

Влияние строительства железной дороги Нижний Бестях – Магадан на экономическое развитие региона

The Impact of the Nizhny Bestyakh – Magadan Railway Construction on Regional Economic Development

DOI: 10.12737/2587-9111-2025-13-3-23-26

Получено: 1 апреля 2025 г. / Одобрено: 7 мая 2025 г. / Опубликовано: 25 июня 2025 г.

Васильев В.Е.

Аспирант, ФГАОВ ВО «Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова», Россия, 677013, г. Якутск, Октябрьский округ, улица Белинского, д. 58; Главный специалист департамента прогнозирования и развития реального сектора экономики, Министерство экономики Республики Саха (Якутия), Россия, 677000, г. Якутск, Центральный округ, Проспект Ленина, д. 28, e-mail: jsjoor@mail.ru

Vasilyev V.E.

Postgraduate Student, M.K. Ammosov North-Eastern Federal University, 58 Belinskogo St., Oktyabrsky District, Yakutsk, 677013, Russia; Chief Specialist, Department of Forecasting and Development of the Real Sector of the Economy, Ministry of Economy of the Republic of Sakha (Yakutia), 28 Lenin Ave., Central District, Yakutsk, 677000, Russia, e-mail: jsjoor@mail.ru

Аннотация

ВСтроительство железнодорожной линии Нижний Бестях — Магадан представляет собой стратегический инфраструктурный проект, направленный на стимулирование экономического и социального развития в Дальнем Востоке России. В статье анализируется влияние данного проекта на региональную экономику, включая рост грузооборота, освоение минерально-сырьевой базы и улучшение транспортной доступности. На основе данных государственных органов и научных организаций проведена оценка потенциальных экономических и социальных эффектов, таких как прирост ВВП, налоговые поступления и создание новых рабочих мест. Исследование выявило, что реализация проекта обеспечит грузооборот до 24 млн тонн в год, преимущественно за счет перевозки угля и других полезных ископаемых, стоимость которых оценивается в 5,2 трлн руб. Проект предусматривает три этапа строительства и два варианта трассы, различающихся по протяженности и срокам реализации. Макроэкономический эффект оценивается в 5,5 трлн руб. прироста ВВП к 2055 г. и 1 трлн руб. налоговых поступлений. Несмотря на высокую стоимость и сложные климатические условия, проект признан экономически целесообразным и включен в национальную программу развития Дальнего Востока.

Ключевые слова: железнодорожная инфраструктура, экономическое развитие, Дальний Восток, грузопоток, инвестиционный проект.

Abstract

The construction of the Nizhny Bestyakh–Magadan railway line represents a strategic infrastructure project aimed at stimulating economic and social development in Russia's Far East. The article analyzes the project's impact on the regional economy, including increased freight traffic, development of mineral resource bases, and improved transport accessibility. Based on data from government agencies and research institutions, the study evaluates potential economic and social effects, such as GDP growth, tax revenues, and job creation. The research reveals that the project will handle up to 24 million tons of cargo annually, primarily coal and other mineral resources valued at 5.2 trillion rubles. The project involves three construction phases and two route options, differing in length and implementation timelines. The macroeconomic impact is estimated at 5.5 trillion rubles in GDP growth by 2055 and 1 trillion rubles in tax revenues. Despite high costs and challenging climatic conditions, the project is deemed economically viable and included in the national Far East development program.

Keywords: railway infrastructure, economic development, Far East, freight traffic, investment project.

Введение

Современные исследования подтверждают значимость транспортной инфраструктуры как одного из факторов экономического роста. Развитие железнодорожных сетей способствует снижению логистических издержек, повышению конкурентоспособности регионов и расширению доступа к новым рынкам. Однако на региональном уровне влияние инфраструктуры остается неоднозначным из-за пространственных экстерналий, требующих количественной оценки для обоснования инвестиционных решений [2].

Одним из основных эффектов транспортной инфраструктуры является снижение логистических издержек, что особенно важно для восточных регионов, богатых природными ресурсами. Улучшение транспортной доступности позволит увеличить объемы добычи и переработки сырья, а также наладить эффективные поставки продукции на внутренние и международные рынки. Кроме того, сокращение затрат

на транспортировку снизит конечную стоимость товаров, повысив их конкурентоспособность [11].

Развитие инфраструктуры также способствует диверсификации экономики восточных регионов. В настоящее время многие из них зависят от добывающих отраслей, что делает их уязвимыми к колебаниям мировых цен на сырье. Создание надежных транспортных коридоров может стимулировать развитие обрабатывающей промышленности, сельского хозяйства и туризма, обеспечивая более сбалансированную экономическую структуру [9].

Важным аспектом является интеграция восточных регионов в общероссийскую и международную транспортную систему. Проекты, такие как расширение Транссибирской магистрали и развитие Северного морского пути, не только укрепляют связь между регионами, но и позиционируют Россию как ключевого участника глобальных торговых маршрутов. Это открывает новые возможности для экспорта и привлекает иностранные инвестиции [9; 14].

Кроме экономических выгод, развитие инфраструктуры имеет значительный социальный эффект. Улучшение транспортной доступности облегчает доступ населения к образовательным и медицинским услугам, способствует закреплению кадров в регионах и повышает качество жизни. Это особенно важно для удаленных населенных пунктов, где отсутствие надежных дорог долгое время оставалось серьезной проблемой [2; 5].

Целью исследования является изучение влияния строительства железнодорожной линии Нижний Бестях — Магадан на экономическое развитие региона. В рамках исследования проведен анализ минерально-сырьевой базы, оценены прогнозируемые объемы грузопотоков и их влияние на логистическую инфраструктуру. Особое внимание уделено социально-экономическим эффектам, включая создание новых рабочих мест, повышение транспортной доступности и развитие туристической отрасли [3; 14].

Строительство железнодорожной линии Нижний Бестях — Магадан представляет собой стратегически важный проект, способный оказать значительное влияние на экономическое и социальное развитие Дальнего Востока.

Методы исследования

Исследование базировалось на методологическом подходе, объединяющем прогностические и сопоставительные методы для анализа воздействия строительства железнодорожной магистрали Нижний Бестях — Магадан на региональную экономику. Основу исследования составил системный анализ данных, представленных государственными учреждениями и научными структурами: Министерство экономики РС(Я), а также специализированными институтами АО «Институт экономики и развития транспорта» и АО «Сибирский НИИ геологии, геофизики и минерального сырья» [1; 6; 8; 10].

Результаты

Для оценки пространственных последствий реализации проекта применялись подходы геоэкономического моделирования. Были идентифицированы области влияния железнодорожной линии, что дало возможность провести анализ ресурсного потенциала 140 месторождений полезных ископаемых. Основное внимание было сосредоточено на анализе экономической обоснованности разработки этих ресурсов с учётом транспортной доступности и возможных объёмов грузоперевозок [8; 10]. Прогнозирование основывалось на моделях грузовых потоков: к 2045 г. годовой объём перевозок может достигнуть 24 млн тонн. С использованием сценарного подхода

проводились расчёты ключевых макроэкономических показателей, таких как увеличение валового внутреннего продукта и налоговые доходы. Эти вычисления учитывают непосредственное влияние строительства и функционирования железной дороги, а также её мультипликационное воздействие на сопряжённые секторы экономики [1; 6].

Проект строительства железнодорожной линии «Нижний Бестях — Магадан» предусматривает реализацию в три этапа [10].

1. Первый этап включает возведение совмещенного железнодорожного и автомобильного моста через реку Алдан (Нижний Бестях-Хандыга).
2. Второй этап предполагает прокладку железной дороги через Верхоянский хребет (Хандыга — Сусуман).
3. Третий этап охватывает строительство железнодорожной линии от района Сусумана до Магаданского морского торгового порта (Сусуман — Магадан).

Проект имеет два варианта прокладки железной дороги. Первый вариант проходит через поселок Усть-Нера с расстоянием 2133 км. Второй маршрут пролегает через село Томтор и имеет длину 1979 километров. С конца 2024 г. разрабатывается проектно-сметная документация строительства железной дороги от п. Нижний Бестях до п. Хандыги. На рис. 1 представлены возможные варианты расположения железнодорожной магистрали Нижний Бестях — Магадан [6; 12].



Рис. 1. Потенциальные маршруты прохождения железной дороги Нижний Бестях — Магадан

Источник: [8].

В зоне влияния железнодорожной магистрали Нижний Бестях — Магадан расположено 140 месторождений полезных ископаемых, включая золото, серебро, цинк и руды, совокупная стоимость которых оценивается в 5,2 трлн руб. Освоение этих ресурсов станет основой для промышленного развития региона и обеспечит загрузку железнодорожной линии объемом до 24 млн тонн грузов в год в обоих направлениях к 2045 г. При этом доля перевозок, связанных с «северным завозом», увеличится с текущих 22,2% до 45,3%, что подчеркивает стратеги-

ческую важность проекта для обеспечения жизненно важных потребностей отдаленных районов [13].

В рамках проектируемой железнодорожной магистрали ключевыми грузами, формирующими основной грузопоток, является уголь, доля которого составляет приблизительно 85% от общего объема перевозок, а также остальные 15% категории грузов, предназначенные для обеспечения потребностей прилегающих территорий: нефтепродукты, строительные материалы, металлическая продукция, продукты питания [6].

Основные внутренние поставки угля будут ориентированы на удовлетворение потребностей города Магадан, тогда как меньшие объемы планируется направить потребителям в зоне тяготения перспективной станции Хандыга. Экспортные поставки каменного угля предполагается осуществлять через морской порт Магадан с крупных месторождений, расположенных вдоль трассы проектируемой железнодорожной линии [8].

К числу наиболее значимых угледобывающих объектов относятся месторождение Джебарики-Хая, примыкающее к станции Хандыга, а также участки Надежда и Нижнетуматское в районе станции Теплый Ключ. Важную роль в формировании грузопотока сыграют Верхне-Аркагалинское и Нижне-Аркагалинское месторождения, расположенные в зоне станции Сусуман [10].

На основе данных предприятий и проделанных расчетов, авторами сведена информация по валовой добавленной стоимости, налоговым поступлениям, объему инвестиций, численности новых рабочих мест. В табл. 1 отражены социально-экономические показатели проекта.

Таблица 1
Социально-экономические показатели проекта

№	Показатель	Ед. изм.	Первый вариант (через пос. Усть-Нера)	Второй вариант (через с. Тормтор)
1	Срок реализации проекта	год	15	13
2	Объем инвестиций	млрд руб.	2223	2125
3	Создание новых рабочих мест	человек	8837	8672
4	Прирост ВВП за 2025–2055 гг., в том числе:	млрд руб.	5675	5432
4.1	Прирост ВДС	млрд руб.	4684	4451
4.2	Налоговые платежи	млрд руб.	991	981

Источник: составлено автором на основе [6; 8; 10; 12].

Литература

1. Богданов А.И. Новая железная дорога Якутск — Магадан и перспективы развития транспортной сети Дальневосточного федерального округа [Текст] / А.И. Богданов //

Реализация проекта строительства железной дороги Нижний Бестях — Магадан окажет положительное воздействие на пространственно-экономическое развитие региона. Как следует из данных табл. 1, в ходе реализации проекта будет создано более 8 тыс. новых рабочих мест. Эти места распределены как в сфере непосредственного строительства и эксплуатации железной дороги, так и в смежных отраслях, включая горнодобывающую промышленность, логистику и туристическую индустрию. Макроэкономический эффект от реализации проекта в период с 2025 по 2055 г. оценивается в 5,5 трлн руб. прироста валового внутреннего продукта. При этом в консолидированный бюджет страны поступит 1 трлн руб. Представленные расчеты по ключевым показателям экономической эффективности — налоговым отчислениям, валовой добавленной стоимости и созданию рабочих мест — выполнены на основе данных, предоставленных государственными органами, коммерческими предприятиями и научно-исследовательскими организациями [10].

Заключение

Строительство железнодорожной линии Нижний Бестях — Магадан является стратегическим проектом, который окажет комплексное воздействие на развитие Дальнего Востока. Проект обеспечит значительный экономический эффект: прирост ВВП на 5,5 трлн руб. до 2055 г., налоговые поступления в 1 трлн руб. и создание более 8 тыс. рабочих мест в различных отраслях.

Ключевые преимущества включают развитие транспортной инфраструктуры с прогнозируемым грузооборотом 24 млн тонн в год, улучшение логистики «северного завоза» и новый выход к Тихому океану. Освоение 140 месторождений полезных ископаемых на сумму 5,2 трлн руб. укрепит промышленный потенциал региона. Социальные эффекты проявятся в улучшении транспортной доступности и развитии туризма.

Несмотря на сложные климатические условия и высокую стоимость, проект реализуем при государственной поддержке. Его осуществление соответствует национальным приоритетам развития Дальнего Востока и будет способствовать интеграции региона в мировую экономику.

Проектирование развития транспортной сети Дальнего Востока. — 2023. — № 11. — С. 40–47.
2. Булатова Н.Н. Развитие региональной транспортной инфраструктуры [Текст] / Н.Н. Булатова // Экономический вестник Восточно-Сибирского государственного

- университета технологий и управления. — 2017. — № 4. — С. 30–38.
3. Дубровская Ю.В. Транспортная инфраструктура как фактор экономического роста региона [Текст] / Ю.В. Дубровская, Н.М. Копнинцева, А.Н. Поздеева // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — 2015. — № 1. — С. 293–296.
 4. Зайцев А.А. О проектировании линии Нижний Бестях — Магадан в условиях залегания многолетнемерзлых грунтов [Текст] / А.А. Зайцев // Путь и путевое хозяйство. — 2024. — № 2. — С. 29–31.
 5. Зандер Е.В. Развитие транспортной инфраструктуры как необходимое условие социально-экономического развития региона [Текст] / Е.В. Зандер, Е.А. Корякова // Сибирский журнал науки и технологий. — 2011. — № 1. — С. 173–178.
 6. Змий В.В. О прогнозе загрузки новой железнодорожной линии Нижний Бестях — Магадан [Текст] / В.В. Змий // Бюллетень ученого совета АО «ИЭРТ». — 2022. — № 7. — С. 28–32.
 7. Кибалов Е.Б. К вопросу развития российской железнодорожной сети на Восточном полигоне [Текст] / Е.Б. Кибалов, Д.Д. Шибикин // ЭКО. — 2024. — № 1. — С. 233–245. — DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-1-233-245
 8. Лебедев М.К. О разработанном предварительном обосновании инвестиций в строительство новой железнодорожной линии Нижний Бестях — Магадан [Текст] / М.К. Лебедев, А.А. Еременко // Бюллетень ученого совета АО «ИЭРТ». — 2022. — № 7. — С. 14–27.
 9. Ледней А.Ю. Разработка методических подходов к оценке экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры с учетом объемов и неравномерности перевозок [Текст]: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / А.Ю. Ледней. — М., 2020. — 176 с.
 10. Министерство экономики Республики Саха (Якутия) [Электронный ресурс]. — URL: <https://mineconomic.sakha.gov.ru/main>
 11. Михайлова Т.Н. Москва — Казань: как транспортные проекты меняют экономическую географию [Текст] / Т.Н. Михайлова // Экономическое развитие России. — 2020. — Т. 27. — № 2. — С. 60–63.
 12. Предварительное обоснование инвестиций в строительство новой железнодорожной линии Нижний Бестях (ЖДЯ) — Магадан [Электронный ресурс] // АО «Институт экономики и развития транспорта». — URL: <http://iedt.ru/projects/305> (дата обращения: 11.07.2024).
 13. Рожков А.Д. Оценка социально-экономических эффектов от реализации инвестиционных проектов (на примере новой железнодорожной линии Нижний Бестях — Магадан) [Текст] / А.Д. Рожков // Бюллетень ученого совета АО «ИЭРТ». — 2022. — № 7. — С. 33–38.
 14. Рослякова Н.А. Механизмы обеспечения экономического роста регионов на основе развития транспортной инфраструктуры [Текст]: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Н.А. Рослякова. — М., 2019. — 213 с.
 15. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние [Текст] / Ю.А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. — 2011. — № 3. — С. 65–78.
- ## References
1. Bogdanov A. I. The new Yakutsk-Magadan railway and prospects for the development of the transport network in the Far Eastern Federal District. Designing the Development of the Far East Transport Network, 2023, no. 11, pp. 40–47.
 2. Bulatova N.N. Development of regional transport infrastructure. Economic Bulletin of the East Siberian State University of Technology and Management, 2017, no. 4, pp. 30–38.
 3. Dubrovskaya Yu.V., Kopnintseva N.M., Pozdeeva A.N. Transport infrastructure as a factor in regional economic growth. Humanities, Socio-Economic and Social Sciences, 2015, no. 1, pp. 293–296.
 4. Zaitsev A.A. On the design of the Nizhny Bestyakh–Magadan line in permafrost conditions. Railway Track and Infrastructure, 2024, no. 2, pp. 29–31.
 5. Zander E.V., Koryakova E.A. Transport infrastructure development as a necessary condition for socio-economic growth in a region. Siberian Journal of Science and Technology, 2011, no. 1, pp. 173–178.
 6. Zmii V.V. On the forecasted capacity of the new Nizhny Bestyakh–Magadan railway line. Bulletin of the Academic Council of JSC "IERT", 2022, no. 7, pp. 28–32.
 7. Kibalov E.B., Shibikin D.D. On the development of the Russian railway network in the Eastern sector. ECO, 2024, no. 1, pp. 233–245. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-1-233-245
 8. Lebedev M.K., Eremenko A.A. On the developed preliminary feasibility study for investments in the construction of the new Nizhny Bestyakh–Magadan railway line. Bulletin of the Academic Council of JSC "IERT", 2022, no. 7, pp. 14–27.
 9. Lednei A.Yu. Development of methodological approaches to assessing the economic efficiency of transport infrastructure development, taking into account freight volumes and uneven traffic patterns, Ph.D. dissertation, Moscow. 2020. 176 p.
 10. Ministry of Economy of the Republic of Sakha (Yakutia). URL: <https://mineconomic.sakha.gov.ru/main>
 11. Mikhailova T.N. Moscow — Kazan: How transport projects reshape economic geography. Economic Development of Russia, 2020, no. 27, pp. 60–63.
 12. Preliminary feasibility study for investments in the construction of the new Nizhny Bestyakh (ZDYa) — Magadan railway line. JSC Institute of Economics and Transport Development. URL: <http://iedt.ru/projects/305> (accessed: 11.07.2024).
 13. Rozhkov A.D. Assessing the socio-economic effects of investment projects (case study of the new Nizhny Bestyakh — Magadan railway line). Bulletin of the Academic Council of JSC "IERT", 2022, no. 7, pp. 33–38.
 14. Roslyakova N.A. Mechanisms for ensuring regional economic growth through transport infrastructure development, Ph.D. dissertation, Moscow. 2019. 213 p.
 15. Shcherbanin Yu.A. Transport and economic growth: Interrelation and influence. Eurasian Economic Integration, 2011, no. 3, pp. 65–78.