Геополитический потенциал Трансарктического транспортного коридора в новой модели мира

Зорикова Екатерина Владиславовна
Аспирант, кафедра международных отношений и государственного управления, Владивостокский государственный университет, e.v.zorikova@gmail.com

В статье рассматривается концепция Трансарктического транспортного коридора и его геополитический потенциал. На основе сравнительного анализа исследован переход от Северного морского пути к Трансарктическому транспортному коридору как парадигма, отражающая смену геополитического подхода к освоению Арктики. Исследованы перспективы нормативно-правового регулирования ТТК. Сформулировано авторское определение геополитического потенциала ТТК, его содержание и границы. Концепция ТТК, представляющая собой альтернативный транспортный маршрут Европа – Азия / Азия – Европа, приобретает особую значимость в условиях формирующегося полицентричного мира, так как предполагает международное сотрудничество и выступает узлом сопряжения с маршрутами других стран. Выявлены стратегические преимущества и объективные ограничения реализации геополитического потенциала Трансарктического транспортного коридора. Дилемма, связанная с потребностью сохранения суверенного контроля в условиях необходимости международного сотрудничества для освоения Арктики, рассмотрена в качестве разрешимого и управляемого параметра, предложены рекомендации по разрешению дилеммы в рамках нормативно-правового регулирования.

Ключевые слова: Арктика, СМП, Трансарктический транспортный коридор, геополитический потенциал, международное сотрудничество

Введение

Формирование Трансарктического транспортного коридора (далее по тексту – ТАТК или ТТК) – один из значимых стратегических проектов России, затрагивающий баланс сил в Арктике и мировую транспортно-коммуникационную карту. **Актуальным** представляется определение геополитического потенциала ТТК в новой полицентричной модели мира, выявление причин перехода от СМП к ТТК и рассмотрение содержания и границ геополитического потенциала ТТК как элемента влияния на международные отношения.

Объект исследования: международные отношения, складывающиеся в процессе формирования Трансарктического транспортного коридора в новой полицентричной модели мира.

Предметом исследования является геополитический потенциал Трансарктического транспортного коридора как совокупность стратегических преимуществ и ограничений его использования.

Цель исследования – раскрыть содержание и определить границы геополитического потенциала Трансарктического транспортного коридора как элемента влияния на международные отношения в условиях формирования полицентричной модели мира.

Задачи исследования:

1. Раскрыть переход от Северного морского пути к концепции Трансарктического транспортного коридора как смену парадигмы, отражающую изменение геополитического подхода к освоению Арктики.
2. Определить понятие «Геополитический потенциал Трансарктического транспортного коридора», его содержание и границы.
3. Выявить стратегические преимущества и ограничения реализации геополитического потенциала Трансарктического транспортного коридора в условиях полицентричной модели мира и охарактеризовать дилемму баланса между суверенным контролем и международным сотрудничеством.

Научная новизна исследования:

1. Сформулировано авторское определение геополитического потенциала Трансарктического транспортного коридора, определены его содержание и границы.
2. Предложен комплексный подход к раскрытию содержания геополитического потенциала ТТК через систему из взаимосвязанных факторов: географических, экономических, политико-правовых и инфраструктурных.
3. Выявлена и охарактеризована основная дилемма реализации геополитического потенциала ТТК, связанная с потребностью сохранения суверенного контроля в условиях необходимости международного сотрудничества для освоения Арктики. Новизна связана с рассмотрением дилеммы как разрешимого и управляемого параметра, отражены рекомендации по разрешению дилеммы в рамках нормативно-правового регулирования.

В ходе исследования были использованы следующие методы:

1. Системный анализ – ТТК рассматривается не изолированно, а как система факторов (географических, экономических, политико-правовых, инфраструктурных)
2. Сравнительный анализ – используется при сравнении Северного морского пути и ТТК.
3. Анализ документов, контент-анализ – проанализирована научная литература и нормативно-правовые документы.

Основные результаты

Термин «Трансарктический транспортный коридор» в официальный оборот был введен Президентом РФ В. В. Путиным, когда в рамках Международного форума «Арктика - территория диалога» в марте 2025 года Правительству РФ было поручено разработать и утвердить финансово-экономическую и организационную модель формирования Трансарктического транспортного коридора [11].

Учеными В. П. Журавель и С. Н. Гриняевым понятие ТАТК было сформулировано как «мультимодальный маршрут, объединяющий Северный морской путь (СМП) с железнодорожными и речными артериями, что обеспечивает транзит грузов между Европой и Азией с минимальными затратами времени и ресурсов» [3, с.136].

Официального закрепления термина в нормативно-правовых актах РФ еще нет, однако законодательная база ТТК активно разрабатывается. В частности, заместитель Председателя Государственной Думы РФ Ирина Яровая заявила о необходимости «подумать над формированием самостоятельного закона о трансарктическом транспортном коридоре, где закрепить основные базовые вещи» [1]. Отсутствие формальных правовых рамок ТТК означает, что ТТК пока представляет собой политико-правовую концепцию, содержание которой не имеет легального определения. Такая ситуация с одной стороны создает неопределенность для заинтересованных в ТТК иностранных инвесторов, а с другой - возможность формирования нормативной базы, максимально соответствующей стратегическим потребностям России и учитывающей реалии формирующейся полицентричной модели мира и необходимость международного партнерства для развития арктических транспортных коридоров.

Переход от понятия Северного морского пути к концепции Трансарктического транспортного коридора отражает объективную потребность отойти от географического толкования арктического морского пути. В официальном и экспертном дискурсе все чаще появляется расширительное толкование СМП - не только как акватории от Новой Земли до Берингова пролива протяженностью около 5600 км, но и как транспортного коридора от Санкт-Петербурга до Владивостока протяженностью около 14000 км, включающего, помимо самой акватории, порты Баренцева и Берингова морей, формально находящиеся за административными границами акватории СМП (этот коридор называют Большим Северным морским путем).

Вместе с тем переход от СМП к ТТК является не просто введением в оборот нового термина, а отражением смены геополитического подхода к освоению Арктики: от национального транспортного проекта – к проекту, нацеленному на привлечение союзников и формирование нового логистического центра полицентричного мира.

Для России стратегическое значение имеет не только акватория СМП сама по себе, но и сама концепция ТТК, представляющая собой альтернативный транспортный маршрут Европа – Азия / Азия – Европа, и включающая как сами портовые мощности, так и инфраструктуру, ледокольное обеспечение, а также выходы к транспортным коммуникациям других стран. Именно поэтому в геополитическом значении концепция ТТК является наиболее перспективной и отражающей изменяющийся геополитический подход России к освоению Арктики.

А. Н. Пилясов отмечает, что «традиционное восприятие Северного морского пути как линейной трассы, обеспечивающей северный завоз и вывоз сырья, в XXI веке перестало соответствовать масштабу экономических, климатических и геополитических изменений, происходящих в современном мире» [6, с. 24]. С этой позицией нельзя не согласиться. Северный морской путь является исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией Российской Федерации [10]. СМП в первую очередь позиционировался как инструмент для решения национальных задач – освоение природных ресурсов в Арктике, военное присутствие, обеспечение связанности удаленных регионов.

ТТК же с самого начала представляет собой проект, направленный на международное сотрудничество для развития в Арктике. Его геополитическая значимость напрямую зависит от привлечения постоянного международного транзитного грузопотока, а значит – от эффективности привлечения к долгосрочному сотрудничеству дружественных партнеров – Китая, Индии, иных государств АТР.

Этот переход означает смену парадигмы – от преимущественно национального использования СМП (хотя ранее в рамках СМП также было достаточно совместных международных инвестиционных проектов в сфере логистики и добычи ресурсов, это не меняло национальную сущность СМП и не было системным) к балансу между суверенным контролем и активным международным сотрудничеством с целью освоения Арктики и использования ее ресурсов и транспортных коридоров. Смена парадигмы связана с идеей создания Россией глобального транспортного коридора и предоставления его возможностей дружественным странам, при условии сохранения российского контроля над ресурсами и коммуникациями.

В геополитическом значении концепция ТТК является наиболее перспективной в сравнении с СМП, так как она не просто исключает терминологическую двусмысленность, но и отражает новый подход России к освоению Арктики как к зоне стратегического сотрудничества в условиях формирующегося полицентричного мира. Реализация концепции требует модернизации портовой инфраструктуры, масштабирования грузоперевозок, выработки совместных финансовых стратегий и закрепления нормативно-правовых основ такого сотрудничества. Все это отражает содержание геополитического потенциала ТТК.

В отличие от СМП предполагается комплексное участие железнодорожного, речного транспорта и автомобильного транспорта в общей логистической модели Трансарктического коридора и северного завоза в восточном секторе Арктики [4, с. 40]. Это позволяет говорить о ТТК как о масштабной концепции маршрута между Европой и Азией.

В отечественной науке неоднократно были предложены определения и состав геополитического потенциала. Так, например, Ю. Н. Гладкий и С. В. Писаренко определяют его как «систему различных ресурсов (пространственных, производственно-экономических, финансовых, социокультурных, логистических, информационных и т. д.) и отношений на данной территории и за ее пределами, которые могут быть использованы для реализации геостратегии страны в интересах национальной безопасности» [2, с. 133].

Приведенное определение фокусируется на государстве как субъекте геополитики. Трансарктический транспортный коридор представляет собой иной объект, значимость которого определяется прежде всего контролем над коммуникациями и, как следствие, способностью влиять на транспортные потоки. Ввиду этого возникает необходимость определить понятие и границы геополитического потенциала ТТК.

Под геополитическим потенциалом Трансарктического транспортного коридора следует понимать совокупность стратегических преимуществ и ограничений его использования, обусловленных географическими, экономическими, политико-правовыми и инфраструктурными факторами, формирующую способность коридора выступать в качестве инструмента влияния России на баланс сил в Арктике и систему международных отношений в условиях

полицентричного мира, а также открывающую возможность создания востребованного и конкурентоспособного альтернативного маршрута Европа-Азия благодаря международному сотрудничеству с дружественными государствами при безусловном сохранении российского контроля над коридором.

Реализация геополитического потенциала ТТК в условиях формирующейся полицентричной модели мира выступает одним из существенных условий для развития России в Арктическом регионе.

Содержание геополитического потенциала можно раскрыть через совокупность стратегических преимуществ, обусловленных группой факторов:

- географические факторы связаны с уникальным расположением транспортного коридора. Это не только кратчайший по расстоянию путь между Европой и Азией, интерес к которому возрастает пропорционально увеличению таяния льдов, но и путь, проходящий вдоль сухопутной территории России, что создает возможность обеспечения портовой инфраструктуры на всем протяжении коридора.

- экономические факторы связаны с возможностью влиять на глобальный грузопоток; привлекать инвесторов в портовую и логистическую инфраструктуру, с конкурентным преимуществом по добыче ресурсов в Арктике и их перевозке.

- политико-правовые факторы отражают статус России как арктического государства, владеющего Северным морским путем в качестве национальной транспортной коммуникации. Отсутствие на текущий момент законодательной базы, связанной с ТТК, дает возможность установить систему норм, отвечающую стратегическим интересам России, но при этом закрепляющую возможность международного сотрудничества для развития в Арктике, фиксирующую порядок такого сотрудничества и его границы.

- инфраструктурные факторы связаны с технической возможностью реализации концепции ТТК: это наличие и развитие инфраструктуры портов, ледокольного флота, а также систем навигации.

В совокупности эти преимущества образуют содержание геополитического потенциала ТТК, определяют его способность быть инструментом влияния России и платформой для международного сотрудничества при условии сохранения суверенного контроля.

Границы геополитического потенциала связаны с объективными ограничениями, в том числе с недостаточной развитостью портовой и логистической инфраструктуры; климатическими условиями, включая суровые ледовые условия и нестабильность ледовой обстановки; ограниченностью финансирования, усугубляемой санкционным давлением; необходимостью сохранения суверенного контроля над коридором при международном сотрудничестве.

Рассмотренные содержание и границы геополитического потенциала ТТК реализуются в международной среде, что безусловно связано с изменяющейся полицентричной моделью мира. Эта среда влияет на стратегические преимущества и объективные ограничения реализации геополитического потенциала ТТК.

Традиционные маршруты через Суэцкий и Панамский каналы, Малаккский пролив показали свою уязвимость перед рисками – как экономического, так и военно-политического характера. Президент Фонда «Кристалл роста» Александр Галушка отмечает, что наблюдается рекомпозиция мировой логистической системы, сложившейся после окончания холодной войны, и если раньше определяющим фактором была экономическая эффективность маршрутов, то сегодня все большую роль играют безопасность и устойчивость транспортных путей [7].

В этих условиях ТТК становится стратегической альтернативой, ведь помимо существенной разницы в расстоянии, ТТК – это коридор, находящийся под полным контролем РФ. Поэтому как для России, так и для дружественных стран, ТТК приобретает все большее значение и становится гарантированным безопасным каналом поставок. Полицентричность мирового порядка свидетельствует о необходимости создания и использования альтернативных транспортных коридоров, неподконтрольных западным центрам силы. ТТК же в свою очередь способен не просто в перспективе стать альтернативным конкурентоспособным маршрутом, но и стать основой для глобальной карты транспортных коммуникаций стран АТР, местом пересечения с маршрутами других стран, такими как «Владивосток – Ченнаи», МТК «Север – Юг», МТК «Приморье-1» и МТК «Приморье-2».

Так, например, запуск морской линии между портами Владивосток и Ченнаи до сих пор не состоялся ввиду отсутствия интереса у судоходных компаний из-за недостатка объемов грузов, однако на фоне развития ТТК маршрут может стать востребованным [8].

Из-за возможностей получения Россией крупных инвестиций от партнеров по Евразии А. Н. Пилясов называет сценарий создания полноформатного ТТК с участием России, Китая, Индии, стран БРИКС и АТР сценарием инфраструктурной революции в Российской Арктике, аналогичной строительству Транссиба в XIX веке [6, с. 32].

Президентом РФ Правительству Российской Федерации совместно с Морской коллегией Российской Федерации и комиссией Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Северный морской путь и Арктика» поручено до 31 августа 2026 года рассмотреть вопрос о создании на условиях взаимовыгодного сотрудничества с дружественными государствами международных консорциумов в целях развития портов, логистических центров, инфраструктуры Трансарктического транспортного коридора и иных объектов в рамках указанного проекта [5].

Это поручение отражает объективную необходимость развития портов, логистики и инфраструктуры ТТК, и работа в этом направлении может существенно улучшить положение России в Арктике.

Однако перечисленные преимущества ТТК сопряжены с объективными ограничениями реализации геополитического потенциала ТТК. Так, на текущий момент портовая и логистическая инфраструктура ТТК недостаточно развита и требует значительных вложений. Кроме того нестабильность ледовой обстановки затрудняет круглогодичную навигацию и указывает на потребность в увеличении количества ледоколов.

И. о. директора департамента развития АЗРФ и реализации инфраструктурных проектов Минвостокразвития России Марат Габбасов отметил, что для формирования модели ТТК «необходимо решить ключевые задачи по обеспечению ледокольным флотом с конкурентоспособными тарифами, грузовым, дноуглубительным флотом, спутниковой группировкой, аварийно-спасательной инфраструктурой» [9].

Сохраняющееся санкционное давление в свою очередь препятствует реализации инвестиционных проектов, получению финансирования, а также срывает запланированные сроки реализации таких проектов. Отсутствие четкого нормативно-правового регулирования ТТК пока что представляет собой фактор неопределенности для инвесторов ввиду отсутствия точного понимания условий сотрудничества в рамках ТТК. Для России ограничение реализации геополитического потенциала ТТК связано также с рисками потери контроля над проектами и процессами, связанными с территорией ТТК. Способность России с помощью нормативного регулирования удержать баланс

между суверенным контролем и международным сотрудничеством напрямую повлияет на позицию РФ в Арктическом регионе в условиях полицентричного мира.

Перечисленные преимущества и ограничения раскрывают дилемму баланса между суверенным контролем и международным сотрудничеством. С одной стороны, без привлечения зарубежных партнеров к развитию ТТК невозможно привлечь необходимое финансирование, а также создать спрос, необходимый для конкурентоспособного функционирования ТТК и перемещения по нему грузов. Признание этого фактора подтверждается переходом от СМП к концепции ТТК. С другой стороны, сотрудничество также несет определенные риски в виде потенциальной потери контроля над стратегическим арктическим коридором. Разрешение дилеммы напрямую связано с созданием нормативно-правового регулирования, позволяющего сохранить суверенный контроль, при этом допуская международное сотрудничество и реализацию совместных инвестиционных проектов. Заранее зафиксированные правила и условия участия в совместных проектах, а также четкое следование им помогут сохранить баланс и позволят максимально использовать геополитический потенциал ТТК.

Заключение

1. Переход от понятия СМП к концепции Трансарктического транспортного коридора отражает смену геополитического подхода России к освоению Арктики – от национального проекта к созданию глобальной транспортной коммуникации, предполагающей международное сотрудничество и сопряжение с транспортными коридорами других государств.

2. Геополитический потенциал ТТК представляет собой совокупность стратегических преимуществ и объективных ограничений его использования, обусловленных несколькими взаимосвязанными факторами. Предложено определение геополитического потенциала ТТК, отражающее его влияние на баланс сил в Арктике и систему международных отношений в условиях полицентричного мира.

3. Выявленные преимущества ТТК позволяют говорить о реальной возможности формирования и развития коридора в качестве альтернативного и конкурентоспособного пути Европа – Азия при условии международного сотрудничества с дружественными странами. Однако полная реализация геополитического потенциала ТТК сдерживается ограничениями, одним из которых является риск ослабления суверенного контроля.

4. Отсутствие нормативного регулирования ТТК дает возможность решить проблему дилеммы баланса между суверенным контролем и международным сотрудничеством с помощью создания системы норм и правил, в том числе регулирующих условия участия зарубежных партнеров в совместных проектах.

Таким образом, Трансарктический транспортный коридор – это не просто новый термин, дублирующий СМП, а стратегический ответ на вызовы формирующегося полицентричного миропорядка, шаг к решению системных проблем освоения Арктики. Способность России удержать баланс между суверенным контролем и международным сотрудничеством напрямую повлияет на баланс сил в Арктике и логистическую независимость от западных центров силы.

Литература

1. В «Единой России» предложили разработать закон о трансарктическом транспортном коридоре. – Текст : электронный // Единая Россия : [сайт]. – 2026. – 05 июня. – URL: https://er.ru/activity/news/v-edinoj-rossii-predlozhili-razrabotat-zakon-o-transarkticheskom-transportnom-koridore (дата обращения: 03.07.2026).

2. Гладкий Ю. Н., Писаренко С. В. «Геополитическая конструкция» и «геополитический потенциал» - основные понятия геополитики / Ю. Н. Гладкий, С. В. Писаренко // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – 2013. – № 154. – С. 129-137.

3. Журавель В.П., Гриняев С. Н. Трансарктический транспортный коридор: политико-экономический и стратегический потенциал для России / В. П. Журавель, С. Н. Гриняев // АиС. - 2025. - № 60. С. 135-151.

4. Кугаевский А. А. Трансарктический транспортный коридор: Восточный вход / А. А. Кугаевский // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. – 2026. – № 2(26). – С. 38-45.

5. Перечень поручений по итогам совещания с членами Правительства (утв. Президентом РФ 30.05.2026 N Пр-1329). – Текст : электронный // Президент России : [Официальный сайт]. – 2026. – 30 мая. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/79927 (дата обращения: 01.07.2026).

6. Пилясов А. Н. От Северного морского пути к трансарктическому транспортному коридору: смена названия или парадигмальный сдвиг? / А. Н. Пилясов // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. – 2026. – № 2(26). – С. 22-37.

7. Президент Фонда «Кристалл роста» Александр Галушка рассказал о роли Арктики и Трансарктического транспортного коридора в новой архитектуре мировой логистики. – Текст : электронный // РБК : [сайт]. – 2026. – 02 июля. – URL: https://companies.rbc.ru/news/yohwWATxSn/aleksandr-galushka-novaya-arhitektura-mirovoj-logistiki/ (дата обращения: 04.07.2026).

8. Прямой коридор от Владивостока до индийского Ченнаи пока не востребован. – Текст : электронный // PrimaMedia : [сайт]. – 2026. – 16 июня. – URL: https://primamedia.ru/news/2527880/ (дата обращения: 01.07.2026).

9. Трансарктический транспортный коридор наиболее эффективен для сбыта продукции, производимой в АЗРФ и на Дальнем Востоке. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [Официальный сайт]. – 2026. – 28 мая. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/transarkticheskiy_transportnyy_koridor_naibolee_effektiven_dlya_sbyta_produktsii_proizvodimoy_v_azrf/ (дата обращения: 01.07.2026).

10. Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 31.07.2025) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации». Статья 14 // Собрание законодательства РФ. - 1998. - № 31. - Ст. 3833.

11. Юрий Трутнев: поручение Президента по формированию Трансарктического транспортного коридора должно быть выполнено. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [Официальный сайт]. – 2025. –19 декабря. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/yuriy_trutnev_poruchenie_prezidenta_po_formirovaniyu_transarkticheskogo_transportnogo_koridora_dolzh/ (дата обращения: 01.07.2026).

The geopolitical potential of the Transarctic transport corridor in a new model of the world

Zorikova E.V.
Vladivostok State University

The article discusses the concept of the Transarctic Transport Corridor and its geopolitical potential. Based on a comparative analysis, the transition from the Northern Sea Route to the Transarctic Transport Corridor is studied as a paradigm reflecting a change in the geopolitical approach to the

development of the Arctic. The prospects of regulatory regulation of the TTC are investigated. The author's definition of the TTC's geopolitical potential, its content and boundaries are formulated. The TTC concept, which is an alternative Europe–Asia/Asia–Europe transport route, is becoming particularly important in the emerging polycentric world, as it presupposes international cooperation and acts as a hub for interfacing with routes of other countries. The strategic advantages and objective limitations of realizing the geopolitical potential of the Transarctic transport corridor are revealed. The dilemma associated with the need to maintain sovereign control in the context of the need for international cooperation for the development of the Arctic is considered as a solvable and manageable parameter, and recommendations are proposed for resolving the dilemma within the framework of legal regulation.

Keywords: The Arctic, the Northern Sea Route, the Transarctic transport Corridor, geopolitical potential, international cooperation

References

1. United Russia proposed to develop a law on the Transarctic transport corridor. – Text : electronic // United Russia : [electronic resource]. – 2026. – June 05. – URL: https://er.ru/activity/news/v-edinoj-rossii-predlozhili-razrabotat-zakon-o-transarkticheskom-transportnom-koridore (date of access: 07/03/2026).
2. Gladkiy Yu. N., Pisarenko S. V. "Geopolitical structure" and "geopolitical potential" - basic concepts of geopolitics / Yu. N. Gladkiy, S. V. Pisarenko // Proceedings of the Russian State Pedagogical University named after A.I. Herzen. - 2013. – No. 154. – pp. 129-137.
3. Zhuravel V.P., Grinyaev S. N. Transarctic transport corridor: political, economic and strategic potential for Russia / V. P. Zhuravel, S. N. Grinyaev // AiS. - 2025. - No. 60. pp. 135-151.
4. Kugaevsky A. A. Transarctic transport corridor: Eastern entrance / A. A. Kugaevsky // Arctic 2035: current issues, problems, solutions. – 2026. – № 2(26). – Pp. 38-45.
5. List of instructions following the meeting with members of the Government (approved by the President of the Russian Federation on 05/30/2026 N Pr-1329). – Text : electronic // The President of Russia : [electronic resource]. – 2026. – May 30. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/79927 (date of access: 07/01/2026).
6. Pilyasov A. N. From the Northern Sea Route to the Transarctic transport Corridor: name change or paradigm shift? / A. N. Pilyasov // Arctic 2035: current issues, problems, solutions. – 2026. – № 2(26). – Pp. 22-37.
7. Alexander Galushka, President of the Crystal Growth Foundation, spoke about the role of the Arctic and the Transarctic transport corridor in the new architecture of global logistics. – Text : electronic // RBC : [electronic resource]. – 2026. – July 02. – URL: https://companies.rbc.ru/news/yohwWATxSn/aleksandr-galushka-novaya-arhitektura-mirovoj-logistiki / (date of access: 07/04/2026).
8. The direct corridor from Vladivostok to Chennai, India, is not in demand yet. – Text : electronic // PrimaMedia : [electronic resource]. – 2026. – June 16. – URL: https://primamedia.ru/news/2527880 / (date of access: 07/01/2026).
9. The Transarctic transport corridor is the most effective for marketing products produced in the Russian Arctic and the Far East. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [electronic resource]. – 2026. – May 28. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/transarkticheskiy_transportnyy_koridor_naibolee_effektiven_dlya_sbyta_produktsii_proizvodimoy_v_azrf / (date of access: 07/01/2026).
10. Federal Law No. 155-FZ of 07/31/1998 (as amended on 07/31/2025) "On Internal Sea Waters, Territorial Sea and Contiguous Zone of the Russian Federation". Article 14 // Collection of legislation of the Russian Federation. - 1998. - No. 31. - Article 3833.
11. Yuri Trutnev: The President's instructions on the formation of the Transarctic Transport Corridor must be fulfilled. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [electronic resource]. – 2025. -19 December. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/yuriy_trutnev_poruchenie_prezidenta_po_formirovaniyu_transarkticheskogo_transportnogo_koridora_dolzh / (date of access: 07/01/2026).