ [АТІ.SU, www], где ставки предлагаются на данное направление от 320 000,00 RUB до 370 000,00 RUB.

Чтобы понять, какая выгода присутствует в применении именно данного маршрута, необходимо просчитать стоимость 1 м³ при перевозке каждым способом, так как вместимость контейнера и автомобильная отличается, соответственно выбирая контейнерную перевозку мы увозим меньше, чем при автомобильной

Таблица 4 - Показатели затрат на перевозку

Точка загрузки	Тип транспорта	Ставка, руб.	Срок, дни	Объем, м ³	Цена, руб. за м ³
Москва	Авто	824 590,00	12	92м ³	8 963,00 RUB
Москва	ЖД	697 628,00	26	70м ³	9 966,00 RUB
Новосибирск	Авто	587 590,00	8	92м ³	6 386,00 RUB
Новосибирск	ЖД	496 396,00	15	70м ³	7 091,00 RUB
Шанхай	Море+Авто	610 260,00	12	92м ³	6 633,00 RUB

Таким образом, получается, что отправка 2-х легких контейнеров: 20DC и 40НС общим объемом груза в них под загрузку стандартной тентованной фуры выходит дешевле по цене, чем отгрузки из Центральной России, и практически равна отгрузке из Новосибирска (всего на 3,82% дороже).

Заключение

Подводя итоги, стоит отметить, что логистика является динамично развивающейся отраслью. До сих пор находятся способы оптимизации тех или иных маршрутов. Необходимость в такой оптимизации для удаленных регионов является особенно острой проблемой, так как эти регионы оторваны от единой транспортно-логистической системы, что порождает множество проблем социально-экономического характера внутри региона. В

случае Якутии это прежде всего высокие цены на продукты первой необходимости и безальтернативность этих продуктов. Сокращение издержек на грузовые перевозки может в дальнейшем способствовать снижению цен на товары, а это сделает благосостояние региона выше, а сам регион более привлекательным для заселения.

Библиография

1. Государственный доклад о состоянии и использовании минерально-сырьевых ресурсов Российской Федерации в 2022 году. - Режим доступа: <https://rosnedra.gov.ru/data/Files/File/8762.pdf> (дата обращения: 02.04.2025).
2. Численность постоянного населения по муниципальным образованиям Республики Саха (Якутия). - Режим доступа: https://14.rosstat.gov.ru/chis1_sostav (дата обращения: 02.04.2025).
3. Деловые Линии. - Режим доступа: <https://www.dellin.ru/> (дата обращения: 02.04.2025).
4. ТрансКонтейнер. - Режим доступа: <https://isales.trcont.com/> (дата обращения: 02.04.2025).
5. ATI.SU. - Режим доступа: <https://ati.su/> (дата обращения: 02.04.2025).

Transport and Logistics Potential of the Sakha (Yakutia) Region

Egor D. Koprov

Graduate Student,
Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration,
119571, 82 Vernadskogo ave., Moscow, Russian Federation;
e-mail: georgiykoprov@gmail.com

Abstract

The Sakha (Yakutia) region possesses a unique geographical location and vast mineral resources, making it strategically important for Russia and the world. However, extreme climatic conditions, permafrost, and vast distances between settlements pose significant challenges to the transport and logistics system both within the region and in its connections with neighboring areas. During winter, transportation primarily relies on ice roads (winter roads) over frozen rivers and swamps, the reliability of which depends directly on weather conditions and ice thickness. In summer, river crossings play a key role, though their operation is limited by seasonal navigation, reducing throughput capacity and increasing risks in logistics chains. To ensure year-round accessibility, large-scale infrastructure projects are planned, including the construction of permanent bridges across the Lena and other rivers, expansion of railway lines, and development of road networks. The article analyzes existing transport routes within the region, as well as those connecting it to various regions of Russia and Southeast Asia, comparing transit times and costs. In conclusion, it is argued that logistics optimization could significantly reduce the cost of goods and improve the socio-economic situation in the region.

For citation

Koprov E.D. (2025) Transportno-logisticheskiy potentsial regiona Sakha (Yakutiya) [Transport and Logistics Potential of the Sakha (Yakutia) Region]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 15 (5A), pp. 196-202. DOI: 10.34670/AR.2025.56.32.016

Keywords

Transport and logistics potential, Sakha (Yakutia) region, logistics, transport, infrastructure, shipping costs, transit time, mineral resources, permafrost, transport accessibility.

References

1. State report on the state and use of mineral resources of the Russian Federation in 2022. - Access mode: <https://rosnedra.gov.ru/data/Files/File/8762.pdf> (date of application: 04/02/2025).
2. Permanent population in municipalities of the Republic of Sakha (Yakutia). - Access mode: https://14.rosstat.gov.ru/chisl_sostav (date of application: 04/02/2025).
3. Business Lines. - Access mode: <https://www.dellin.ru/> (date of access: 04/02/2025).
4. TransContainer. - Access mode: <https://isales.trcont.com/> (date of access: 04/02/2025).
5. ATI.SU . - Access mode: <https://ati.su/> (date of access: 04/02/2025).