



# ГРАНДИОЗНЫЙ ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ «СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД»

*В статье охарактеризованы различные аспекты проекта железнодорожной магистрали «Северный широтный ход», его история, природные условия трассы, задачи, вероятные достоинства и сложности.*

**Ключевые слова:** проект железнодорожной магистрали «Северный широтный ход», природные условия трассы, вероятные достоинства и сложности.



**Шац М.М.**  
канд. геогр. наук  
Институт  
мерзлотоведения им.  
П.И. Мельникова СО РАН  
вед. научн. сотрудник  
mmshatz@mail.ru

**Ж**елезнодорожная магистраль «Северный широтный ход» (СШХ) – один из важнейших транспортных проектов Сибири. Создается в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) протяженностью 707 км. Дорога должна соединить станции «Обская» Северной железной дороги и «Коротчаево» Свердловской железной дороги. СШХ не просто соединит западную и восточную части округа, но и предоставит промышленным регионам Урала, Северо-Запада и центра страны выход через Ямал к Северному морскому пути [2]. Это позволит разгрузить Транссибирскую магистраль, а также поставит Северный морской путь в один ряд с такими крупными водными транспортными артериями как Суэцкий канал.

Целесообразность создания Северного широтного хода определена поручениями Президента РФ и предус-

мотрена рядом документов стратегического планирования правительства РФ (Транспортная стратегия РФ, Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ, Стратегия социально-экономического развития УрФО и др.). Проект включён в региональные программы, по нему получены положительные заключения Минтранса России и Минэкономразвития России об его стратегической значимости.

Основная цель настоящей публикации показать значимость обеспечения северных регионов качественной транспортной сетью и, на примере широко известной системы Северный транспортный ход, продемонстрировать эффективность подобных сооружений. Статья предназначена для студентов и специалистов в области железнодорожного строительства и рационального природопользования.

### История создания Северного широтного хода

Предшественником СШХ был «сталинский» проект – «Трансполярная магистраль», т.е. железная дорога от берегов Баренцева до побережья Охотского морей и до Чукотки [14]. Дорога была задумана еще в 1928 году, в рамках широкого обсуждения вариантов реализации проекта «Великий Северный железнодорожный путь». В 1947-1953 годах был построен участок железнодорожного пути «Чум – Салехард – Коротчаево – Игарка» из Заполярья, пересекающая Полярный Урал. В настоящее время работающий участок заканчивается в Лабитнанги, далее проходит по болотистому северу Западно-Сибирской равнины. Конечный участок «Ермаково – Игарка» также находился за Северным полярным кругом.

В начале строительства в 1947 году планировалось создать порт на мысе Каменном полуострова Ямал. Для этого требовалось построить туда железную дорогу от Печорской магистрали, но возводить морской порт начали одновременно с железной дорогой ещё до разработки самого проекта. В 1948-1949 годах центр железнодорожного строительства в Сибири был окончательно перенесён на сооружение линии «Чум – Лабитнанги».

Однако от самой идеи создания заполярного порта на трассе «Севморпути» не отказались. Выход железной дороги на стык морских и речных коммуникаций обещал возможность создания в районе Игарка – Ермаково крупного транспортного узла. Экономически этот проект был более выгоден, чем предыдущий северный. Развитие линии в восточном направлении создавало реальные предпосылки для установления надёжной транспортной связи северовосточных районов Сибири с индустриальными центрами страны, в т.ч. для развития Норильско-горно-металлургического комбината.

В июне 1966 года в районе прохождения магистрали было открыто третье по величине в мире Уренгойское газовое месторождение. С развитием газовой добычи в ЯНАО и возникновением новых городов вроде Нового Уренгоя, некоторые участки трассы вновь приобрели самостоятельное значение. С 2001-го по 2005-й год стали появляться планы по восстановлению дороги. Последним и окончательным планом является проект «Урал промышленный – Урал Полярный», в рамках которого Трансполярная магистраль приобрела новое название – «Северный широтный ход» [14] (рис.1).

В последнее время отдельные части дороги заброшены или недостроены, а некоторые активно используются различными отраслями народного хозяйства. Новый Уренгой соединён с железнодорожной сетью России через Сверд-

ловскую железную дорогу. Современный совмещённый автомобильный и железнодорожный мост через реку Надым, строившийся с 2011 года, был открыт в сентябре 2015 года.

В 2018 году строительство «Северного широтного хода» было начато при плановых сроках завершения в 2022 году. Прогнозируемый объём перевозок должен составить 23,9 млн тонн – преимущественно газовый конденсат и нефтеналивные грузы. Изначально магистраль предполагалось проложить к 2015 году, но из-за отсутствия бюджетного решения сроки реализации проекта неоднократно переносились [14].

Предполагается, что «Северный широтный ход» разгрузит существующий южный маршрут, выходящий на Транссибирскую магистраль. Возникнут железнодорожные подходы к месторождениям Ямало-Ненецкого автономного округа, а в более далёкой перспективе – и севера Красноярского края, проложит путь к портам Северного морского пути. В ходе осуществления проекта будет построен совмещённый железнодорожный и автомобильный мост через реку Обь общей протяжённостью около 40 км с подходами.

СШХ создается в пределах территории с широким развитием многолетнемерзлых пород (ММП), одним из наименее устойчивых компонентов природной среды, в процессе своей трансформации резко меняющий состав и свойства. Это явление часто сопровождается фазовыми переходами находящимися в них вод и приводит к утрате прочности и монолитности толщи горных пород.

Территория развития ММП, обычно называемая «криолитозоной», является особой составляющей природной среды Севера и представляет верхние горизонты горных пород, характеризующиеся их отрицательной температурой и наличием подземных льдов различного происхождения. Ее мощность достигает глубины до 1,5 км и более, а территория развития составляет около 25% площади поверхности Земли и 65% РФ [4,7].

Многолетнемерзлыми в мерзлотоведении принято считать горные породы, температура которых на глубине около 10-15 м, на протяжении более 2-3 лет отрицательна. К талым или намёрзлым породам, относят ранее находившиеся в мерзлом состоянии, а позднее оттаявшие либо никогда не промерзавшие горные породы с температурой выше 0 °С.

Именно толщи ММП, в которых породообразующим минералом является лед и определяют специфику физических и химических процессов в «криолитозоне», проявляющуюся в ее термике, геохимической зональности, в физико-химических свойствах пород и протекающих в них гео-

логических процессах. Мерзлота обуславливает и повышение сейсмичности в областях своего развития, представляя из себя «прочную плиту», колебания которой передаются гораздо интенсивнее и пространственно шире по сравнению с территориями, где ММП отсутствуют.

Для «криолитозоны» характерна особая чувствительность к внешним воздействиям и ранимость, причем это относится как к естественным процессам, так и техногенезу [4,7]. Неустойчивые к колебаниям температуры мерзлые толщи легко меняют своё фазовое состояние от талого к мерзлому или в обратном направлении.

Это приводит к развитию неблагоприятных и часто опасных геокриологических явлений, негативно воздействующих как на естественную природную среду, так и на инженерно-технические системы.

Особые свойства «криолитозоны», обусловленные своеобразием ее состава – наличием льда, определяют высокую изменчивость ее верхних горизонтов до глубины в несколько метров. В то же время, и это следует подчеркнуть особо, основная часть мерзлой толщи мощностью от десятков до 1500 м весьма стабильна и устойчива к различным природным и техногенным воздействиям. Это очевидно для большинства специалистов положение должно стать краеугольным в оценке последствий динамики климата для состояния и устойчивости «криолитозоны».

В северной части региона ММП имеют сплошной характер распространения, к югу сменяющийся прерывистым и даже островным. Каждая из этих зон характеризуется различными параметрами и температурами мерз-

лых толщ. При этом даже внутри зон мощности и температуры ММП изменяются в направлении с севера на юг – мощности уменьшаются, температуры растут.

Зона сплошной вечной мерзлоты характеризуется наибольшими мощностями мерзлой толщи – от 300 до 500 м и более. Самые низкие температуры в пределах развития ММП опускаются до  $-10^{\circ}\text{C}$ , а в районах развития сезонно мерзлых грунтов возрастает до  $5^{\circ}\text{C}$ . В зоне, где среди ММП отмечаются острова талых пород, мощности мерзлых толщ иногда достигают 150-200 м., но чаще от 10-12 до 100-150 м при температурах от  $-2$  до  $0^{\circ}\text{C}$ .

Островные мерзлые толщи характеризуются их малыми мощностями от первых метров до нескольких десятков метров и температурами, близкими к  $0^{\circ}\text{C}$  [4,7].

#### Современное состояние проекта

Строительство Северного широтного хода планировалось осуществить с 2018 по 2022 годы. После завершения проекта предполагаемый объём перевозок должен составить 23,9 млн тонн, преимущественно газовый конденсат и нефтеналивные грузы. Изначально магистраль предполагалось проложить к 2015 году, но из-за отсутствия бюджетного решения сроки реализации проекта неоднократно переносились. В феврале 2017 года было заявлено об окончании строительства в 2023 году, стоимость проекта оценена в 236 млрд рублей. В апреле 2021 года в послании Федеральному собранию Владимир Путин заявил что строительство Северного широтного хода может быть профинансировано с помощью инфраструктурного кредита [10].

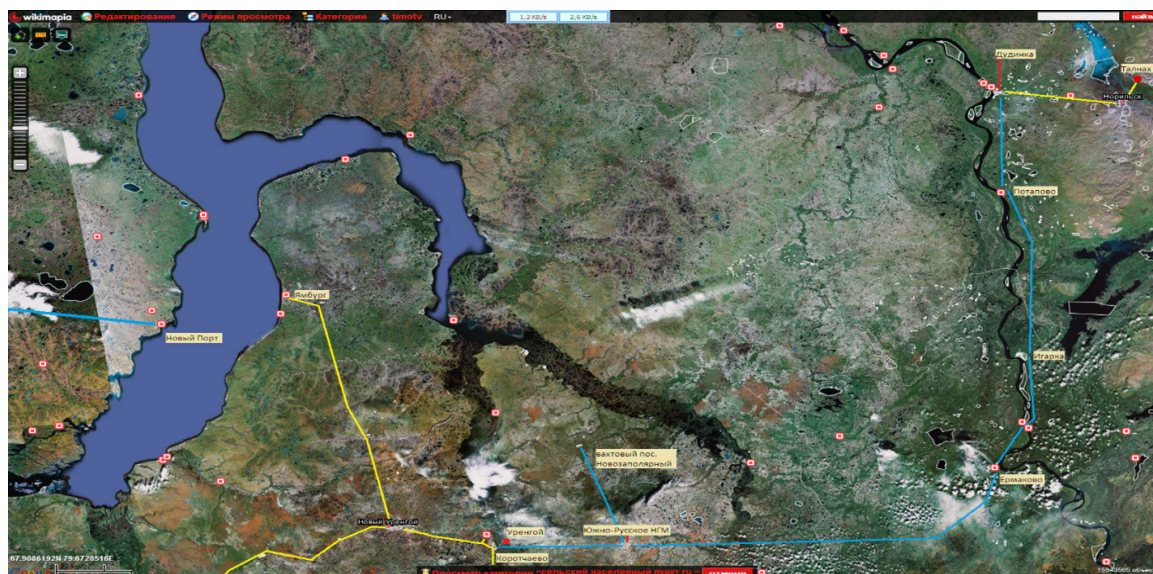


Рис. 1. Схема дороги Северный широтный ход [14].

Правительственная комиссия под председательством вице-преьера Аркадия Дворковича утвердила экономическую модель строительства СШХ, общая стоимость которого оценивается в 130,5 млрд рублей. Согласно новой версии проекта, строительство ветки начнется в 2018 и завершится в 2022 гг.

Финансирование строительства предполагается осуществлять за счет концессионного соглашения. Особо напомним, что в декабре 2016 года президент РФ Владимир Путин заявил, что строительство СШХ в ЯНАО стартует только после того, как будет признана экономическая целесообразность проекта. Изначально предполагалось, что проект строительства СШХ будет реализован АО «Корпорация развития». Однако позже документация была передана РЖД. Отметим, что РЖД также заключила соглашение с ПАО «Газпром» о сотрудничестве в реализации СШХ, на деньги «Газпрома» – всего 17,4 млрд рублей, на которые предполагается реконструировать участок Надым – Пангоды.

Также предполагается организация прямого сообщения между Северной и Свердловской железными дорогами по маршруту «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» в ЯНАО. Проект имеет государственное значение: его реализация будет способствовать ускорению экономического и социального развития российской Арктики. Северный широтный ход позволит связать единой транспортной артерией месторождения «Газпрома» на полуострове Ямал, в Надым-Пур-Тазовском регионе, крупнейшие города ЯНАО – Надым, Салехард, Новый Уренгой, а также строящийся Новоуренгойский газохимический комплекс.

СШХ снимет инфраструктурные ограничения в транспортном сообщении ЯНАО с промышленными предприятиями и портами в европейской части России. Все это позволит существенно оптимизировать логистическое обеспечение объектов «Газпрома» и сократить расстояния доставки грузов. В соответствии с подписанным документом, для реализации проекта «Газпром» планирует создать специальное дочернее общество, которое обеспечит реконструкцию и усиление до требуемых технических параметров железнодорожного участка «Надым – Пангоды» протяженностью 112 км [3].

В свою очередь, ОАО «РЖД» планирует создать специальную проектную компанию, которая в качестве концессионера обеспечит, в частности, сооружение участка «Обская – Салехард – Надым», реконструкцию участка «Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» и строительство железнодорожных частей мостов через реки Обь и Надым.

Участок «Надым – Пангоды» впоследствии планируется передать в аренду специальной проектной компании ОАО «РЖД».

Элементами СШХ являются: строительство мостового перехода через р. Обь; (2,4 км мостового перехода +36,7 км железнодорожных подходов); железнодорожной линии «Салехард – Надым» (353,3 км); железнодорожной части мостового перехода через р. Надым (1,3 км); реконструкция железнодорожного участка «Надым – Пангоды» (104,1 км); реконструкция участка «Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» (188,1 км); реконструкция участка «Коноша – Котлас – Чум – Лабытнанги» (1667 км), включая станцию Обская.

В зоне тяготения СШХ находятся более 19 месторождений, ежегодный рост добычи жидких углеводородов на которых предусмотрен существующими планами недропользователей, в перспективе формирующих грузовую базу СШХ.

При содействии ОАО «РЖД» и правительства ЯНАО подписаны соглашения с ключевыми грузоотправителями по осуществлению грузоперевозок по инфраструктуре СШХ. Основной грузовой поток линии будет представлен, главным образом, углеводородным сырьём, следующим на экспорт. В восточном направлении, в основном, предполагается направление грузов освоения (ЖБИ, трубы, материалы и оборудование и т.д.).

Северный широтный ход со временем станет длиннее, а его продолжением станет плечо Трансполярной магистрали, которая обеспечит возможность наземных подходов к портам Дудинка и Игарка на трассе Северного морского пути и создание железнодорожного сообщения с Норильском. Это, в свою очередь, позволит осваивать сырьевые районы Крайнего Севера круглогодично [11].

Новый отрезок соединит северо-восток Ямала и Норильский промышленный район, но сначала его проинспектируют специалисты Русского географического общества, Российского центра освоения Арктики, Российского университета транспорта, военно-топографического управления Генерального штаба ВС РФ, экспедиционного центра Министерства обороны и Сибирского экспедиционного центра.

Координатор и участник проекта от Ямала – некоммерческое партнёрство «Российский центр освоения Арктики». Первый этап экспедиции «Трансполярная магистраль» – это осмотр и оценка маршрута в марте 2019 года. В сентябре проведены полевые работы, в ходе которых специалисты нанесли на электронную карту характерные точки, барьерные места и места возможных переходов через естественные препятствия. Также они оценили изменения ландшафта и параметры грунтов по маршруту

трассы, провели предварительные топографические исследования двух железнодорожных коридоров – южного и северного по направлению Коротчаево – Игарка – Норильск.

Продление Северного широтного хода на восток предоставит дополнительные возможности по развитию удалённых районов Ямало-Ненецкого автономного округа. В перспективе весь пояс поселений в регионе будет включён в единую транспортную систему страны, поэтому поддержка этой экспедиции – это инвестиции в жизнь будущих поколений северян.

Предполагается реконструкция станции Обская-2, строительство железнодорожного участка станция Обская-2 – Салехард, мостового перехода через реку Обь, линии Салехард – Надым (Хорей), моста через реку Надым, реконструкцию железнодорожных участков Надым (Хорей) – Пангоды и Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево [11].

На Ямале раньше срока вводят составляющую Северного широтного хода – дорогу Надым-Салехард. В конце 2020 г. дорога была близка к завершению и дорожники завершали устройство последних километров в щебне. Официальный запуск движения по новой дороге состоялся 9 декабря 2020 г. Её протяжённость составляет 344 километра, и она является одной из важнейших транспортных артерий ЯНАО [8,9].

Объект сложный и, учитывая климатические условия и повышенные требования к экологической безопасности, очень дорогой. Но для нас эта дорога, как и мост через Надым – важные составные Северного широтного хода. А его реализация превратит наш регион в транспортно-логистический узел федерального значения, даст новый толчок развитию Российской Арктики, заявлял губернатор Ямала Дмитрий Артюхов.

Президент РФ Владимир Путин в своем послании Федеральному собранию 21 апреля 2021 г. заявил, что строительство Северного широтного хода может быть профинансировано с помощью инфраструктурного кредита, который будет предоставляться под полным контролем федерального казначейства и только под конкретные проекты, прошедшие детальную экспертизу на федеральном уровне. Так ЯНАО совместно с нашими крупными компаниями с помощью предложенного механизма сможет запустить строительство Северного широтного хода. Этот проект давно прорабатывается, его давно пора запускать, для этого есть все возможности, отметил глава государства. Общая стоимость проекта предварительно оценивается более чем в 200 млрд руб. [8,9,10].

#### Перспективы, выгоды и преимущества проекта

К числу наиболее очевидных обстоятельств выгоды для проекта следует отнести следующие. Во-первых, железная дорога пройдёт через комплекс нефтегазовых месторождений Сибири. Это не только Южно-Русское НГМ, но и целая группа месторождений, входящих в структуру проекта «Восток Ойл», это 15 месторождений Ванкорского кластера, Западно-Иркенский участок, Пайяхская группа месторождений и месторождения Восточно-Таймырского кластера. Соответственно возникает потребность транспортно-логистического сопровождения ресурсного освоения новых приполярных территорий [1].

Во-вторых, линия СШХ получает сопряжение с одной из самых северных железных дорог мира – Норильской. Тем самым регион получал бы возможность развивать транспортное сообщение, как грузовое, так и пассажирское, интегрировавшись в общесетевую систему железнодорожных сообщений. Стабильная доставка грузов и продукции позволила бы минимизировать существующую зависимость от сезона и периода навигации. К тому же ввод дороги позволил бы приступить к масштабной утилизации лома чёрных и цветных металлов, накопившегося в Норильском промышленном районе.

В качестве третьего аргумента выступает возможность формирования в регионе арктической Таймыро-Туруханской опорной зоны в соответствии с госпрограммой по развитию российской Арктической зоны. Проектом планируется привлечение инвестиций в развитие инфраструктуры Норильского промрайона, создание Усть-Енисейского и Хатангского центров нефтегазодобычи, а также Диксонского центра угледобычи. Реализация проекта, как ожидается, позволит ежегодно экспортировать с севера Красноярского края до 3 млн т угля и до 5 млн т нефти с созданием до 4 тыс. дополнительных рабочих мест [13].

Предполагается, что Северный широтный ход разгрузит существующий южный маршрут, выходящий на Транссибирскую магистраль. Возникнут железнодорожные подходы к месторождениям Ямало-Ненецкого автономного округа, а в более далёкой перспективе и севера Красноярского края, вплоть до Дудинки, которая уже связана изолированной железной дорогой с Норильском. Северный широтный ход проложит путь к портам Северного морского пути, также и к порту Сабетта. В ходе осуществления проекта будет построен совмещённый железнодорожный и автомобильный мост через реку Обь общей протяжённостью около 40 км с подходами (затраты около 60 млрд руб).

Северный широтный ход соединит железнодорожным сообщением города Салехард и Надым, а также посёлок Пангоды с центральной частью России. Северный широтный ход сократит протяжённость транспортных маршрутов из Западной Сибири в порты Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей. Уменьшение расстояния доставки грузов посредством нового железнодорожного пути для основных грузоотправителей может составить 1000 км. Окупаемость проекта не менее 30 лет.

По Северному широтному ходу будут перевозиться углеводороды и нефтепродукты, основной поток которых дадут НОВАТЭК, а также широкая фракция лёгких углеводородов и полиэтилен с Новоуренгойского газохимического комплекса «Газпрома», нефть и газовый конденсат с «Роспана» и «Геотрансгаза».

В рамках реализации проекта Северного широтного хода планируется строительство железной дороги «Бованенково – Сабетта», так называемый «СШХ-2». В перспективе до 2030 года планируется продолжить железную дорогу от Коротчаево на восток до Южно-Русского нефтегазового месторождения = 122 км и от него до Игарки через Ермаково – 482 км. В качестве ещё более дальней перспективы существуют планы по строительству железной дороги «Игарка – Дудинка». Продолжение строительства Северного широтного хода дальше на восток до морского порта Дудинка, с последующим сопряжением с Норильской железной дорогой [13].

Пропускная способность новой железной дороги в Арктике в 2023 году составит почти 24 млн т грузов в год. Руководство РФ рассчитывает, что эта магистраль придаст импульс экономическому развитию Заполярья, разгрузит Транссиб и увеличит грузопоток по Северному морскому пути. Чем уникален один из крупнейших инфраструктурных проектов современной России, по мнению агентства РТ, позволяющий соединить Северную и Свердловскую железные дороги. Это даст возможность связать богатые углеводородами регионы Арктики и Западной Сибири, а также промышленно развитый Урал. Проект Северного широтного хода активно обсуждается последние пять лет. В строительстве магистрали заинтересованы федеральное правительство, власти ЯНАО, РЖД и крупные энергетические корпорации («Газпром», «Новатэк») [1].

В декабре 2016 года на традиционной пресс-конференции В. Путин назвал СШХ «хорошим, нужным для экономики страны проектом». По мнению главы государства, железнодорожная сеть позволит диверсифицировать транспортную систему РФ, разгрузить Транссибирскую магистраль, а также поддержит развитие пор-

та Сабетта, через который Россия экспортирует сжиженный природный газ (СПГ).

О СШХ говорили и на самом высоком уровне. Выступая на пленарном заседании III Железнодорожного съезда в ноябре 2017 года, президент РФ Владимир Путин заявил, что Северный широтный ход «сократит плечо доставки грузов в районы Западной Сибири и даст новый импульс развитию российской Арктики и Северного морского пути» [5].

Общие вложения в Северный широтный ход оцениваются в 236 млрд рублей. Почти половина этой суммы – 105 млрд. заложена в инвестпрограмму РЖД. Бюджетные расходы составят 30 млрд рублей. Государственные средства будут выделены в виде капитального гранта (форма частичной компенсации расходов). По данным Института исследования проблем железнодорожного транспорта, стоимость строительства 1 км СШХ может достичь \$2,8 млн. Столь высокие затраты на прокладку путей объясняются суровыми природно-климатическими условиями Заполярья.

По предварительным подсчётам, пропускная способность Северного широтного хода в сравнении с существующей инфраструктурой удвоится, а объёмы транспортировок вырастут более чем в 10 раз. Главный эксперт-аналитик отдела комплексных исследований Института проблем естественных монополий Сергей Минков отметил, что доля газового конденсата в перевозках превысит 50%. В частности, смесь углеводородов будет перевозиться с принадлежащего «Новатэку» Пуровского завода в Тюменской области в порты северо-западной части РФ. Также, считает С. Минков, Северный широтный ход окажет положительное влияние на развитие экспорта СПГ. По прогнозу Сибирского научно-аналитического центра, с вводом новых мощностей в ЯНАО и на Гыданском полуострове производство сжиженного природного газа в 2025 году должно вырасти с 16,5 млн до 93,5 млн т, т.е. Россия станет крупнейшим поставщиком этого продукта [1].

Во время посещения завода по сжижению природного газа «Ямал СПГ» в посёлке Сабетта, Президент РФ Владимир Путин заявил, что помимо СПГ, Северный широтный ход будет использоваться для транспортировки продуктов переработки попутного нефтяного газа, различных нефтепродуктов, сырой нефти, чёрных металлов, железобетонных изделий и полиэтилена.

В целом реализация Северного широтного пути позволит развить железнодорожную сеть страны, увеличить транспортную доступность, разгрузив существующую инфраструктуру, которая функционирует на пределе провозных и

пропускных способностей. Кроме того, немало важно, что проект способствует созданию новых рабочих мест и наполняемости бюджетов.

### **Ускорить и загрузить: Северный широтный ход снова под вниманием**

Недавно президент страны Владимир Путин утвердил перечень поручений по итогам встречи с модераторами ключевых сессий Восточного экономического форума 3 сентября 2021 года [13]. В частности, правительству РФ было поручено «рассмотреть вопросы об ускорении реализации проекта по строительству железнодорожного Северного широтного хода». Срок реализации поручения – до 1 декабря 2021 года. Другие сроки, а именно реализации самого проекта, пока не уточняются. Северный широтный ход – один из самых значительных инфраструктурных проектов. Но сроки его реализации уже не первый год затягиваются, а в программу финансирования постоянно вносятся корректировки.

Когда еще проект дороги только обсуждался, в качестве конечной точки железнодорожного хода на востоке фигурировала не только ст. Коротчаево Свердловской железной дороги, но и грузовая станция Дудинка Норильской железной дороги. В пользу продолжения СШХ до Дудинки сегодня указываются три аргумента, в том числе тот факт, что железная дорога пройдет через комплекс нефтегазовых месторождений Восточной Сибири. Кроме того, линия СШХ получает сопряжение с одной из самых северных железных дорог мира – Норильской [12].

8 августа 2018 года было подписано распоряжение правительства РФ о заключении концессионного соглашения в отношении строительства железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым. Проект СШХ призван обеспечить полуострову Ямал постоянную связь с Большой землей, соединить Северную и Свердловскую железные дороги и открыть выход к Северному морскому пути и арктическим шельфам. Спустя два месяца концессионное соглашение по проекту СШХ было подписано между Федеральным агентством железнодорожного транспорта и специально созданной компанией.

Идея создания самой северной железной дороги, соединяющей поселок Бованенково с портом Сабетта, принадлежала властям Ямала. Главным вопросом стало финансирование проекта. Тогда еще губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин рассказывал, что СШХ-2 может стоить до 90 млрд рублей. Инвесторами было предложено стать РЖД и «Газпрому».

Но в начале октября прошлого года, когда ОАО «РЖД» верстало проект инвестпрограммы

на 2020-2023 гг. общим объемом около 3 трлн рублей, из документа следовало, что строительство Северного широтного хода отложено. Несмотря на заявления В. Путина о том, что Северный широтный ход «сократит плечо доставки грузов в районы Западной Сибири, даст новый импульс развитию российской Арктики и Северного морского пути», заместитель главы «Росатома», руководитель дирекции Севморпути Вячеслав Рукша высказывался ранее о том, что СШХ никак не повлияет на увеличение загрузки СМП [6,12].

В конце лета Республику Коми включили в проект строительства СШХ. Проект строительства Северного широтного хода позволит создать на территории региона 1,5 тыс. новых рабочих мест, привлечь более 100 млрд рублей инвестиций и открыть новые направления перевозок пассажиров и грузов. Как сообщал ранее глава Коми Владимир Уйба, на территории региона усилят действующую железнодорожную инфраструктуру и построят новые объекты, сейчас ведется их проектирование.

Недавно глава Министерства экономического развития России Максим Решетников отмечал, что добыча полезных ископаемых – это основной источник экономики в ЯНАО. Но этим преимуществом регион не сможет воспользоваться, если не будет реализована транспортная связность. Проект действительно имеет важные экономические эффекты, пусть они и не моментальные, а часть из них еще предстоит подтвердить. Но это тот проект, который способен в том числе дать экономический эффект, когда он заработает. Это и большая стройка, и ее обслуживание, и газопоток», – подчеркнул М. Решетников [6,12].

Министр заявил, что реализовать его необходимо в ближайшее время, этому будет способствовать новый инструмент – механизм бюджетных инфраструктурных кредитов. Не исключено, что на реализацию проекта будут направлены средства Фонда национального благосостояния.

### **Заключение**

Во время недавнего посещения завода по сжижению природного газа «Ямал СПГ» в посёлке Сабетта, президент РФ Владимир Путин заявил, что помимо СПГ, Северный широтный ход будет использоваться для транспортировки продуктов переработки попутного нефтяного газа, различных нефтепродуктов, сырой нефти, чёрных металлов, железобетонных изделий и полиэтилена.

Совсем недавно проект Северного широтного хода получил новый импульс реализации. Президент РФ Владимир Путин дал поручение

правительству, ОАО «РЖД» и ПАО «Газпром» начать активное строительство на объектах Северного широтного хода уже в 2022 году. Президент подчеркнул, что ввод железной дороги поможет разгрузить Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали. Воплощение в реальность проекта Северного широтного хода имеет принципиальную важность с учетом переориентации экспорта основных ресурсов России на Восток, отметил глава государства.

Что касается российской нефти, газа, угля, реализация проекта позволит увеличить их потребление на внутреннем рынке. Возрастет возможность стимулировать глубокую переработку сырья, нарастить поставки энергоресурсов в другие регионы, где они действительно нужны.

Для решения этой задачи необходимо использовать все имеющиеся возможности, включая развитие транспортных систем, в том числе и железнодорожный Северный широтный ход. Активное создание объектов этой магистрали «должно начаться уже в текущем году» отметил президент.

В целом реализация Северного широтного пути позволит развить железнодорожную сеть страны, увеличить транспортную доступность, разгрузив существующую инфраструктуру, которая функционирует на пределе провозных и пропускных способностей. Кроме того, немаловажно, что проект будет способствовать созданию новых рабочих мест и наполняемости бюджетов. <sup>XXI</sup>

#### Литература

1. Алексей Завкасин «Проект будущего»: зачем Россия строит многокилометровую железную дорогу в Арктике. Электронный ресурс. URL: <https://russian.rt.com/russia/article/539381-sshh-arktika-proekt>. Источник: <https://russian.rt.com/> Дата обращения: 25 июля 2018.
2. В Салехарде дан старт проекту Северный широтный ход. Электронный ресурс. URL: <https://news.rambler.ru/other/39818389-v-saleharde-dan-start-proektu-severnoy-shirotny-hod/>. Источник: <https://news.rambler.ru/>. Дата обращения: 18.07.2018.
3. «Газпром» примет участие в создании Северного широтного хода. Электронный ресурс. URL: <https://www.gazprom.ru/press/news/2017/march/article318332/>. Источник: <https://www.gazprom.ru> Дата обращения: 30 марта 2017, 13:20
4. Геокриология СССР. Средняя Сибирь / К. А. Кондратьева, С. М. Фотиев, Н. С. Данилова и др. — Недра Москва, 1989. — 413 с.
5. Ибрагим ХАДЖИЕВ Дорожное строительство: аршином не измерить, по Энгелю не посчитать. Электронный ресурс. URL: <https://rcmm.ru/dorozhnoe-stroitelstvo/34684-dorozhnoe-stroitelstvo-arshinom-ne-izmerit-po-engelyu-ne-poschitat.html>. Источник: <https://rcmm.ru/>. Дата обращения: 27.03.2017.
6. Кредит на Северный широтный ход предоставят пять российских банков.. Электронный ресурс. URL: <https://regnum.ru/news/2521877.html>. Источник: <https://regnum.ru/news/>. Дата обращения: 07.06.2019.
7. Лещиков Ф.Н., Шац М.М. Мерзлые породы юга Средней Сибири. Н-ск, Наука, 1983, 87 с.
8. На Ямале раньше срока вводят составляющую Северного широтного хода. Электронный ресурс. URL: <https://regnum.ru/news/economy/3132762.html> Источник: <https://regnum.ru/>. Дата обращения: 11.03.2020.
9. На Ямале начинается полевой этап реализации проекта Электронный ресурс. URL: <https://regnum.ru/news/2470777.html>. Источник: <https://regnum.ru/news/>. Дата обращения: 21.11.2020.
10. Путин: Северный широтный ход может быть построен за счет инфраструктурного кредита. Электронный ресурс. URL: . Источник: <http://www.morvesti.ru/news/> Дата обращения: 21.04.2021
11. Северный широтный ход продолжит Трансполярная магистраль. Электронный ресурс. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2577527.html>. Источник: <https://regnum.ru/news/>. Дата обращения: 15.67.2020.
12. Трансполярная магистраль. Электронный ресурс. URL: <https://www.popmech.ru/technologies/8704-doroga-prizrak-stalinskaya-stroyka-veka/> Источник: <https://www.popmech.ru/>. Дата обращения: 07.12.2019.
13. Ускорить и загрузить: Северный широтный ход снова под вниманием. Электронный ресурс. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/696912-proekt-severnoy-shirotnogo-khoda-obsudili-na-soveshchani-u-zampredsedatelya-pravitelstva-rf-yu-bor/> Источник: <https://neftegaz.ru/news/> Дата обращения: 19.10.2021.
14. ШАЦ М.М. Знаменитые дороги Севера. История, особенности, состояние// Дороги России XXI века, № 6 (120) 2020. С.32-49.

UDC: 551.345 +624

M, M, Shatz, Candidate of Geology, P.I. Melnikov Permafrost Institute SB RAS leading scientific employee, mmshatz@mail.ru

## THE GRANDIOSE PROJECT OF THE RAILWAY LINE «NORTHERN LATITUDINAL WAY»

**Abstract:** The article describes various aspects of the Northern Latitudinal Railway project, its history, natural conditions of the route, tasks, probable advantages and difficulties.

**Keywords:** the project of the railway line «Northern latitudinal way», natural conditions of the route, likely advantages and disadvantages.