

УДК 656.23

https://doi.org/10.33619/2414-2948/124/14

СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД - СТРОИТЕЛЬСТВО МЕГАПРОЕКТА СТАЛКИВАЕТСЯ С ФИНАНСОВЫМИ ПРОБЛЕМАМИ

©*Выдашенко Л. А.*, ORCID:0000-0002-1372-5516, SPIN-код: 8436-5179,
Уральский государственный университет путей сообщения,
г. Екатеринбург, Россия, *Vydashenko@mail.ru*

THE NORTHERN LATITUDINAL PASSAGE CONSTRUCTION OF THE MEGAPROJECT IS FACING FINANCIAL PROBLEMS

©*Vydashenko L.*, ORCID:0000-0002-1372-5516, SPIN-code: 8436-5179,
Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, *Vydashenko@mail.ru*

Аннотация. Масштабный инфраструктурный проект «Северный широтный ход» даёт возможность вывозить грузы с месторождений на Ямале. Проект ориентирован на освоение, заселение и развитие новых территорий, обладающих значительными природными ресурсами. Новая дорога сделает рентабельной разработку нескольких крупных месторождений региона, которые сейчас считаются труднодоступными. Северный широтный ход — проект, который десятилетиями называли «основой арктической логистики», снова столкнулся с суровой реальностью – дефицитом финансирования и приостановке концессионного соглашения на три года. Цель данной статьи проанализировать этот проект с истории его появления и рассмотреть какие финансовые проблемы в его реализации на текущее время возникли.

Abstract. The large-scale infrastructure project "Northern Latitudinal Passage" enables the transportation of cargo from Yamal fields. The project is aimed at the development, settlement, and expansion of new territories endowed with significant natural resources. The new road will make the development of several large deposits in the region, currently considered difficult to access, profitable. The Northern Latitudinal Passage, a project for decades called "the backbone of Arctic logistics," has once again encountered a harsh reality: a funding shortage and a three-year suspension of the concession agreement. This article analyzes this project from its inception and examines the financial challenges it has faced to date.

Ключевые слова: северный широтный ход, Арктика, грузовая база, концессионное соглашение.

Keywords: Northern Latitudinal Passage, Arctic, cargo base, concession agreement.

Геоэкономическое и геополитическое положение России в Арктической зоне подтверждается колоссальным богатством природных ресурсов, наличием трансконтинентальных транспортных маршрутов, Северного морского пути, экологической безопасностью. В последние годы возникла необходимость экономического развития северных территорий в качественном аспекте с целью защиты национальной экономики от постоянных скачков мировых цен на ряд экспортных товаров. В этой связи особое значение приобретает строительство транспортных коридоров, которые призваны обеспечить транспортную доступность в самые отдаленные регионы страны, увеличить объемы грузоперевозок, освоить богатейшие природные месторождения и др. Строительства

Северного широтного хода, способного решить стратегические задачи страны. Вспомним с чего всё начиналось. Проект Северный широтный ход задумывался ещё в 1928 году, нужно было – связать железнодорожными путями заполярные регионы страны с Центральной Россией и Северо-Западом. Пути должны были тянуться от берегов Баренцева моря восточнее Архангельска до побережья Охотского моря и до Чукотки. Предполагалось, что за счёт развития транспортной инфраструктуры можно решить комплекс задач – обеспечить удобную связь с северными портами, укрепить оборону арктических рубежей и начать активное освоение заполярных территорий с их богатыми недрами и суровым климатом. К практической реализации смогли приступить только в послевоенное время с 1947 г по 1953 г (<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1534124>).

В 1949 году дорогостоящий проект был свёрнут. Изначально стройку попытались законсервировать, однако даже консервация показалась слишком трудоёмким процессом. В итоге проект был закрыт и в дальнейшем упоминался исключительно в мемуарах советских диссидентов под именем «Мёртвая дорога». В марте 2017 г ОАО «РЖД» и «Газпром» заключили соглашение, в соответствии с которым в рамках строительства СШХ «Газпром» построит и введёт в эксплуатацию железную дорогу Надым – Пангоды протяжённостью 112 км. ОАО «РЖД» в рамках своей инвестиционной программы выполнит реконструкцию примыкающих участков Коноша – Котлас – Чум – Лабытнанги Северной железной дороги, включая станцию Обская, а также железнодорожной линии Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево Свердловской железной дороги. Проект был разработан таким образом, что основные участники Проекта (ОАО «РЖД», ПАО «Газпром», ЯНАО) финансируют строительство и реконструкцию объектов собственной уже имеющейся железнодорожной инфраструктуры, а строительство новых объектов осуществляется с привлечением средств частных инвесторов по концессионной схеме. Участники проекта СШХ представлены на Рисунке 1.

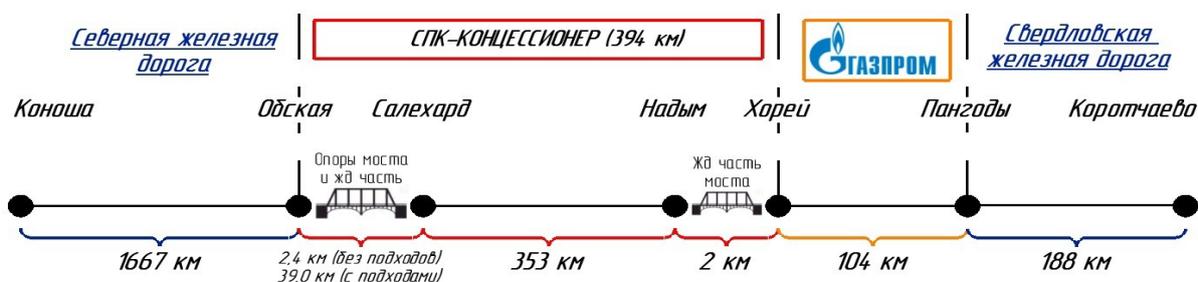


Рисунок 1 Участники проекта СШХ

Согласно проекту концессионного соглашения Российская Федерация (в лице Росжелдор) выступает концедентом, а концессионером определена специальная проектная компания (далее СПК-Концессионер) — дочернее общество ОАО «РЖД». Финансирование проекта будет осуществляться за счет концессионного соглашения, СПК-Концессионер за счет собственных и привлеченных средств построит железнодорожную часть мостового перехода через реку Обь с железнодорожными подходами; участок железной дороги Салехард – Надым (Хорей); железнодорожную часть мостового перехода через реку Надым. ОАО «РЖД» профинансирует развитие железнодорожных подходов к СШХ со стороны Свердловской и Северной железных дорог. ПАО «Газпром» будет финансировать развитие ж.д. участка Хорей–Пангоды.

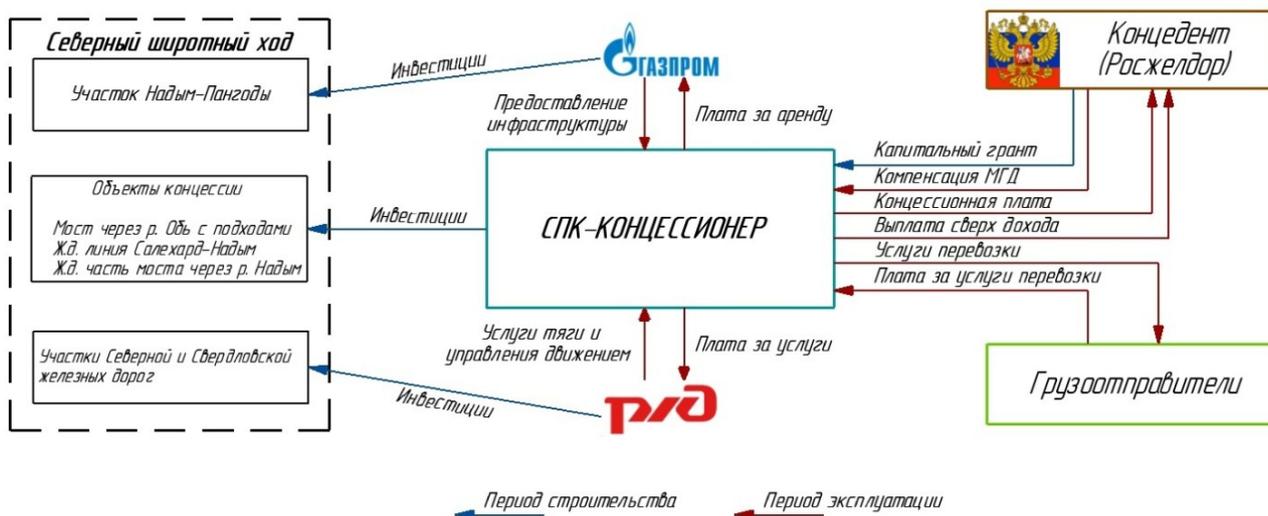


Рисунок 2. Участники проекта СПК-Концессионер

Масштабный инфраструктурный проект предоставит возможность вывозить грузы с месторождений на Ямале, планируемый грузопоток оценивается почти в 24 млн т/в год грузов. В основном это — газовый конденсат. Россия получит связь между городами севера, соединение существующих железных дорог, а также развитие Севморпути. Обрато пойдут строительные материалы, техника, средства снабжения и обеспечения, продукты и многое другое. Также новая дорога сделает рентабельной разработку нескольких крупных месторождений региона, которые сейчас считаются труднодоступными. В перспективе до 2030 г предусматривалось продолжить магистраль от Коротчаево на восток до Игарки через Южно-Русское нефтегазовое месторождение (НГМ) и Ермаково. Протяженность магистрали: Коротчаево – Южно-Русское НГМ – 122 км; Южно-Русское НГМ – Игарка – 482 км. В качестве еще более дальней перспективы планировалось строительства железной дороги Игарка – Дудинка (Рисунок 3).

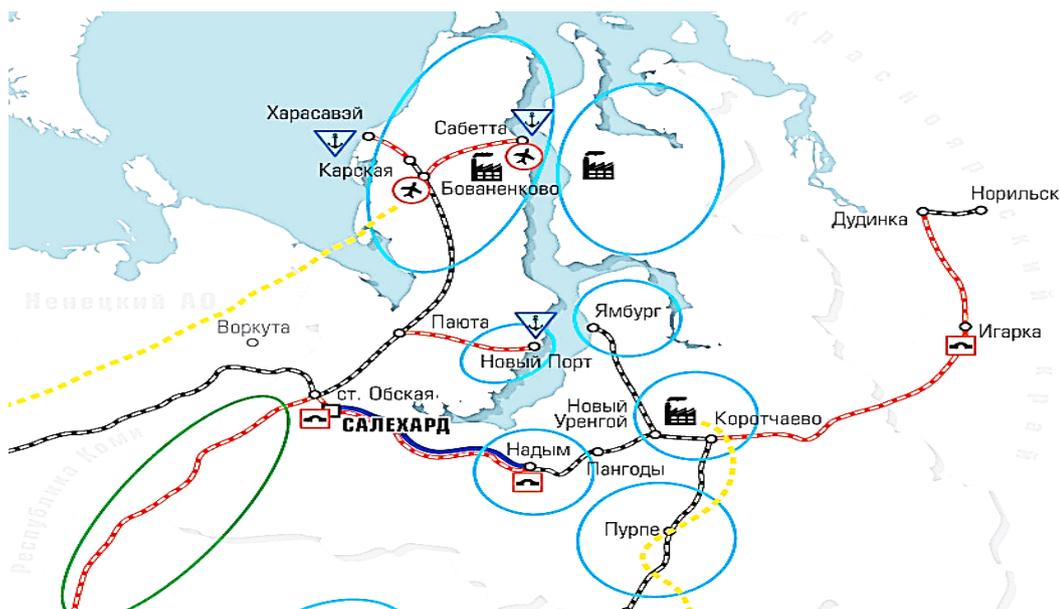


Рисунок 3. Возможное продолжение Северного широтного хода в Красноярский край

В Арктической зоне РФ капитальные затраты на транспортную инфраструктуру очень высоки. Зачастую, отдельные сырьевые компании разрабатывают индивидуальные, обычно несогласованные между собой, транспортные стратегии развития месторождений, что приводит к неоправданному повтору транспортных объектов, росту совокупных затрат. Вместе с тем, необходимое для снижения рисков дублирование инфраструктуры общего пользования фактически не производится, временные причалы разрушаются, зимники исчезают бесследно, тогда как преимущества круглогодичного сообщения, действующего не год и не два, а несколько десятилетий, однозначны и их нельзя переоценить. В текущей экономической ситуации в России проект становится проблемным. При действующей ключевой ставке и дефиците бюджета финансирование таких объектов за счёт кредитных средств становится неподъёмным бременем для любого концессионера. Главная проблема СШХ — катастрофический рост стоимости. Если в 2017 году оценки варьировались в пределах 230–260 млрд рублей, то сегодня в 2026 году актуальная смета превышает 800 млрд. Самый дорогой объект — мост через Обь. Его стоимость оценивается в 150–180 млрд рублей. В условиях дефицита финансирования, принято решение о его заморозки на 3 года. Заморозка — это возможность посчитать текущие расходы и разработать новую финансовую модель. На период паузы государство может взять на себя обслуживание накопленного долга, а концессионер — лишь операционные расходы проектной компании. Даже если деньги будут найдены, остаётся главный вопрос: что возить? Первоначальные прогнозы опирались на обязательства «Газпрома» и «Новатэка», но текущая геополитическая и рыночная ситуация внесла коррективы. Компании развивают собственные логистические маршруты (СПГ-танкеры), и зависимость от железной дороги снижается. Экспорт энергетического угля при текущих тарифах также становится нерентабельным, а возможности вывоза увеличенного грузопотока морем через Сабетту требуют развития ледокольного флота, сроки по которому также сдвигаются. СШХ сейчас — это «резервный» проект и когда на Восточный полигон не хватает 3 триллионов, вкладывать 800 миллиардов в Арктику с неочевидной окупаемостью — это финансовая ошибка. Пауза даст время понять, нужен ли нам этот коридор в текущем виде или его стоит сократить, например, исключив мост через Обь из концессии и передав его в инвестпрограмму ОАО «РЖД». Государство даёт понять: Арктика важна, но не безгранична в плане трат. Для РЖД и региональных властей это шанс провести реальный аудит грузовой базы и проектных решений. Если через три года СШХ не обретёт прозрачную экономическую логику, он рискует навсегда остаться в истории как самый амбициозный «недострой» XXI века.

Список литературы:

1. Федоров Ю. Н., Фейло М. Б., Чурилин А. Ю., Поречина И. А. Создание железнодорожного Северного широтного хода // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2017. №4 (71). С. 40-44.
2. Выдашенко Л. А., Рыкова Л. А., Выдашенко П. А., Митракова П. В. Исследование грузовой базы северных регионов Российской Федерации при строительстве северного широтного хода // Бюллетень науки и практики. 2022. Т. 8. №9. С. 428-435. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/82/48>
3. Петрова Т. Э., Лобанов В. В., Русинова Е. Е. Строительство Северного широтного хода в Арктической зоне Российской Федерации: социальные аспекты // Вестник Нижегородского университета им. НИ Лобачевского. Серия: Социальные науки. 2023. №3(71). С. 75-85.
4. Пехтерев Ф. С., Шестаков Н. А., Кондратенко В. В. Проект долгосрочной программы развития ОАО "РЖД" до 2025 года // Экономика железных дорог. 2017. №12. С. 13-19.

5. Рышков А. В., Постников С. Б. Направления развития инфраструктуры ОАО «РЖД» на период до 2025 года // Современные экономические проблемы развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры. 2020. С. 3-9.

6. Голубев А. А. Проекты Северо-Сибирских стальных магистралей-перспективное транспортное взаимодействие ведущих экономик мира // Метаморфозы истории. 2022. №26. С. 147-161.

7. Серова Н. А., Серова В. А. Основные тенденции развития инфраструктуры наземного транспорта в регионах российской Арктики в допандемийный период // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2024. Т. 27. №3 (85). С. 183.

References:

1. Fedorov, Yu. N., Feilo, M. B., Churilin, A. Yu., & Porechina, I. A. (2017). Sozdanie zheleznodorozhnogo Severnogo shirotnogo khoda. *Transport Rossiiskoi Federatsii. Zhurnal o nauke, praktike, ekonomike*, (4 (71)), 40-44. (in Russian).

2. Vydashenko, L., Rykova, L., Vydashenko, P., & Mitrakova, P. (2022). Study of the Cargo Base of the Northern Regions of the Russian Federation during the Construction of the Northern Latitudinal Railway. *Bulletin of Science and Practice*, 8(9), 428-435. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/82/48>

3. Petrova, T. E., Lobanov, V. V., & Rusinova, E. E. (2023). Stroitel'stvo Severnogo shirotnogo khoda v Arkticheskoi zone Rossiiskoi Federatsii: sotsial'nye aspekty. *Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. NI Lobachevskogo. Seriya: Sotsial'nye nauki*, (3 (71)), 75-85. (in Russian).

4. Pekhterev, F. S., Shestakov, N. A., & Kondratenko, V. V. (2017). Proekt dolgosrochnoi programmy razvitiya ОАО "RZhD" do 2025 goda. *Ekonomika zheleznykh dorog*, (12), 13-19. (in Russian).

5. Ryshkov, A. V., & Postnikov, S. B. (2020). Napravleniya razvitiya infrastruktury ОАО «RZhD» na period do 2025 goda. In *Sovremennye ekonomicheskie problemy razvitiya i ekspluatatsii transportnoi infrastruktury* (pp. 3-9). (in Russian).

6. Golubev, A. A. (2022). Proekty Severo-Sibirskikh stal'nykh magistralei-perspektivnoe transportnoe vzaimodeistvie vedushchikh ekonomik mira. *Metamorfozy istorii*, (26), 147-161. (in Russian).

7. Serova, N. A., & Serova, V. A. (2024). Osnovnye tendentsii razvitiya infrastruktury nazemnogo transporta v regionakh rossiiskoi Arktiki v dopandemiinyi period. *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka*, 27(3 (85)), 183. (in Russian).

Поступила в редакцию
29.01.2026 г.

Принята к публикации
08.02.2026 г.

Ссылка для цитирования:

Выдашенко Л. А. Северный широтный ход - строительство мегапроекта сталкивается с финансовыми проблемами // Бюллетень науки и практики. 2026. Т. 12. №3. С. 133-137. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/124/14>

Cite as (APA):

Vydashenko, L. (2026). The Northern Latitudinal Passage Construction of the Megaproject is Facing Financial Problems. *Bulletin of Science and Practice*, 12(3), 133-137. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/124/14>