

УДК 314.15:332.1

DOI: 10.34670/AR.2026.57.30.005

**Транспортная связанность как фактор
социально-экономического и демографического
развития северной агломерации:
опыт Салехарда и Лабытнанги**

Гокова Ольга Владимировна

Кандидат социологических наук,
доцент кафедры региональной экономики и управления человеческими ресурсами,
Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского,
644065, Российская Федерация, Омск, ул. 50 лет Профсоюзов, 100/1;
e-mail: capri484@yandex.ru

Аннотация

В статье рассматривается влияние транспортной связанности на демографическую трансформацию северной агломерации Салехард – Лабытнанги. Актуальность исследования обусловлена тем, что для арктических и северных территорий транспортная инфраструктура выступает не только условием экономического развития, но и фактором миграционной привлекательности, доступности социальных услуг и закрепления населения. Особое внимание уделяется асимметричной структуре агломерации: Салехард концентрирует административные, социальные и экономические функции, тогда как Лабытнанги выполняет преимущественно транспортно-логистическую роль. На основе анализа демографической динамики, миграционных процессов и сценарного прогнозирования показано, что строительство мостового перехода через Обь способно усилить маятниковую миграцию, повысить связанность городов и расширить возможности единого рынка труда. Вместе с тем инфраструктурный проект сам по себе не гарантирует долгосрочной демографической устойчивости. Максимальный эффект возможен только при сочетании транспортного развития с жилищной, социальной и экономической политикой, направленной на закрепление населения и снижение внутренней асимметрии агломерации.

Для цитирования в научных исследованиях

Гокова О.В. Транспортная связанность как фактор социально-экономического и демографического развития северной агломерации: опыт Салехарда и Лабытнанги // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2026. Том 16. № 5А. С. 69-77. DOI: 10.34670/AR.2026.57.30.005

Ключевые слова

Транспортная связанность; демографическая трансформация; северная агломерация; маятниковая миграция; Салехард – Лабытнанги.

Введение

Развитие северных территорий Российской Федерации происходит в условиях значительной пространственной разобщенности, низкой плотности населения, высокой стоимости инфраструктурного строительства и зависимости многих городов от ресурсной экономики. Для таких территорий транспортная связанность приобретает не только хозяйственное, но и социально-демографическое значение. Она определяет доступность рабочих мест, медицинских и образовательных услуг, возможности межмуниципального взаимодействия, интенсивность маятниковой миграции и перспективы закрепления населения [Вершинин, 2020; Указ Президента РФ № 645, 2020].

Особую значимость проблема транспортной связанности приобретает в арктических и приарктических регионах, где природно-климатические условия напрямую влияют на характер расселения и повседневную мобильность населения. В отличие от более компактных и транспортно освоенных территорий, северные города часто функционируют в условиях сезонных транспортных ограничений. Отсутствие круглогодичных связей между населенными пунктами снижает интенсивность трудовых, социальных и образовательных контактов, ограничивает формирование единого рынка труда и усиливает зависимость населения от локальной инфраструктуры [Белоножко, Конев, Пинигин, 2023; Кудряшова, Липина, Смирнова и др., 2019].

В этом контексте особый научный интерес представляет агломерационная связка Салехард – Лабытнанги. Эти города расположены на противоположных берегах реки Обь и обладают выраженной функциональной взаимодополняемостью. Салехард выступает административным, управленческим и социальным центром Ямало-Ненецкого автономного округа, тогда как Лабытнанги выполняет важные транспортно-логистические функции, связанные прежде всего с железнодорожным сообщением и обслуживанием северных территорий. При этом развитие агломерационных связей между городами сдерживается отсутствием постоянного мостового перехода через Обь, что делает транспортную доступность одним из ключевых факторов их дальнейшей демографической и пространственной трансформации [Лаборатория градопланирования им. М.Л. Петровича, [www...](#); Департамент экономики ЯНАО, [www...](#)].

Транспортная связанность в данном случае выступает условием формирования единого социально-экономического пространства: она расширяет возможности маятниковой миграции, доступа к рабочим местам и социальным услугам. Однако ее эффект неоднозначен: улучшение транспортной доступности может не только способствовать закреплению населения, но и усиливать концентрацию ресурсов в более сильном центре [Белоножко, Конев, Пинигин, 2023; Фаузер (ред.), 2014].

Цель статьи – выявить роль транспортной связанности в социально-экономическом и демографическом развитии агломерации Салехард – Лабытнанги. Для этого анализируются функциональное взаимодействие городов, демографическая динамика, миграционные процессы и значение мостового перехода через Обь для развития маятниковых связей и единого рынка труда. Особое внимание уделяется связи транспортных проектов с жилищной, социальной и экономической политикой.

Демографические процессы в условиях Крайнего Севера отличаются высокой ролью миграции, зависимостью от ресурсной экономики, низкой плотностью населения и высокой стоимостью закрепления жителей. Для описания этих процессов используется понятие

«северной демографической модели», характеризующейся высокой долей трудоспособного населения, оттоком старших возрастных групп, зависимостью численности населения от инвестиционной активности и распространением временных форм занятости. Для Салехарда и Лабытнанги это означает, что демографическое развитие определяется не только естественным воспроизводством, но и способностью территории удерживать экономически активное население за счет жилья, рабочих мест, качества городской среды и транспортных связей [Белоножко, Конев, Пинигин, 2023; Фаузер (ред.), 2014].

Методологическую основу исследования составляют сравнительный анализ демографической динамики Салехарда и Лабытнанги за 2012-2023 гг., анализ миграционных процессов и сценарный подход к оценке возможных траекторий развития агломерации.

Демографическое развитие агломерации Салехард – Лабытнанги в условиях транспортной асимметрии

Для проверки данной гипотезы был проведен анализ демографических показателей двух городов за период 2012-2023 гг.

По состоянию на 2024 год общая численность населения агломерации составляет 80 531 человек, из которых 49,24 тыс. человек проживает в Салехарде и 31,13 тыс. человек – в Лабытнанги (включая пгт. Харп) [Тюменьстат, [www...](#)]. За последние 25 лет фиксируется рост численности населения при одновременном пространственном расширении застроенных территорий. Однако развитие городской среды носит частично несбалансированный характер: увеличение площади застройки опережает модернизацию инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры. В условиях арктического климата подобная диспропорция может оказывать влияние на качество городской среды и устойчивость функционирования поселений.

Половозрастная структура населения агломерации соответствует прогрессивному типу (рис. 1) [Тюменьстат, [www...](#)]. Преобладание трудоспособных возрастных групп обусловлено как сохранением естественного прироста, так и миграционной селективностью северных территорий, привлекающих экономически активное население. Одновременно фиксируется миграционный отток лиц старше трудоспособного возраста, что характерно для регионов со сложными климатическими условиями. Тем самым демографическая структура отражает специфику северной модели заселения – концентрацию населения в активных возрастах при повышенной миграционной подвижности.

Данные рисунка 2 показывают, что Салехард в целом демонстрирует рост численности населения, несмотря на снижение в 2022 г., тогда как Лабытнанги до 2021 г. развивался стабильно, а в 2022-2023 гг. показал резкий прирост. Это свидетельствует о неодинаковой демографической динамике городов и требует учета миграционных и статистических факторов.

Отдельное внимание в исследовании было уделено анализу миграционных процессов, поскольку именно миграция является одним из ключевых факторов демографической динамики северных территорий (рис. 3) [Тюменьстат, [www...](#); Фаузер (ред.), 2014].

Динамика миграционного прироста показывает, что Салехард в начале периода имел выраженный положительный миграционный баланс, затем столкнулся с миграционным спадом в 2014-2016 гг., после чего показатели вновь улучшились. В Лабытнанги миграционная динамика выглядит более волатильной: отрицательные значения начала периода постепенно сменяются положительными, что может указывать на усиление роли города как элемента агломерационной системы.

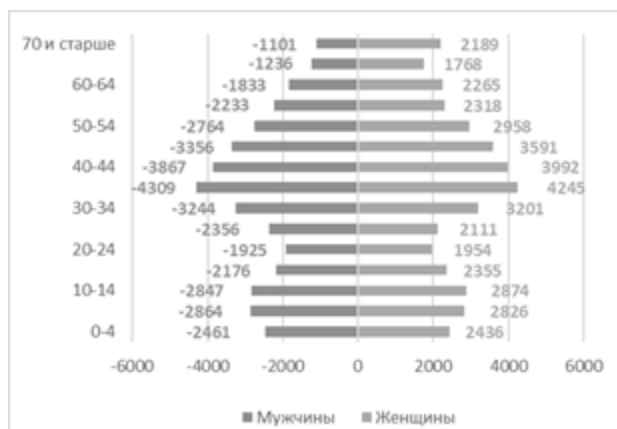


Рисунок 1 – Динамика численности населения Салехарда и Лабытнанги, чел. [составлено автором по: Тюменьстат, www...]

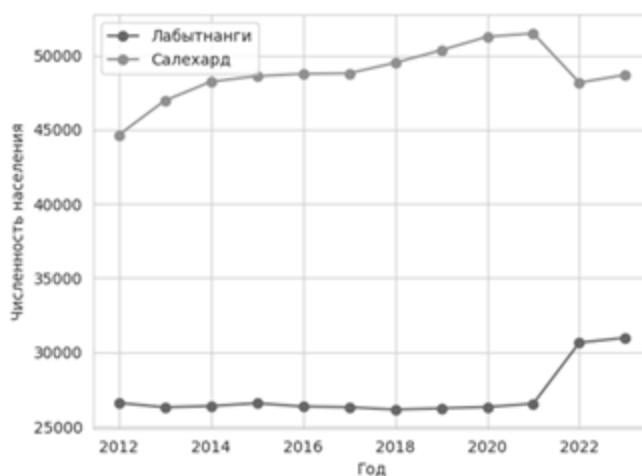


Рисунок 2 – Динамика численности населения Салехарда и Лабытнанги, чел. [составлено автором по: Тюменьстат, www...]

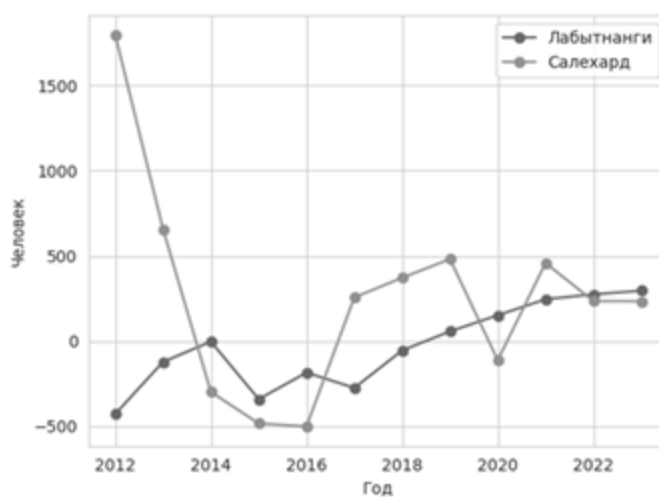


Рисунок 3 – Динамика миграционного прироста по городам, чел. [составлено автором по: Тюменьстат, www...]

Следовательно, миграционные процессы усиливают асимметрию внутри агломерации: Салехард выступает центром притяжения, тогда как Лабытнанги зависит от транспортно-логистических и маятниковых связей.

Для Салехарда и Лабытнанги транспортная доступность имеет ключевое значение, поскольку отсутствие постоянного мостового перехода ограничивает круглогодичную мобильность населения и интенсивность трудовых и социальных связей. Поэтому строительство мостового перехода через Обь рассматривается в исследовании как фактор, способный снизить сезонность транспортных связей, усилить маятниковую миграцию и повысить доступность услуг в рамках агломерации [Департамент экономики ЯНАО, www...; Указ Президента РФ № 645, 2020].

Воздействие транспортной связанности на демографическую трансформацию агломерации реализуется через несколько социально-экономических каналов. Один и тот же инфраструктурный проект может иметь как стабилизирующий, так и перераспределительный эффект: расширять доступ к рабочим местам и услугам, но одновременно усиливать концентрацию населения в более сильном центре. Основные каналы влияния представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Каналы влияния транспортной связанности на демографическую трансформацию северной агломерации

Канал влияния	Возможный демографический эффект	Потенциальный риск
Транспортная связанность	Рост маятниковой миграции, расширение доступа к рабочим местам и социальным услугам	Усиление оттока в более сильный центр
Единый рынок труда	Расширение возможностей занятости без смены места жительства	Концентрация рабочих мест в Салехарде
Жилищная инфраструктура	Закрепление семей, молодых специалистов и экономически активного населения	Рост цен на жилье, неравномерность жилищного строительства
Социальная инфраструктура	Повышение качества жизни, снижение миграционных настроений	Недостаточный эффект без постоянных рабочих мест
Городская среда	Повышение долгосрочной привлекательности территории для проживания	Усиление различий между Салехардом и Лабытнанги

Источник данных: составлено автором

Таким образом, мостовой переход через Обь следует рассматривать как элемент более широкой системы демографического воздействия, эффективность которого зависит от развития занятости, жилья, социальных услуг и городской среды.

Для более детальной оценки демографических процессов были рассчитаны общие коэффициенты рождаемости и смертности, позволяющие сопоставлять динамику естественного движения населения (рис. 4).

Проведенный анализ позволяет выделить ключевые демографические ограничения развития агломерации: асимметрию миграционных потоков, высокую межрегиональную мобильность, временный характер части инфраструктурного эффекта и зависимость закрепления населения от качества городской среды. Салехард выступает более устойчивым центром притяжения, тогда как Лабытнанги сильнее зависит от транспортно-логистической специализации и внешних инфраструктурных факторов. Без доступного жилья, социальных услуг, образовательных и медицинских возможностей, а также постоянных рабочих мест транспортная связанность может повысить мобильность населения, но не обеспечить демографическую стабилизацию.

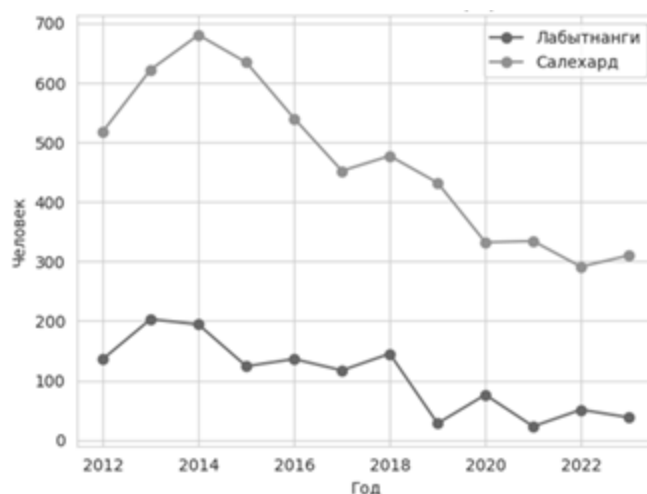


Рисунок 4 – Естественный прирост населения по городам, чел. [составлено автором по: Тюменьстат, www...]

Результаты исследования

Методика исследования включает сравнительный анализ демографической динамики Салехарда и Лабытнанги за 2012–2023 гг., анализ миграционных процессов и сценарное прогнозирование численности населения. Рассмотрены три сценария: инерционный линейный, основанный на экстраполяции сложившихся тенденций; инфраструктурный с временной корректировкой, учитывающий эффект мостового перехода и последующее снижение временной трудовой миграции; комплексный управляемый, предполагающий сочетание транспортного эффекта с мерами жилищной, социальной и экономической политики.

Сценарии для Салехарда показывают, что инфраструктурные проекты способны стабилизировать демографическую ситуацию, однако наиболее выраженный эффект достигается только в комплексном управляемом сценарии, сочетающем транспортное развитие с жилищными, социальными и экономическими мерами (рис. 5).

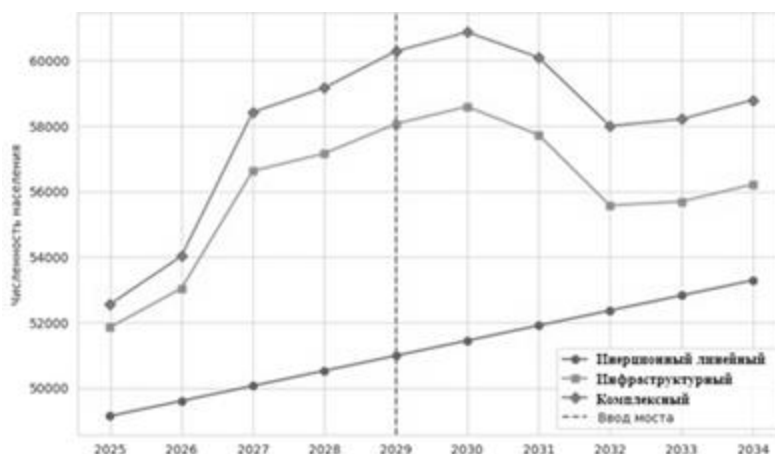


Рисунок 5 – Сравнение сценариев прогнозной численности населения города Салехарда [составлено автором по: Тюменьстат, www...; Лаборатория градопланирования им. М.Л. Петровича, www...]

Инфраструктурный и комплексный сценарии предполагают резкий прирост после реализации проекта и последующую корректировку вследствие сокращения временной рабочей силы.

Для Лабытнанги инерционный линейный сценарий показывает наиболее высокий формальный рост, однако этот результат отражает механическое продолжение краткосрочной тенденции и не учитывает завершение временных миграционных эффектов. Более реалистичными выглядят инфраструктурный и комплексный сценарии, предполагающие первоначальные колебания и последующий устойчивый рост (рис. 6).

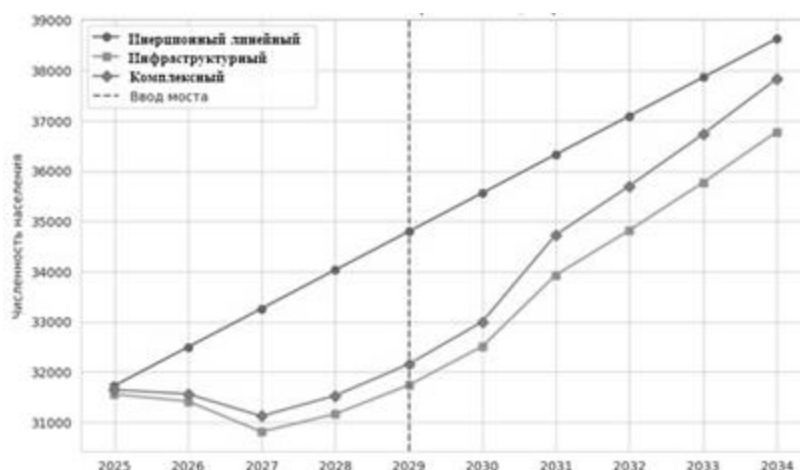


Рисунок 6 – Сравнение сценариев прогнозной численности населения города Лабытнанги [составлено автором по: Тюменьстат, [www...](#); Лаборатория градопланирования им. М.Л. Петровича, [www...](#)]

Практическое значение проведенного анализа состоит в том, что инфраструктурные проекты должны оцениваться не только по транспортному или экономическому эффекту, но и по их влиянию на демографическую устойчивость. Для северных городов важно не просто обеспечить физическую связанность территории, но и создать условия, при которых повышение мобильности будет способствовать закреплению населения, а не ускорению его оттока.

В отношении Салехарда и Лабытнанги приоритетными направлениями являются развитие доступного жилищного строительства, расширение социальных услуг для семей с детьми, формирование постоянных рабочих мест вне периода строительства, развитие межмуниципального общественного транспорта и создание единого рынка труда. Особое значение имеет повышение качества городской среды в Лабытнанги, поскольку без этого город может остаться преимущественно транспортно-логистическим узлом.

Заключение

Следовательно, демографический эффект инфраструктурных проектов зависит от комплексности региональной политики. Мостовой переход через Обь способен повысить связанность агломерации, но сам по себе не гарантирует долгосрочного роста населения. Максимальный эффект возможен только при сочетании транспортной инфраструктуры с социальной, жилищной и экономической политикой, направленной на закрепление населения и снижение внутренней асимметрии агломерации.

Библиография

1. Белоножко М.Л., Конев Ю.М., Пинигин И.Е. Социальные показатели системы управления устойчивым развитием арктических территорий // Известия высших учебных заведений. Социология. Экономика. Политика. 2023. Т. 16. № 4. С. 30-42.
2. Вершинин И. Социально-экономические факторы развития арктических регионов // Вестник Университета мировых цивилизаций. 2020. № 2. С. 48-56.
3. Демографические показатели // Тюменьстат. URL: https://72.rosstat.gov.ru/ofs_demp_ug (дата обращения: 10.06.2026).
4. Демографическое развитие российского Севера: коллективная монография / под ред. В.В. Фаузера. Сыктывкар: Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН, 2014. 240 с.
5. Кудряшова Е.В., Липина С.А., Смирнова О.О. и др. Арктика: стратегия развития: монография. Архангельск: Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, 2019. 336 с.
6. Мастер план Салехард-Лабытнанги / Лаборатория градопланирования им. М.Л. Петровича. URL: <https://labgrad.ru/projects/salehardlabitnangi2024> (дата обращения: 12.06.2026).
7. Стратегия социально-экономического развития Ямало-Ненецкого автономного округа до 2035 года / Департамент экономики Ямало-Ненецкого автономного округа. URL: <https://de.yanao.ru/documents/active/114985/> (дата обращения: 06.06.2026).
8. Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности до 2035 года» // Правовая справочно-информационная система «Консультант Плюс».

Transport Connectivity as a Factor in the Socioeconomic and Demographic Development of the Northern Agglomeration: The Case of Salekhard and Labytnangi

Ol'ga V. Gokova

PhD in Sociological Sciences,
Associate Professor, Department of Regional Economics and Human Resource Management,
F.M. Dostoevsky Omsk State University,
644065, 100/1, 50 Let Profsoyuznov str., Omsk, Russian Federation;
e-mail: capri484@yandex.ru

Abstract

This article examines the impact of transport connectivity on the demographic transformation of the northern agglomeration of Salekhard and Labytnangi. The relevance of the study lies in the fact that for Arctic and northern territories, transport infrastructure is not only a prerequisite for economic development but also a factor in migration attractiveness, accessibility of social services, and population retention. Particular attention is paid to the asymmetrical structure of the agglomeration: Salekhard concentrates administrative, social, and economic functions, while Labytnangi primarily serves as a transportation and logistics hub. Based on an analysis of demographic dynamics, migration processes, and scenario forecasting, it is shown that the construction of a bridge across the Ob River could enhance commuting, improve connectivity between cities, and expand the potential of a unified labor market. However, an infrastructure project alone does not guarantee long-term demographic sustainability. Maximum impact is only possible when transport development is combined with housing, social, and economic policies aimed at retaining the population and reducing the agglomeration's internal asymmetry.

For citation

Gokova O.V. (2026) Transportnaya svyazannost' kak faktor sotsial'no-ekonomicheskogo i demograficheskogo razvitiya severnoi aglomeratsii: opyt Salekharda i Labytnangi [Transport Connectivity as a Factor in the Socioeconomic and Demographic Development of the Northern Agglomeration: The Case of Salekhard and Labytnangi]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 16 (5A), pp. 69-77. DOI: 10.34670/AR.2026.57.30.005

Keywords

Transport connectivity; demographic transformation; northern agglomeration; commuting; Salekhard-Labytnangi.

References

1. Belonozhko, M.L., Konev, Yu.M., & Pinigyn, I.E. (2023). Sotsialnyye pokazateli sistemy upravleniya ustoychivym razvitiyem arkticheskikh territoriy [Social indicators of the management system for sustainable development of Arctic territories]. In: Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Sotsiologiya. Ekonomika. Politika [News of Higher Educational Institutions. Sociology. Economics. Politics]. 16(4), pp. 30-42.
2. Vershinin, I. (2020). Sotsialno-ekonomicheskiye faktory razvitiya arkticheskikh regionov [Socio-economic factors in the development of Arctic regions]. In: Vestnik Universiteta mirovykh tsivilizatsiy [Bulletin of the University of World Civilizations]. (2), pp. 48-56.
3. Demograficheskiye pokazateli [Demographic indicators]. (2026). Tyumenstat. Available at: https://72.rosstat.gov.ru/ofs_demp_ug.
4. Fauzer, V.V. (Ed.). (2014). Demograficheskoye razvitiye rossiyskogo Severa: kollektivnaya monografiya [Demographic development of the Russian North: Collective monograph]. Syktyvkar: Institute of Socio-Economic and Energy Problems of the North, Komi Scientific Centre, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, 240 p.
5. Kudryashova, E.V., Lipina, S.A., Smirnova, O.O., et al. (2019). Arktika: strategiya razvitiya: monografiya [The Arctic: Development strategy: Monograph]. Arkhangelsk: Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, 336 p.
6. Master plan Salekhard – Labytnangi [Master plan of Salekhard – Labytnangi]. (2024). Laboratoriya gradoplanirovaniya im. M.L. Petrovicha [M.L. Petrovich Urban Planning Laboratory]. Available at: <https://labgrad.ru/projects/salehardlabitnangi2024>.
7. Strategiya sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga do 2035 goda [Strategy for the socio-economic development of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug until 2035]. (2026). Departament ekonomiki Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga [Department of Economy of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug]. Available at: <https://de.yanao.ru/documents/active/114985/>.
8. Ukaz Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 26.10.2020 No. 645 “O Strategii razvitiya Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii i obespecheniya natsionalnoy bezopasnosti do 2035 goda” [Decree of the President of the Russian Federation No. 645 of October 26, 2020 “On the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security until 2035”]. Pravovaya spravochno-informatsionnaya sistema “Konsultant Plyus” [Legal Reference Information System “ConsultantPlus”].