

Журнал «Мировые цивилизации» / Scientific journal «World civilizations» <https://wcj.world>

2026, Том 11, № 5 / 2026, Vol 11, Issue 5 <https://wcj.world/issue-5-2026.html>

URL статьи: <https://wcj.world/PDF/05ECMZ126.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Ткачёва А. В. Сухой порт «Екатеринбург» как центр межрегионального взаимодействия международных транспортных коридоров / А. В. Ткачёва, М. Е. Пересыпкина // Мировые цивилизации. — 2026. — Т. 11. — № 5. — URL: <https://wcj.world/PDF/05ECMZ126.pdf>

For citation:

Tkacheva A. V., Ishchenko M. M. Dry Port “Yekaterinburg” as a Center of Interregional Interaction between International Transport Corridors. *World civilizations*. 2026; 11(5): 05ECMZ126. Available at: <https://wcj.world/PDF/05ECMZ126.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 581.524.411

Ткачёва Александра Васильевна

Университет мировых цивилизаций им. В.В. Жириновского, Москва, Россия
Старший преподаватель кафедры зарубежного регионоведения,
E-mail: 55ws22xv@mail.ru

Пересыпкина Мария Евгеньевна

Университет мировых цивилизаций им. В.В. Жириновского, Москва, Россия
студент магистратуры института лингвопереводческих технологий и развития международных коммуникаций,
E-mail: pmashe@mail.ru

Сухой порт «Екатеринбург» как центр межрегионального взаимодействия международных транспортных коридоров

Аннотация. В статье рассматриваются предпосылки создания, вызовы и перспективы развития сухого порта «Екатеринбург» в контексте реорганизации транспортных коридоров в Евразийском пространстве, как ключевой перевалочной базы для России по направлению Китай - Европа, а также ввиду перспектив развития новых магистралей соединяющих арктические регионы с центральными, по направлению Север - Юг создавая торговую базу для МТК «Северный морской путь». Также оценены перспективы социально-экономического развития российских восточных, западных и арктических регионов. Методологической основой исследования являются уже существующие проекты «сухих портов» в Восточной и Юго-Восточной Азии, в частности в КНР, которые показали свою эффективность в региональном социально-экономическом развитии. Приведена оценка мультипликативного эффекта развития регионов от создания сухого порта в городе Екатеринбург в долгосрочной и среднесрочной перспективе.

Ключевые слова: сухой порт; Екатеринбург; международный транспортный коридор; «Север – Юг»

В условиях глобальной трансформации особую роль приобретает переосмысление устоявшихся маршрутов международных транспортных коридоров (МТК). Это вынуждает страны и регионы искать альтернативные возможности организации транспортно-логистических потоков, необходимые для стабильной интеграции в международную экономику. Особое внимание в данном контексте следует акцентировать на регионы с высоким транзитным потенциалом, географическое положение которых предоставляет перспективы для формирования

альтернативных маршрутов и транспортных узлов. Однако их полноценное использование невозможно без развития соответствующей инфраструктуры. В данных условиях одним из ключевых способов организации транспортно-логистических процессов становится сухой порт, который зарекомендовал себя как действенный механизм стимулирования регионального экономического развития.

При выборе места размещения сухого порта необходимо учитывать доступность территории к МТК, наличие крупных объектов железнодорожной сети, а также близость крупных промышленных и ресурсных баз [4].

В последние годы наблюдается снижение доминирующего положение Екатеринбурга в индустриальном секторе, в то время как другие крупные города сохраняют свои традиционные специализации. Тем не менее, город укрепил свои позиции в сфере товарооборота, став лидером в регионе в данной области [11]. В частности, это проявляется в том, что Екатеринбург стал товарно-логистическим центром региона, а также центром международной торговли. Предпосылками стало расположение города на Транссибирской магистрали, пересекающий Уральский хребет и горнопромышленный пояс вдоль него. Екатеринбург – транзитный узел, открывающий доступ в азиатскую часть России и связывающий промышленный пояс Урала с Сибирскими нефтегазовыми районами [2]. Екатеринбург является часть нескольких МТК сообщением КНР – ЕС, в частности «Нового Евразийского сухопутного моста» в рамках инициативы «Пояс, путь», связывающий Китай со странами Европы через Казахстан и Россию. Создание соответствующей инфраструктуры и дальнейшее её развитие приведёт к укреплению связанности города с арктическими регионами страны на севере и странами Центральной Азии и КНР на юге. [9]

С начала 21 века Россия активно разрабатывала стратегическую альтернативу Южному морскому пути — МТК «Север — Юг». В текущей геополитической ситуации значимость данного проекта возрастает. [10] Наблюдается значительное снижение объёмов импортных грузов в порты Балтийского моря, а логистические цепочки в юго-западных регионах страны нарушены из-за закрытия воздушного пространства и потенциальных угроз со стороны Украины [5].

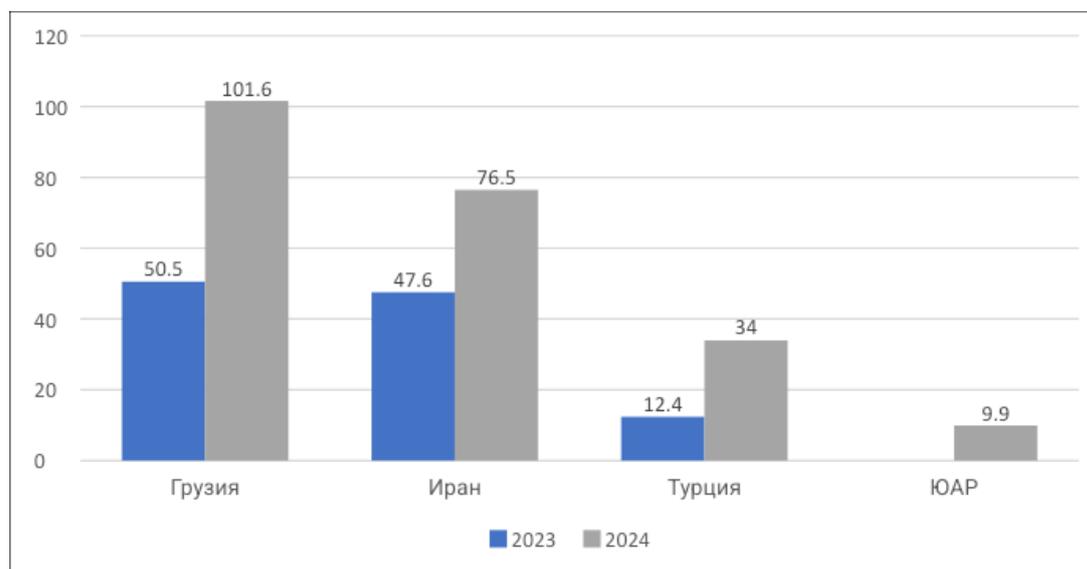


Рис. 1. Грузооборот России на экспорт по странам по МТК «Север-Юг» за 2023 и 2024 года, тыс тонн [7].

В Екатеринбурге стоит «сухой порт», который станет частью масштабной инициативы по созданию новых транспортных артерий «Север — Юг», включающий в себя на данный момент три маршрута: транскаспийский, проходящий по Каспийскому морю и реке Волга; западный, имеющий две ветви через Иран или Азербайджан; восточный включающий Казахстан и Туркменистан [3].



Рис. 2. схема транспортного коридора «Север-Юг» через сухой порт «Екатеринбург» [4].

Сухой порт «Екатеринбург» в рамках МТК «Север – Юг» будет выступать сухим портом грузораспределительного типа, выполняя функцию по улучшению логистики между крупным мегаполисом внутри территории страны и портовыми терминалами на побережье. Ярким примером порта такого типа в КНР является Сиань, выполняющий такую же функцию, но создавая обратный эффект.[1] Так как в Китае прибрежные территории – это наиболее богатые и развитые провинции, то Сухой порт «Сиань» посредством логистической связанности с морскими территориями, позволяет внутренним провинциям КНР получить доступ к новым рынкам сбыта. Екатеринбург же имея такую же связанность будет создавать торговую базу для развития портовой деятельности на Северном морском пути.

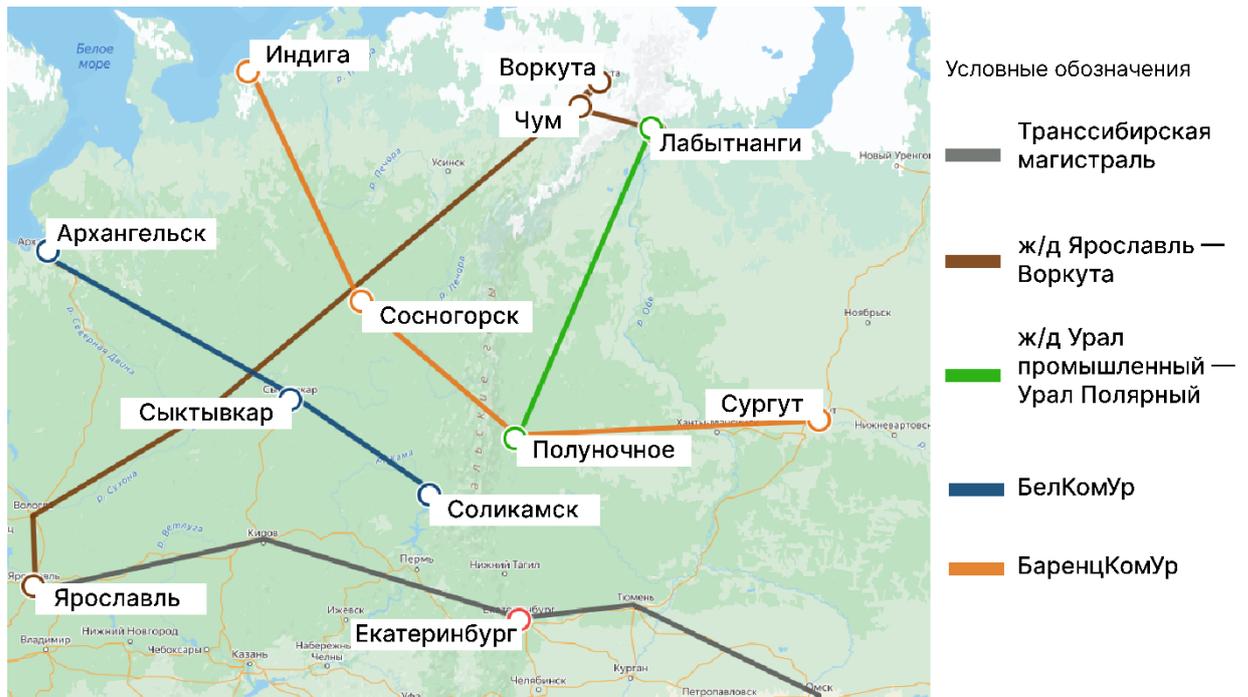


Рис. 3. Проектные и существующие железнодорожные линии, выходящие к арктическим зонам [2].

Частью данного коридора может послужить проект ж/д линии «Урал промышленный — Урал Полярный», железнодорожная магистраль Ярославль — Воркута, а также новые магистральные железнодорожные диагонали в направлении БелКомУр и БаренцКомУр [2].

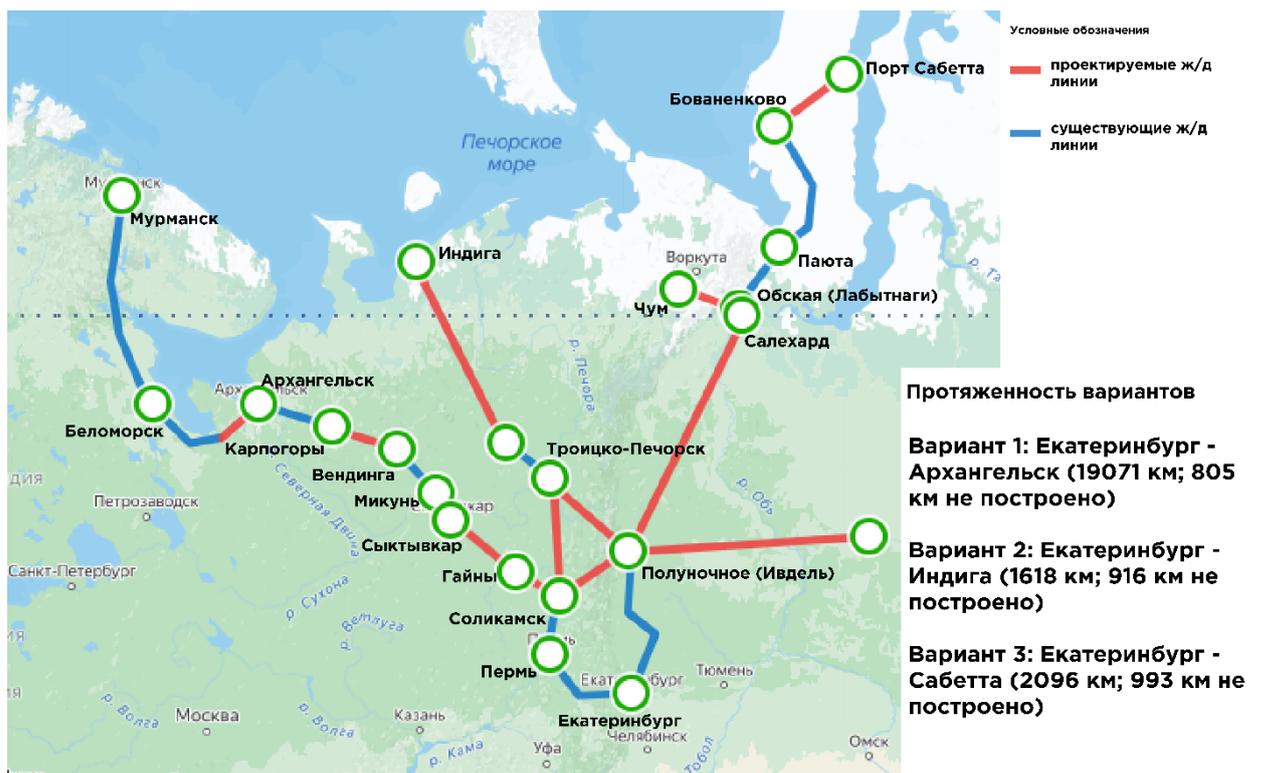


Рис. 4. Возможные варианты соединения сухого порта «Екатеринбург» с МТК «Северный морской путь» [2].

Существует 3 основных варианта соединения «сухого порта» Екатеринбург с портами МТК «Северный морской путь»: Архангельском, Индига или Сабетта.

Из данных вариантов, второй является самым коротким, а третий вариант имеет самую большую длину непостроенных участков – около 992 км. Также преимущества второго варианта заключаются в следующем: во-первых, порт Индига является незамерзающим, что обеспечивает круглогодичную навигацию; во-вторых, инфраструктура данного порта ориентирована на интермодальные перевозки.

Третий же вариант предполагает реализацию мегапроекта, который инициируется не Большим Уралом, а сибирскими регионами. Речь идёт о создании транспортной магистрали и сопутствующей зоны развития «Кедровый тракт» Осенью 2024 года было принято решение о выборе именно третьего варианта маршрута для альтернативной ветки МТК «Север-Юг». Однако реализация данного проекта сталкивается с рядом сложностей, связанных с оснащением соответствующей инфраструктуры [5].

Во-первых, для интеграции Екатеринбурга в транспортный коридор, как уже было сказано выше, требуется завершение строительство трёх железнодорожных участков, суммарная протяжённость которых превышает 900 километров [7]:

- 1) Маршрут от посёлка Полуночное до станции Обская;
- 2) Маршрут от Обской до Бованенково;
- 3) Маршрут от Бованенково до порта Сабетты.

Строительство только первого этапа магистрали, по предварительным расчётам, обойдётся более чем в 400 млрд рублей, а полное завершение проекта с учетом всех трёх участков может составить до 1 трлн рублей. При этом потенциальный экономический эффект оценивается до 1,5 трлн рублей [7]. Для финансирования данного проекта Министерство экономики и территориального развития Свердловской области привлечь либо частной инвестиции, либо ресурсы РЖД, а также рассматривается вариант целевого инфраструктурного кредита из федерального бюджета.

Во-вторых, существует проблема перегруженности уже существующих железнодорожных магистралей, в частности Транссиба, поэтому оптимизация их использования является целесообразным вопросом. В рамках этой инициативы прорабатывается возможность создания альтернативного участка Северо-Сибирской магистрали – «Среднеуральский широтный ход», который будет дублировать Транссиб. Это позволит снизить нагрузку на Транссибирскую магистрали и перенаправит грузы в сторону Северного морского пути. Проект предполагает создание новой ж/д линии от ст. Большесельской до ст. Тавда протяжённостью 124 километра, а также модернизацию уже существующего участка от Тавды до станции Егоршино протяжённостью около 239 километра. Несмотря на включение строительства в генеральную схему развития ОАО «РЖД» до 2036 года, точные даты реализации проекта на данный момент также не установлены [8].

В-третьих, остаётся также необходимость в модернизации транспортного каркаса города. В частности, исключить грузовой транспорт из центра города, оставив его исключительно для пассажирских перевозок. Для этого планировалось реализовать проект «Екатеринбургского центрального пассажирского кольца» (ЕЦПК), по аналогии с московскими диаметрами. Однако, летом 2025 года стало известно об заморозки данного проекта.

В-четвёртых, существует проблема недостаточной координации логистических процессов. Для эффективного функционирования, необходимо объединить элементы «Сухого порта» в Свердловской области и логистических процессов в стране в единую интеллектуальную систему управления на базе общего интегратора. Однако эта система ещё находится в процессе разработки [7]. Частично решить данный вопрос может система Национальной цифровой транспортно-логистической платформы, создание которой начался летом 2024 года. Основная цель НЦТЛП – обеспечение бесшовного взаимодействия между различными видами транспорта в процессе грузоперевозок, включая электронное оформление документов и отслеживание грузов [6].

Более половины производственных мощностей России сконцентрированы в западных регионах страны и исторически были ориентированы на европейские рынки сбыта. В связи с текущей геополитической обстановкой расстояние до рынков сбыта увеличилось в восемь раз, и Урал приобретает новый потенциал стать ключевым перевалочным хабом на восточном направлении. Строительство новых международных транспортных коридоров обостряет конкуренцию между регионами за право стать ключевым логистическим хабом. Екатеринбург, за счёт выгодного стратегического расположения на пересечении важнейших транспортных магистралей, связывающих Европу и Азию с Россией, а также наличие свободных территорий для развития соответствующей инфраструктуры и подъездных путей, выступает в качестве одной из ведущих перевалочных баз для крупномасштабного товарооборота, сокращая транспортные издержки. В долгосрочной перспективе, успешная реализация данного проекта обеспечит значительный рост грузооборота. Параллельно ожидается появление новых производственных мощностей для переработки грузов, что, в свою очередь приведёт к созданию новых рабочих мест в таких отраслях, как строительство, логистика и производство. Кроме того, проект будет способствовать увеличению налоговых поступлений в региональный бюджет. Особо следует отметить потенциал развития Северного морского пути, где Екатеринбург может занять стратегически важное положение, выступая связующим звеном между морскими портами и региона Средней и Центральной Азии, а также Китая.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аулов А.П., Сомова И.Ю., Князьков И.В. Активизация новых торговых проектов Европейского Союза и стран семерки в Центральной Азии в условиях быстроменяющегося мирового порядка // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2024. Т. 13. № 6 (59). С. 1363-1373.
2. Лаврикова Ю. Г., Петров М. Б., Кожов К. Б. Сухой порт Северного морского пути в концепции формирования Урало-Арктического сектора России // Экономика региона. – 2024. – Т. 20, № 2. (дата обращения: 19.03.2025).
3. Международный транспортный коридор Север — Юг: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура [Электронный ресурс] // Евразийский Банк Развития. – URL: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf. (дата обращения: 09.11.2025).
4. Межправительственное соглашение о «сухих портах» от 01.05.2013 // Экономическая и социальная комиссия ООН стран Азии и Тихого океана (дата обращения: 08.11.2025).

5. Морозова А. Больше, чем логоцентр. Как из Екатеринбурга будут делать главный «Сухой порт» страны [Электронный ресурс] // 66.ru. – 19.07.2023. – URL: <https://66.ru/news/business/265474/?ysclid=mawtbawz3c852755738> (дата обращения: 09.11.2025)
6. Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа [Электронный ресурс] // Министерство транспорта Российской Федерации - URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/297/367> (дата обращения 10.11.2025)
7. Перед логистическим хабом Урала поставили пять стратегических задач [Электронный ресурс] // РБК Екатеринбург. – 27.11.2024. – URL: <https://ekb.rbc.ru/ekb/27/11/2024/6747002b9a7947c1ba824c65> (дата обращения: 10.11.2025).
8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 августа 2025 года №2365-р “Комплексный план развития транспортной, энергетической, телекоммуникационной инфраструктуры на период до 2036 года, необходимой для реализации национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года” (дата обращения 09.11.2025).
9. Сомова И.Ю., Аулов А.П., Князьков И.В. Арктика - арена назревающей борьбы в условиях истощения традиционных источников ресурсов глобальной экономики //Мировые цивилизации. 2025. Т. 10. № 2. С. 20-27.
10. Тушков А.А., Сомова И.Ю., Немчанинов А.С., Нехорошева А.Н. Аркто-Атлантический регион в контексте обеспечения национальных интересов России: транспарентный взгляд на проблему структуризации// Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2025. Т. 14. № 2 (67). С. 411-420.
11. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 09.11.2025).

Tkacheva Alexandra Vasilyevna

Zhirinovskiy University of World Civilizations, Moscow, Russia

E-mail: 55ws22xv@mail.ru

Peresyapkina Maria Evgenievna

Zhirinovskiy University of World Civilizations, Moscow, Russia

E-mail: pmashe@mail.ru

Dry Port “Yekaterinburg” as a Center of Interregional Interaction between International Transport Corridors

Abstract. The article examines the prerequisites for the creation, challenges, and prospects for the development of the Ekaterinburg dry port in the context of the reorganization of transport corridors in the Eurasian space, as a key transshipment base for Russia on the China-Europe route, as well as the prospects for the development of new highways connecting the Arctic regions with the central regions, creating a trade base for the Northern Sea Route. The article also assesses the prospects for the socio-economic development of Russia's eastern, western, and Arctic regions. The research methodology is based on existing dry port projects in East and Southeast Asia, particularly in China, which have proven to be effective in regional socioeconomic development. The article assesses the multiplicative effect of regional development from the establishment of a dry port in the city of Yekaterinburg in the long and medium term.

Keywords: dry port; Yekaterinburg; international transport corridor; "North-South"