



Проект на тысячу лет

Один из самых амбициозных и вместе с тем малоизвестных мегапроектов последних лет — «Урал Промышленный — Урал Полярный» — наконец получил поддержку государства. В ходе реализации проекта российская металлургия избавится от импортозависимости, северные регионы смогут диверсифицировать экономику и получат необходимую для развития инфраструктуру, а машиностроению будут обеспечены крупные заказы. Мешают, как обычно, ведомственная несогласованность и неготовность естественных монополий и частного бизнеса к длительным стратегическим инвестициям.

Урал Промышленный — Урал Полярный

Фотографии:
Алексей Щукин

Модная политическая тенденция последних лет — провозглашать переход от сырьевой экономики к инновационной. Многочисленные медийные вбросы на тему инноваций и модернизации порождают иллюзию скорого безоговорочного наступления эпохи нанотехнологий, адронных коллайдеров и прочих атрибутов постиндустриального уклада.

Тем не менее все мало-мальски здравомыслящие экономисты, производственники и управленцы говорят в интервью совсем другое. Например, что, несмотря на заклинания чиновников, дела с инновациями у нас обстоят не очень хорошо. Что делать ставку в выведении российской экономики из «сырьевого тупика» только на прорывные сверхсовременные технологии, которых у нас, по сути, нет, — опрочетчиво. И что усилия следует сосредоточить на развитии тех отраслей и регионов, которые, с одной стороны, имеют хорошие шансы на рынке, а с другой — окажут стимулирующее воздействие на ряд смежных отраслей/регионов.

Если подходить с этими простыми критериями к идущим в России мегапроектам и даже отдельным секторам экономики, то обнаружится занятая вещь. Например, поддержка российского автопрома в существующем его виде — не очень благодар-

ное дело. А вот судостроение, напротив, представляется занятием крайне перспективным: помимо удовлетворения внутрисоссийского спроса на новые суда (сегодня заказываемые в Корею, Финляндию и где угодно ещё, кроме России), это ещё и оживление нашего огромного машиностроительного комплекса. Сочинская Олимпиада 2014 года [см. страницу 60] и Саммит АТЭС–2012 [см. страницу 54] во Владивостоке представляются проектами политически оправданными, но, с экономической точки зрения, вызывают массу вопросов. Зато освоение Нижнего Приангарья [см. страницу 68], Южной Якутии и Полярного Урала по своим масштабам и амбициям живо напоминает ударные советские стройки и обещает серьёзный макроэкономический эффект для целых регионов.

Казалось бы, кризис — не время для мегапроектов. Но государственный подход и должен заключаться в том, чтобы мыслить стратегически и принимать решения не только в расчёте на текущую прибыль, но и с прицелом на будущее. В 2005 году на совещании в Челябинске президент В. Путин заметил, что стране нужны «принципиально новые подходы и привлекательные перспективные проекты, закладывающие прочный фундамент роста на десятилетия вперёд».

Все три упомянутых проекта отвечают этим критериям. Кроме того, регионы мало освоены, располагают большими запасами природных ресурсов и геополитически весьма значимы для поддержания статуса великой державы. Наиболее очевидным из трёх проектов (в силу своей близости к промышленным центрам) является уральский.

Начало

Приполярный и Полярный Урал — настоящая кладовая полезных ископаемых. Ещё с петровских времён Уральский хребет снабжал растущую российскую экономику железом, медью, лесом и прочими полезными ресурсами. За прошедшие три столетия в регионе возник мощный промышленный кластер — десятки металлургических и машиностроительных предприятий. Но запасы руды на основных месторождениях Южного и Среднего Урала за это время почти исчерпались, и сегодня многие ингредиенты для выплавки стали (включая марганец и хром), а также уголь приходится завозить из-за границы.

Как говорят геологи, все, что есть на промышленно освоенной территории Урала, должно быть и на Приполярном и Полярном. Нынешний губернатор



Ханты-Мансийского АО Александр Филипенко ещё в бытность главой Берёзовского района (это крайний северо-запад Сибири) связывал развитие региона с запасами полезных ископаемых, которые исследовались геологоразведкой с прошлого века. Но до конца девяностых руки до уточнения запасов не доходили: все западносибирские проекты, в том числе и в Ханты-Мансийском автономном округе, были связаны с добычей нефти и газа. Идея диверсификации экономики округа, 90 % бюджета которого наполнялось за счёт нефти, пришла к губернаторской команде задолго до кризиса, который серьёзно снизил доходы региона. «Нефтяные» деньги и раньше вкладывались в инвестпроекты, но наиболее крупным вложением такого рода должен был стать проект освоения природных ресурсов восточных предгорий Северного Урала, что позволило бы снизить долю углеводородов в формировании бюджета до 50 %. Кризис только подтвердил разумность такого подхода.

Ключевым препятствием для освоения территории является отсутствие здесь какой-либо инфраструктуры. Так, в наиболее богатом твёрдыми полезными ископаемыми огромном Берёзовском районе нет ни железных, ни автомобиль-

ных дорог (только зимой, когда замерзают реки и болота, можно проехать по так называемым зимникам), нет источников надёжного электроснабжения. Всё это нужно построить, после чего инвесторы могут приходить, чтобы добывать уголь и руду. Но в одиночку потянуть такой проект не под силу даже зажиточному по российским меркам Ханты-Мансийскому автономному округу, необходимо было объединить усилия нескольких заинтересованных регионов.

Поиск общих интересов начался в 2005 году после упомянутого выше совещания в Челябинске по социально-экономическому развитию Уральского федерального округа, на котором президент РФ Владимир Путин дал поручение развивать Полярный Урал. В декабре того же года межведомственной группой по реализации проекта, возглавляемой заместителем полпреда в УрФО Виктором Басаргиным, было принято решение о создании управляющей компании — ОАО «Урал Промышленный — Урал Полярный». В качестве акционеров в корпорацию вошли Ханты-Мансийский АО, Ямало-Ненецкий АО и Тюменская область. Был разработан одноимённый проект, включающий активизацию геологоразведочных работ, строительство железной и ав-

томобильной дороги, электростанций, предприятий по добыче и переработке металлических руд, угля, леса.

Несколько лет участники проекта пытались убедить правительство РФ и все федеральные ведомства в том, что это уже фактически не региональный и даже не межрегиональный, а национальный проект. Поначалу, несмотря на поручение президента, многие чиновники отнеслись к затее уральцев скептически: уровень доказанных запасов руд был очень небольшим, затраты на инфраструктуру выглядели очень высокими, и перспектива привлечения в эти северные края инвесторов казалась маловероятной.

Тем не менее в июне 2007 года на Санкт-Петербургском экономическом форуме корпорация представила заявку в Инвестиционный фонд РФ, которая была успешно защищена, и получила финансы на проектирование железной дороги. После этого отношение федеральных ведомств к проекту стало быстро меняться. Да и внутри корпорации его называют «пятым национальным проектом» — поскольку эффект, в соответствии с масштабом и результатами, будет заметен и на уровне всей страны.

Лев Коломыц
(визитка на стр. 54)



Атлас проекта



Зачем проект Уралу и России?

«Урал Промышленный — Урал Полярный» предполагает создание уникального индустриально-инфраструктурного комплекса, обеспечивающего развитие, модернизацию и использование имеющегося потенциала промышленности Уральского федерального округа, на базе освоения природно-сырьевых ресурсов Приполярного и Полярного Урала и строительства ключевых элементов опорной транспортной и энергетической инфраструктуры.

Цели

- Радикальное улучшение сырьевой базы промышленности Урала.
- Освоение геостратегически значимой территории.
- Ускорение и снижение рисков развития региональных экономик за счет их масштабной диверсификации.
- Развитие транспортной инфраструктуры и создание новых генерирующих мощностей электроэнергетики.

Задача

Обеспечить транспортную доступность ресурсов Полярного и Приполярного Урала на основе опережающего развития транспортной инфраструктуры. Ядро проекта — строительство железнодорожных линий Полуночное — Обская и Обская — Салехард — Надым.

В значительной мере будет устранена проблема сырьевой безопасности России по стратегическим видам ресурсов. Проект позволит серьезно повысить конкурентоспособность металлургической промышленности и как следствие — машиностроительного, транспортного, строительного и других комплексов.

Инвестиционная ёмкость проекта на первоначальном этапе составляла 543,8 млрд рублей (в ценах 2007 года), из которых:

- 359,7 млрд рублей — доля частных инвесторов;
- 105 млрд рублей — средства Инвестиционного фонда РФ;
- 89 млрд рублей — средства субъектов, входящих в УрФО.

«Урал Промышленный — Урал Полярный»

■ транспорт | 86
■ энергетика | 88

■ освоение
природных
ресурсов | 91

■ промышленность
(инвестиционные
программы) ■ карта | 96



Предпосылки

Уральский округ, занимая менее 11 % территории страны и располагая 8,5 % её населения, производит 16 % ВВП и 21 % всей промышленной продукции. Здесь собирается половина налогов в федеральный бюджет, а концентрация промышленного производства в четыре раза выше среднероссийской.

УрФО обладает почти третью всех разведанных запасов минерального топлива России, шестой частью железных руд, почти десятой частью запасов древесины и практически всем российским газом, природные объёмы которого составляют четверть от мировых запасов.

На протяжении 300 лет Урал формировался как защищённое пространственными барьерами индустриальное ядро страны, и нагрузка на его ресурсную базу постоянно увеличивалась. Особенно этот процесс ускорился в XX веке в ходе индустриализации 30-х годов, эвакуации на Урал более чем 700 предприятий в годы войны, а после неё — при освоении углеводородных ресурсов Западной Сибири. Неудивительно, что за столько лет эксплуатации традиционная ресурсная база Среднего и Южного Урала была в значительной степени выработана.

Основными потребителями уральского сырья являются металлургия и машиностроение округа, в которых занято 380 тысяч и около 400 тысяч человек соответственно. За счёт деятельности металлургов в Свердловской области формируется 56 % объёма промышленной продукции, в Челябинской — 71 %, а также 40 % налоговых платежей.

Большинство предприятий металлургии являются градообразующими, причём во многих случаях (Верхняя Пышма, Магнитогорск, Нижний Тагил, Краснотурьинск, Качканар, Кыштым и другие) это монопрофильные города.

В целом металлургический комплекс УрФО производит 30 % общероссийского объёма продукции,

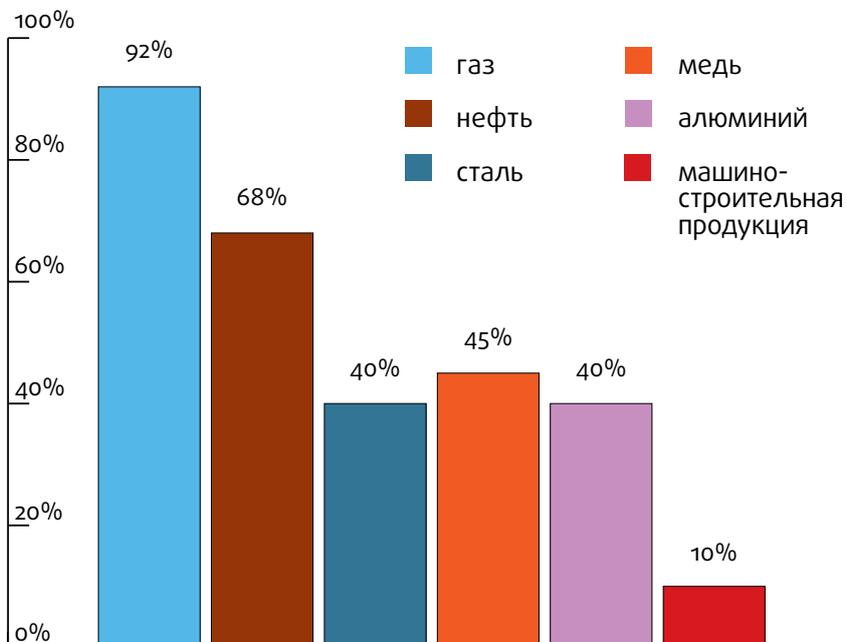


Доля УрФО
в общероссийском
производстве
металлургической
продукции

большая часть которой идет на экспорт (около 60 % — чёрные металлы, около 80 % — цветные). Потребность в металле предприятий округа также достаточно велика — около 7 млн т чёрных металлов в год. В основном это машиностроение, экспортирующее продукции на 775 млн долл. в год. До кризиса объём потребления металла рос на 5 % в год.

В отсутствие своей рудной базы в УрФО ежегодно ввозится 630 тыс. тонн марганцевого концентрата из Грузии, Украины, Казахстана. Из 1,4 млн тонн хромовых руд, необходимых предприятиям округа, 0,8 млн тонн завозится, в том числе, из Турции и Казахстана. Острейший дефицит сырья испытывают медеплавильные заводы. Металлурги зависят от конъюнктуры мировых рынков и от многочисленных посредников по поставкам руды (среднее расстояние доставки сырья — 2500 км), что серьезно снижает прибыль предприятий и их конкурентоспособность. Около 40 % из них убыточны, а остальные только в связи с ростом цен на металлы с 2003 года работают на пределе рентабельности.

Доля УрФО в ряде отраслей экономики России



Планируемые эффекты и результаты

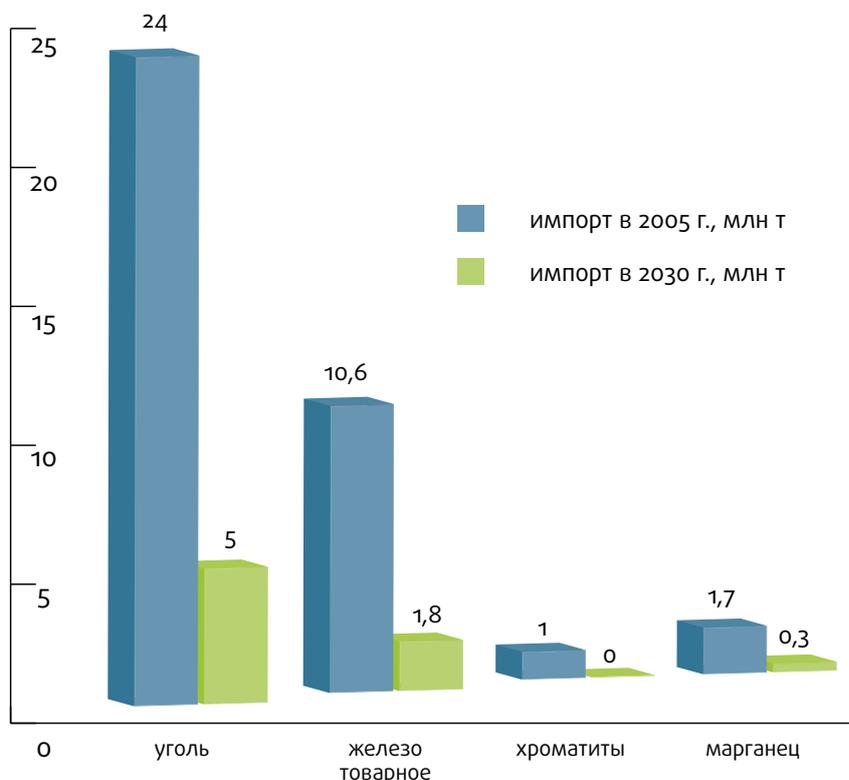
Реализация проекта позволит придать новый импульс уральской энергетике, машиностроению, металлургии, повысить экспортный потенциал Урала, Западной Сибири и России в целом. Будет создана новая горно-рудная база, способная обеспечить потребности отечественной промышленности как минимум до 2050 года и ликвидировать её зависимость от импорта стратегически важных природных ресурсов. Только на сокращении «плеча» доставки железорудного сырья, хромовых, марганцевых руд и угля на 1000 км предприятия сэкономят 4 трлн руб. Ещё порядка 4,5 трлн руб. они выручат за счёт разницы между внутренними и мировыми ценами на хромовую и железную руду.

Во-вторых, будет оптимизирована транспортная схема в двух ключевых для экономики России регионах. Субъекты РФ — участники проекта — получат возможности для экономической интеграции, расширения связей и диверсификации своей экономики.

Дальнейшее развитие районов Крайнего Севера Ханты-Мансийского автономного округа, Ямало-Ненецкого автономного округа, Свердловской области связано с диверсификацией их экономики за счёт вовлечения в хозяйственный оборот новых запасов твёрдых полезных ископаемых и создания производств по первичной переработке сырья. Кроме того, перспективным видится наращивание объёмов добычи нефти и газа, а также развитие энергетики, в том числе с использованием запасов низконапорного газа. Это позволит снизить зависимость от мировых цен на энергоносители.



Импортозамещение за счёт разработки месторождений Полярного и Приполярного Урала



Мультиэффект

Для создания транспортного коридора и формирования новой горнорудной базы потребуется огромное количество тяжёлой техники, транспорта и прочего оборудования, что позволит загрузить заказами предприятия машиностроения и металлообработки не только Урала, но и России в целом. Заводы Южного и Среднего Урала получат заказы на рельсы, трубы, металлические конструкции, электрические провода, шагающие и карьерные экскаваторы, тепловозы. Строительство железнодорожной линии потребует порядка 400 тыс. т рельсов и рельсовых скреплений (почти четверть годового производства рельсов в России), 750 тыс. т металла, металлоконструкций, стальных труб. Это полугодовой объём производства такого крупного предприятия, как «Нижнетагильский меткомбинат».



В рамках реализации проекта сформирован промышленный заказ для предприятий Свердловской, Челябинской и Курганской областей на обеспечение планируемых транспортных, энергетических и горнодобывающих объектов рельсами, шпалой и мостовыми металлоконструкциями. Общая сумма заказа составляет более 200 млрд рублей.

Для горнодобывающих предприятий потребуется 140–150 экскаваторов различных марок, 130 локомотивов, больше сотни автосамосвалов большой грузоподъемности, около 100 буровых станков, тысячи железнодорожных вагонов, спецавтомобилей, станков, спецоборудования. Неудивительно, что в ноябре 2009 г. около 50 предприятий Южного Урала заявили о своем участии в проекте «УП—УП», 26 из них будут поставлять для проекта технику и оборудование.

Железнодорожная магистраль вдоль восточного склона Уральских гор в сочетании с планируемыми широтными линиями Лабытнанги – Надым – Новый Уренгой – Кортчаево – Игарка и далее – Норильск – Дудинка, а также линией Обская – Карская с выходом к Ледовитому океану будет иметь стратегическое значение и существенно улучшит конфигурацию опорной транспортной сети России.

Проект позволит решить проблему энергодифицита и повышения надежности энергоснабжения, проблему дефицита природного газа, которая уже имела место на электростанциях Свердловской, Челябинской и Тюменской областей.

За счёт мультипликативного эффекта, связанного с развитием сопряжённых отраслей (металлургия, машиностроение и т. д.), налоговая отдача возрастет в разы.

Социальная сфера

В результате реализации проекта будут созданы более 50 новых предприятий, 66 тысяч дополнительных рабочих мест в горнорудной промышленности и на транспорте, 3 тысячи рабочих мест в лесной отрасли, 3,5 тысячи в нефтедобыче. Численность населения в зоне действия будущего транспортного коридора по восточному склону Уральского хребта планируется увеличить почти на 150 тысяч человек — с учётом членов семей специалистов и рабочих, а также людей, занятых в сфере обслуживания, образования, медицины.

Улучшится транспортная доступность для жителей удалённых территорий Крайнего Севера.

Проект потребует развития системы подготовки профессиональных кадров, научных исследований и, как ожидается, будет стимулировать развитие малого предпринимательства.

Основой транспортной инфраструктуры станет железнодорожная магистраль по восточному склону Урала Полуночное – Обская, которая в совокупности со строящимися линиями Обская – Карская, Обская – Салехард – Надым и автомобильной дорогой Салехард – Агириш – Урай – Тюмень по кратчайшему пути свяжет промышленный Урал с месторождениями полезных ископаемых Полярного Урала и зоной перспективной нефтегазодобычи, обеспечит выход к Северному морскому пути и к Норильску.

По создаваемой железнодорожной и автомобильной сети с севера на юг предполагается везти экспортные грузы: сжиженный природный газ, деловую древесину, строительные материалы в Индию и Китай, кварцевый концентрат — в Японию, сжиженный газ — в Европу. Навстречу, с юга на север (при достройке железной дороги Обская — Карская до порта Харасавэй с выходом на Севморпуть), будет двигаться экспортная продукция перерабатывающей промышленности Урала и Сибири, лес Югры и Свердловской области.

Согласно прогнозам, общий грузопоток в южном направлении составит в среднем 27,7 млн т в год. В северном направлении, с учётом грузов для предприятий горнорудной и угольной промышленности, нефтегазового, лесопромышленного

комплексов, годовой объём грузоперевозок составит до 20 млн т в год.

Строительство новой железнодорожной линии Полуночное — Обская — Салехард.

Строительство пройдёт на территории Свердловской области, Ханты-Мансийского АО и Ямало-Ненецкого АО с 2010 по 2014 год. Трасса будет пролегать вдоль восточного склона Уральских гор. Строительная длина линии составляет 902,5 км.

В настоящее время завершена разработка проектной документации, 30 ноября 2009 года получено положительное заключение ФГУ «Главгосэкспертиза России».

Строительство новой железнодорожной линии Салехард — Надым.

Эта ветка — часть печально известной, ныне заброшенной Трансполярной железной дороги (стройка № 501), которую заключённые ГУЛАГа укладывали в 1948–1953 годах. В результате нового строительства в период с 2010 по 2014 год северная часть железнодорожной сети Восточной Сибири (ст. Надым) соединится с Северной железной дорогой (ст. Обская). Строительная длина проектируемой линии составляет 354,6 км. Положительное заключение ФГУ «Главгосэкспертиза России» получено 16 октября 2009 года.

Строительство новой железнодорожной линии Обская — Карская. Строительство ведётся в соответствии с перспективными

планами освоения месторождений полуострова Ямал. Эта магистраль полностью проходит за Полярным кругом в условиях вечной мерзлоты и не имеет аналогов в практике мирового железнодорожного строительства. Длина участка — 572 км. Дорога строится на средства ОАО «Газпром».

На линии Обская — Карская уже уложено 490 км верхнего строения главного пути, 76 км верхнего строения станционных и погрузо-разгрузочных путей. Построено 60 мостов, в том числе — уникальный мостовой переход через р. Юрибей протяжённостью почти 4 км. Построено 9 разъездов и станций. В декабре строители достигли станции Бованенково. В дальнейшем им предстоит построить несколько ответвлений — на Новый Порт и Харасавэй, позволяющих обеспечить выход к портам Северного морского пути.

Строительство автомобильной дороги Тюмень — Агириш — Салехард.

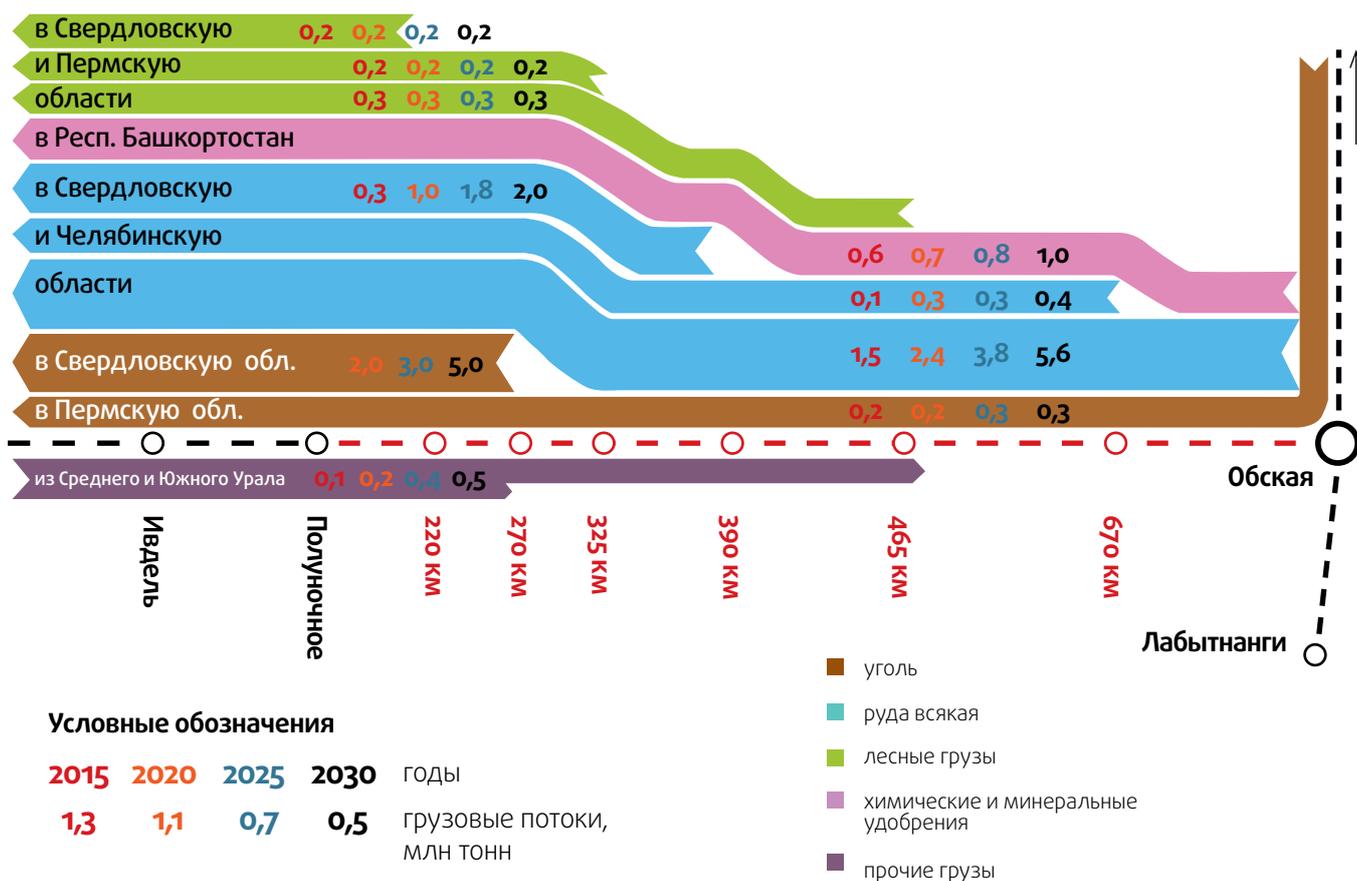
Автомобильная дорога протяжённостью около 800 км свяжет промышленный Урал с зоной освоения Полярного Урала, нефтегазовыми месторождениями, обеспечит выход к Ледовитому океану. Стоимость строительства — 107 561 млн рублей. Источник финансирования — средства субъектов РФ, предусмотренные на проектирование. В дальнейшем предполагается ввести дорогу в рамки ФЦП «Развитие транспортной системы России».

Проект включает строительство

- железнодорожной линии Полуночное — Обская;
- железнодорожной линии Надым — Салехард — Лабытнанги;
- железнодорожной линии Коротчаево — Игарка с перспективой выхода на Дудинку и Норильск;
- автодороги Тюмень — Агириш — Салехард;
- мостового перехода через р. Надым;
- достройку железнодорожной линии Обская — Карская (ОАО «Газпром») с последующим выходом на порт Харасавэй.



Прогноз грузопотоков по линии Полуночное – Обская – Карская



20 октября 2009 года внесена заявка в Минрегионразвития и Минтранс РФ на выделение средств Инвестиционного фонда для реализации второго этапа проекта, который предусматривает строительство железных дорог (в ценах соответствующих лет):

Участок	Инвестиции, млн руб.	Источники финансирования	Сроки строительства
Полуночное — Обская — Салехард	115 993	Инвестиционный фонд	2010–2014
Обская — Салехард	9 500		2010
Полуночное — Обская	106 493		2011–2014
Салехард — Надым	65 463	Инвестиционный фонд, средства частного инвестора	2010–2014
Обская — Карская	130 000	ОАО «Газпром»	1986–2011

Территории Приполярного и Полярного Урала оторваны от электрических сетей Тюменской энергосистемы. Поэтому освещаются и обогреваются они за счёт дальнепривозного угля, мазута и газа. Полуостров Ямал «запитывается» от линии Сургутского энергоузла. Очевидно, что без надёжного источника недорогой электроэнергии никакое серьёзное освоение природных ресурсов в этом регионе невозможно. Для её получения в том числе могут быть задействованы ресурсы низконапорного газа на отработываемых газовых месторождениях, запасы которого оцениваются в 5,3 трлн куб. м. Стоимость электроэнергии, вырабатываемой с его использованием, вдвое ниже, чем при обычной генерации.

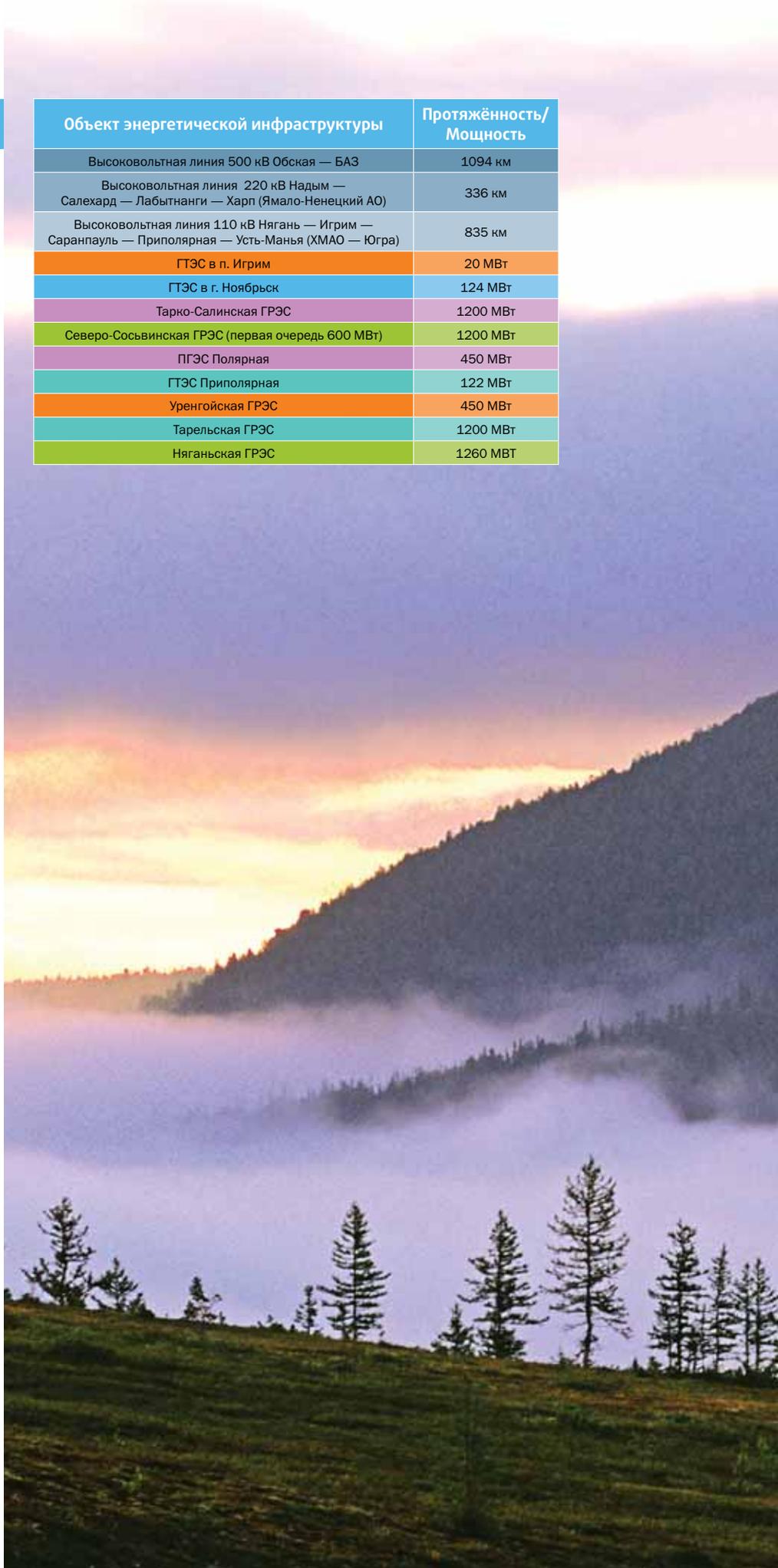
В рамках проекта планируется строительство восьми электростанций общей мощностью 6 006 МВт, работающих на местном сырье, а также необходимого сетевого хозяйства, что позволит обеспечить надёжное электроснабжение существующих и вновь вводимых потребителей на территории нового хозяйственного освоения.

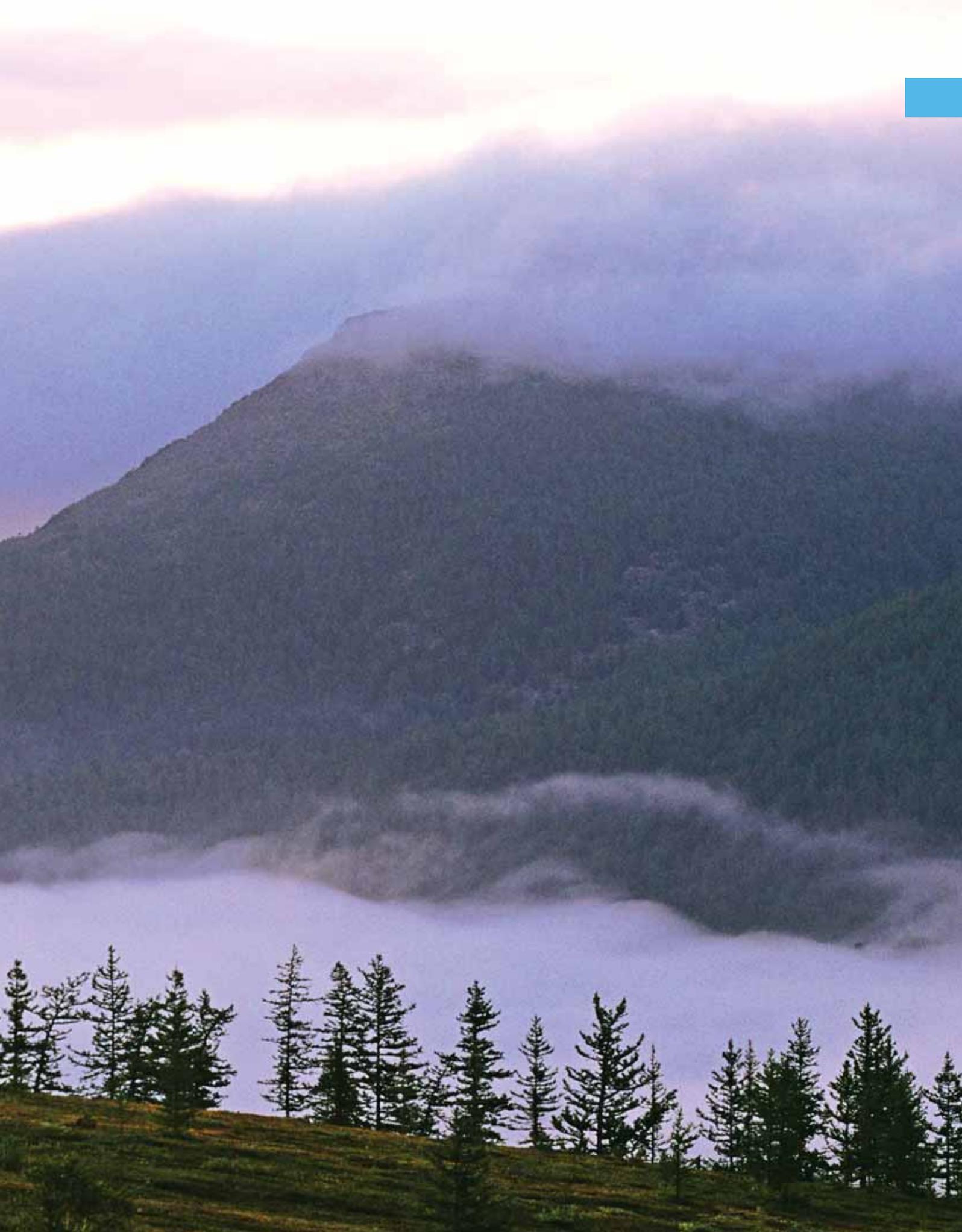
В том числе, в перспективе 2015–2020 г.г. запланировано строительство в регионе нескольких новых электростанций на базе Северо-Сосьвинских бурых углей (Люльинского, Тольинского и Оторьинского месторождений), залегающих в Берёзовском районе ХМАО — Югры. Также планируется реконструкция Игримской ГТЭС.

Себестоимость производства электроэнергии на станциях может составить от 1,6 до 1,9 руб./кВт. ч. Для сравнения, среднегодовой тариф на электроэнергию в Берёзовском районе сегодня превышает 18 руб./кВт. ч.

Первая электрогенерация в рамках проекта — ТЭС в посёлке Харп, центре будущего горнопромышленного района. В декабре 2009 года введена в эксплуатацию её первая очередь. Полную мощность (12 МВт) электростанция выдаст в начале 2010 года.

Объект энергетической инфраструктуры	Протяжённость/ Мощность
Высоковольтная линия 500 кВ Обская — БАЗ	1094 км
Высоковольтная линия 220 кВ Надым — Салехард — Лабитнанги — Харп (Ямало-Ненецкий АО)	336 км
Высоковольтная линия 110 кВ Нягань — Игрим — Саранпауль — Приполярная — Усть-Манья (ХМАО — Югра)	835 км
ГТЭС в п. Игрим	20 МВт
ГТЭС в г. Ноябрьск	124 МВт
Тарко-Салинская ГРЭС	1200 МВт
Северо-Сосьвинская ГРЭС (первая очередь 600 МВт)	1200 МВт
ПГЭС Полярная	450 МВт
ГТЭС Приполярная	122 МВт
Уренгойская ГРЭС	450 МВт
Тарельская ГРЭС	1200 МВт
Няганьская ГРЭС	1260 МВт







Уральский федеральный округ вполне может обеспечить свою промышленность собственным сырьём за счёт ресурсов Полярного и Приполярного Урала. До последнего времени их освоение сдерживалось слабой геологической изученностью территории. К середине 2005 года государственным балансом были учтены запасы руд менее чем десяти месторождений, ресурсы металлов не состояли на государственном учёте. В регулярной эксплуатации находилось только месторождение хромитов Центральное. В небольших объёмах велась попутная добыча кварцевого сырья, золота, цеолитов. Практически не велась работы на месторождениях строительных материалов.

Чем богаты?

Ресурсы твёрдых полезных ископаемых Полярного и Приполярного Урала весьма значительны. Прогнозный потенциал по **хромовым рудам** (914 млн т) позволяет добывать порядка 1,5 млн тонн хромовых руд в год, что полностью обеспечивает отечественным сырьём всю ферросплавную промышленность страны. Годовая потребность промышленности России в **марганцевых рудах** оценивается всего в 5 млн тонн, поэтому после разработки приполярных месторождений прогнозируемым объёмом 1 620 млн т мы сможем экспортировать этот стратегический металл. Та же картина с **медью**: при годовой потребности в 1,4 млн тонн её прогноз составляет 251,43 млн т.

На Полярном Урале уже разведано Софроновское месторождение **фосфоритов**, руды которого являются богатейшими среди российских аналогов. Геологи считают, что здесь находится не менее 10 подобных месторождений общим объёмом 151 млн т, что полностью ликвидирует дефицит данного вида сырья в России, потребности которой оцениваются сегодня примерно в 8,4 млн тонн.

Железорудные запасы оценены в 12,014 млн т. Также подтверждены

запасы **свинца, золота**, редких металлов (обнаружены проявления такого стратегически важного металла, как **рений**), **пьезооптического кварцевого** сырья. Прогнозные ресурсы **бокситов** оцениваются в 1,2 млрд т (поставлено на учёт 432 млн т).

На Приполярном и Полярном Урале возможна рентабельная разработка **энергетических углей**, зачастую не уступающих по качеству импортным экибастузским. Их прогнозные ресурсы — 25,5 млрд тонн.

По уточнённым данным Института геологии и геохимии Уральского отделения РАН, общая стоимость твёрдых полезных ископаемых, которые могут быть вовлечены в хозяйственный оборот в результате освоения Полярного и Приполярного Урала, составляет порядка 250 млрд долларов (7,5 трлн рублей). При этом стоимость добываемого сырья будет в 1,5 раза ниже мировых цен. При реализации хотя бы части прогнозных ресурсов открываются возможности создания новой горнорудной базы России, способной обеспечить потребности российской промышленности на период до 2050 г. и далее.

Уточнение запасов полезных ископаемых в регионе ведётся по двум основным федеральным документам: «Комплексному плану геологоразведочных работ по развитию минерально-сырьевой базы Северного, Приполярного и Полярного Урала на 2006–2009 годы»* [см. страницу 94] и «Комплексному плану по развитию минерально-сырьевой базы «Урал Промышленный – Урал Полярный» на 2010–2015 годы». Их разработчик — Федеральное агентство по недропользованию. Кроме того, геологоразведочные работы ведутся в соответствии с «Концепцией комплексного промышленного освоения Приполярного Урала на основе опережающего развития транспортной и энергетической инфраструктуры»** [см. страницу 94], принятой правительством Ханты-Мансийского автономного округа.

15 декабря 2009 г. план на 2010–2015 годы был утверждён Министер-

Габбро — магматическая порода, на ней держится земля с её городами и сёлами, лесами, реками и морями. Цвет — чёрная, тёмно-зелёная, иногда пятнистая, структура — кристаллическая. Габбро иногда содержит скопления рудных минералов и в этих случаях может использоваться как руды меди, никеля и титана. Часто применяется в качестве стойкого и облицовочного камня высокой прочности. **Срок его службы превышает тысячу лет.**

ством природных ресурсов РФ. План предусматривает выявление месторождений **железа, хрома, медного колчедана, урана, золота** и других. Поиски **железных руд** сосредоточатся в пределах Обской, Щучинской железорудных зон и Охтяло-Янытурьинского рудного узла. **Хромитовых руд** — в пределах Рай-Изского и Войкаро-Сыньинского рудных районов. **Медных и цинковых** — в пределах Вольинского и Северо-Сосьвинского рудных районов и Лекын-Тальбейского рудного узла.

Финансирование работ составит 4 700 млн руб. За счёт средств субъектов РФ в объёме 833 млн руб. будет выполняться поиск черных металлов (**марганцевые, хромовые, железные руды**), цветных

металлов (**медь, цинк, свинец**), а также благородных металлов — **золота и серебра**.

Корпорация «УП — УП» и её дочерние общества пытаются привлечь к объектам недропользования частных инвесторов на основе лицензионных соглашений. В два объекта (**строительные материалы и медно-цинковые руды**) уже вложено более 400 млн рублей. На остальные семь составлены проекты на геологическое изучение, которые получили положительное заключение ФГУП «Геолэкспертиза». Заключено соглашение об освоении месторождений **хромитов** с крупнейшим российским производителем ферросплавов, Челябинским электрометаллургическим комбинатом.

Кроме богатой ресурсной базы **твёрдых полезных ископаемых**, в регионе существуют перспективы развития добычи **углеводородов** на полуострове Ямал, шельфе Карского и Баренцева морей. Значительная часть запасов углеводородов расположена на полуострове Ямал и в западной части Ханты-Мансийского автономного округа. По данным геологоразведочных работ, в Ямало-Ненецком автономном округе имеется 2,4 млрд т **нефти**, 1,2 млрд т **конденсата**, 34 трлн 867 млрд куб. м **газа**. Открыто 213 месторождений углеводородного сырья, в том числе 208 месторождений в пределах суши. Более половины из них приходится на неосвоенные районы: полуострова Ямал и Гыданский, правобережье реки Пур.

УрФО обладает запасами **древесины** на корню в объёме 8 млрд куб. м. Они находятся главным образом в Югре (3,3 млрд куб. м) и на севере Свердловской области (2,1 млрд куб. м). Общая расчётная лесосека составляет 60 млн куб. м, но используется из неё немногим более десятой части.

Вдоль намечаемой железной дороги растут леса 3-й группы с общими запасами древесины 566 млн куб. м и эксплуатационными — в 253 млн куб. м. После стыковки автомагистрали Ханты-Мансийск — Серов — Пермь с железнодорожным коридором вдоль восточного склона Уральских гор и строительства лесовозных дорог доля не вовлечённых в хозяйственный оборот запасов древесины сократится до 38 %.

Это позволит реализовать ряд крупных проектов по глубокой переработке древесины: строительство фанерных комбинатов в Челябинской, Свердловской, Тюменской областях, производство древесных плит и клееного бруса в Ханты-Мансийском автономном округе. Часть лесоматериалов отправится на экспорт.

В ближайшей перспективе планируется создать 18 горнодобывающих, обогатительных и лесоперерабатывающих предприятий (при полной реализации проекта их число может достичь 60).

Зависимость промышленного Урала от поставок сырья с других территорий

65%

от объёма потребления железной руды — **ввоз из Центральной России, Казахстана, Украины**

30%

от объёма потребления бокситов — **ввоз из Тиманского бокситоносного района 1,5 млн т**

90%

от объёма потребления угля — **ввоз из Казахстана, Печоры, Канско-Ачинского и Кузнецкого бассейнов 46 млн т**

60%

от объёма потребления медного концентрата — **ввоз из Алтайского края и Казахстана**

60%

от объёма потребления хромовых руд — **ввоз из Турции и Казахстана 800 тыс. т**

100%

от объёма потребления марганцевых руд — **ввоз из Грузии, Украины, Казахстана 1,7 млн т**





Югорская концепция

** «Концепция комплексного промышленного освоения Приполярного Урала на основе опережающего развития транспортной и энергетической

инфраструктуры», принятая правительством Ханты-Мансийского автономного округа, предусматривает проведение геологоразведочных работ за счёт средств федерального, окружного бюджетов и собственных средств недропользователей.

Геологические исследования направлены в первую очередь на подготовку объектов, содержащих руды чёрных (**железо, хром**) и цветных (**медь, цинк**) металлов, а также твёрдые виды энергетического сырья (**бурые угли и урановое сырьё**), дефицит которых испытывает в настоящее время промышленно развитый сектор Урала.

Как видно из приведённых цифр, объёмы ассигнований, предусмотренные федеральным «Комплексным планом...», предполагались в количестве 46 % от планируемых в югорской «Концепции...». Фактическое финансирование составило, соответственно, от планов названных документов — 31 % и 66 %. При этом плановые показатели выполнены (и даже перевыполнены) только бюджетом ХМАО — Югры, соответственно, на 105 % от предусмотренных собственной «Концепцией...» и на 239 % относительно «Комплексного плана...» Роснедр.

Источник средств / объём финансирования	«Концепция ...» ** ХМАО – Югра	«Комплексный план...» * Роснедра	Профинансировано
Федеральный бюджет	2 241	1 260	888
Бюджет ХМАО — Югры	1 587	699	1669
Средства недропользователей	5 447	2 296	272
ВСЕГО	9 275	4 255	2 829

План и факт финансирования исследований на Приполярном Урале в 2006–2009 годах

Три источника разведанных

В 2006-2009 годах на территории горной части Ханты-Мансийского

автономного округа геологоразведочные работы выполнялись на 44 объектах — за счёт средств федерального бюджета, бюджета автономного округа и собственных средств недропользователей.

	Бюджет ХМАО-Югры	Федеральный бюджет	Средства недропользователей
Работы на объектах по направлениям	14 объектов по 6 направлениям: урановые руды 1 чёрные металлы (железные, хромовые и марганцевые руды) 3 цветные металлы (медь, полиметаллы) 6 редкие и чёрные металлы (комплексные титан-циркониевые россыпи) 1 благородные металлы (коренное и россыпное золото, платина) 1 тематические работы 2	6 объектов по 3 направлениям: железные руды и титан-циркониевые россыпи 3 комплекс полезных ископаемых в зоне железной дороги Ивдель-Лабитнанги 1 региональные геолого-геофизические и геологосъёмочные работы 2	3 направления: коренное золото цеолитсодержащие породы медно-цинковые руды в пределах Северо-Сосьвинского участка недр
Предварительные авторские оценки прогнозных ресурсов (декабрь 2009 года)			
Медь	1,4 млн т		
Свинец	2 млн т		
Хром	56,8 млн т	14,8 млн т	
Урановые руды	91,8 тыс. т		
Цинк	415 тыс. т	373 тыс. т	
Марганец	17 млн т	10,9 млн т	
Титан-цирконий	11,77 млн т		
Молибден		54 тыс. т	
Золото		504 т	11,6 т (коренное)
Платина		16 т	
Скарново-магнетитовые руды		от 215 до 1200 млн т	
Ильменит		250 млн т	
Циркон		30 млн т	
Цеолитсодержащие породы			455,8 тыс. т

Нашли хозяев

В распределённом фонде недр (недропользователям выданы соответствующие лицензии или разрешения) находятся следующие виды полезных ископаемых:

Золото коренное 15,5 т
Золото россыпное 449 кг
Прозрачный жильный кварц
 371,2 тыс. т, 514 тыс. т
Железо 274,5 млн т
Медь 1,0 млн т
Цинк 1,5 млн т
Угли бурые 736 млн т
Глины бентонитовые 11,7 млн т
Цеолитсодержащие породы 499,6 тыс. т

В целом по результатам проводимых работ подтверждено наличие на территории Ханты-Мансийского автономного округа основных металлогенических зон, в пределах которых на промышленном Урале сосредоточены основные месторождения соответствующих видов полезных ископаемых.

выделено **красным:** запасы, запасы+ресурсы
чёрным: ресурсы

Состояние лицензирования

По состоянию на 01.01.2010 г. общее количество действующих лицензий составляет 31 штука, в том числе: благородные металлы (золото — 17 объектов, из них россыпное и коренное, соответственно, 12 и 5), кварцевое сырьё — 4 объекта, бурые угли и железные руды — по 2 объекта, медно-цинковые руды, бентонитовые глины, цеолит-монтмориллонитовые породы, вулканогенные породы, облицовочное сырьё (мрамор, титан-циркониевые россыпи) — по 1 объекту.

В настоящее время из 14 предложенных для лицензирования участков утверждено 5 (протоколы № 171 от 06.02.2009 г. и № 174 от 27.02.2009 г.). Остальные девять находятся на согласовании в структурах федеральных органов власти.

Среди утверждённых участков Тольинский (бурый уголь, С1+С2 — 463 млн т), Иоутыньинский (медь, ресурсный потенциал не оценивался), Ятринский (известняк для цементного производства, С1+С2 — 18,835 млн т), Няганский (стекольные пески, РЗ — 25 млн т) и Ворга-Вожский (коренное золото, РЗ — 41 т).

По участкам Тольинский и Иоутыньинский конкурс и аукцион не состоялись из-за отсутствия заявок.

Результаты лицензирования лишней раз подтвердили, что привлечение инвесторов в качестве недропользователей на данном этапе геологического изучения и развития инфраструктуры представляется весьма проблематичным.

Практическая реализация строительства объектов инфраструктуры (прежде всего транспортной), несомненно, повысит готовность инвесторов к вложению средств в геологическое изучение и разведку месторождений.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Железные дороги

- проектируемые
- действующие

Автомобильные дороги

- проектируемые
- действующие

Воздушные линии

- действующие
- проектируемые
- нефтепроводы
- газопроводы
- нефтепроводы
- газопроводы
- нефтепроводы
- газопроводы

ЭНЕРГЕТИКА

- Линии электропередач
- проектируемые
- действующие

МОЩНОСТИ

- СУЩЕСТВУЮЩИЕ МОЩНОСТИ
- ПЛАНИРУЕМЫЕ МОЩНОСТИ
- ЗНАКОСТАВЩИЕ

650 Мвт

1200 Мвт

ЦЕЛЫЕ РАЙОННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

- газоперерабатывающие заводы
- нефтеперерабатывающие заводы
- УПКТ, ЗСК

Населенные пункты

- Екатеринбург** - более 1 000 000 жителей
- Ниж. Тавда - от 300 000 до 1 000 000 жителей
- Мотовиловское - от 100 000 до 300 000 жителей
- Курган - от 20 000 до 100 000 жителей
- Березники - от 10 000 до 20 000 жителей
- Тюмень - административные центры субъектов Российской Федерации

Месторождения твердых полезных ископаемых

ОГНЕУСТОЙКОЕ

- черные металлы
- цветные металлы
- рельеф и разломные элементы
- благородные металлы
- твердые горючие
- горючие сланцы
- минерально-сырьевое сырье
- горючие сланцы и агрохимическое сырье
- драгоценные и поделочные камни
- разломные элементы
- промышленные минералы
- прочие

Месторождения углеводородов

- Газовые
- Нефтяные
- Нефтегазовые
- Перспективные пласты УВ

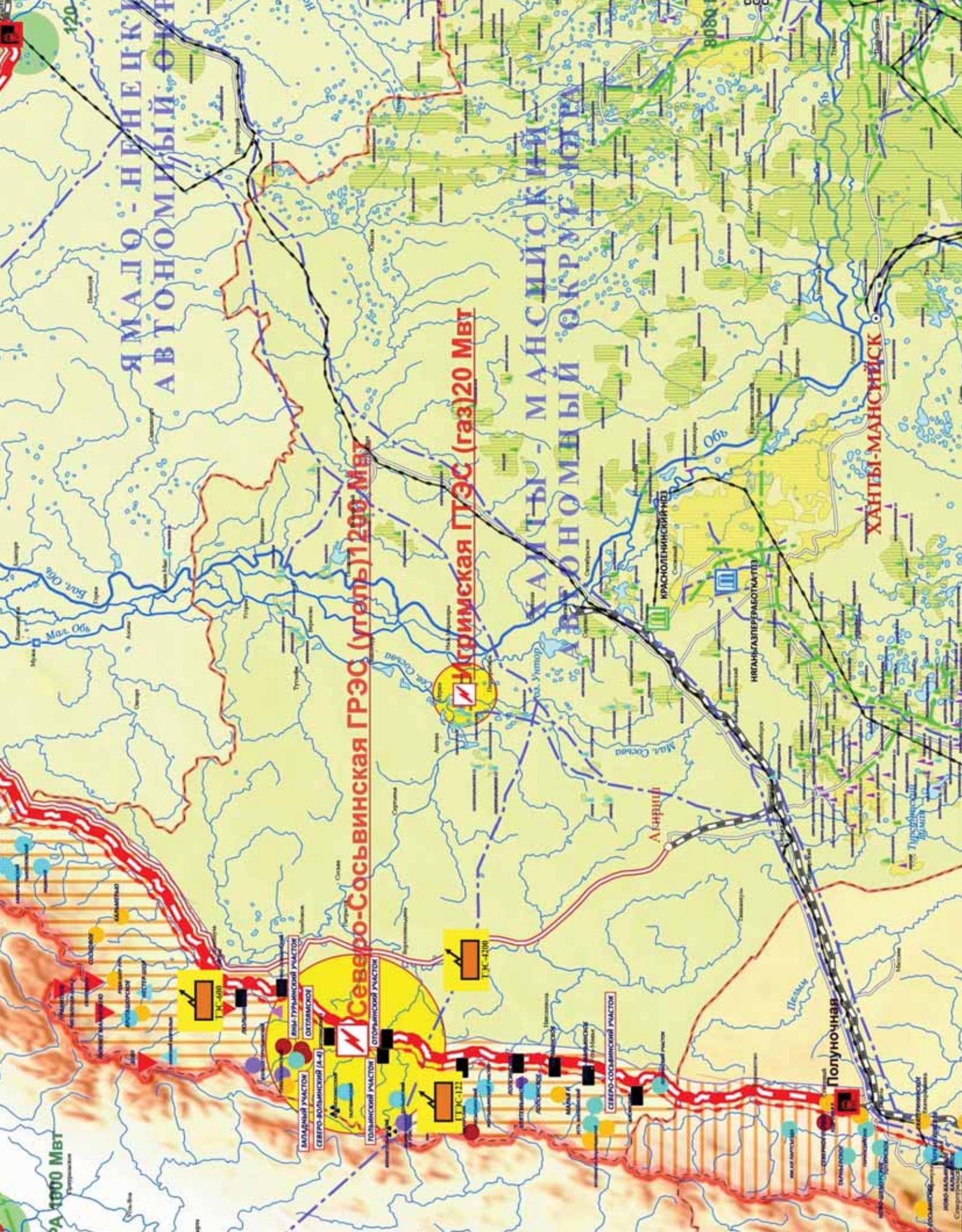
Горючие сланцы

- а) нефть, б) газ, в) сланцевые и прочие

Горючие сланцевые районы реализации Проекта "Урал Промышленный - Урал Полярный"

- ЯНАО
- ХМАО
- Свердловская область





ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ
АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ

ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ
АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ

ХАНТЫ-МАНСИЙСК

Северо-Сосьвинская ГРЭС (уголь) 1200 МВт

Игарская ГРЭС (газ) 20 МВт

1000 МВт

Полуночная

- МЛАДШИЙ УЧАСТОК
- СЕВЕРО-ВОЛЫНСКИЙ (А-4)
- ТОЛЬЯТСКИЙ УЧАСТОК
- ОБОЯНСКИЙ УЧАСТОК
- ИМА-ТУРИНСКИЙ УЧАСТОК
- СОЛДАТОВСКОЕ
- ТЭС-400
- ТЭС-122
- ТЭС-4200

СЕВЕРО-СОСВИНСКИЙ УЧАСТОК

А-срнцш

НИГАН-ГАЗПЕРЕРАБОТКА ГТЗ

КРАСОЛЕНИНСКИЙ ЧЭС

Обь

Дельна

8080

120



98

Возвращение к Каменному поясу

Идея витала в воздухе...

Проекту «Урал Промышленный — Урал Полярный» нет ещё и пяти лет — стартом считается 16 мая 2005 года, когда президент Владимир Путин дал «добро» инициативе уральцев. Для начинания такого масштаба немного. Однако, как и положено «большому проекту», «УП — УП» успел обрасти если не мифологией,



Жанна Вороная

Родилась и выросла в Северном Казахстане — в городке со странным названием Степногорск, к которому и сейчас испытываю самые нежные чувства.

Окончила филфак Томского государственного университета, специализировалась по классической филологии. Преподавание латыни остаётся занятием для души, профессиональная жизнь проходит в сфере, близкой к средствам массовой информации. Работала в томских периодических изданиях в разных должностях — от корректора до главного редактора. Последние два года — в АМК «Сибирский проект». Теперь участвую в создании не газет, живущих один-два дня, а настоящей книги. Может быть, том «Кто есть Кто в Большой Сибири» в своё время откроют мои внуки.

Несколько поездок в Ханты-Мансийский округ, встречи с людьми, которые там живут и работают, убедили: Югра — особенное и притягательное место. Об этом хочется рассказывать.

kauraya@mail.ru

то историями, похожими на легенды. Рассказывают, например, что в 80-х Александр Филипенко — губернатор Ханты-Мансийского автономного округа — Югры, а тогда первый секретарь Берёзовского райкома КПСС — приехав в одно из хантыйских селений, увидел, что аборигены бросают в костёр не дрова, а куски угля. Откуда? Да он тут везде — пояснили местные. Вроде бы с тех пор Александр Васильевич и стал серьёзно интересоваться потенциалом восточного уральского склона и вынашивать идею его масштабного освоения...

Впрочем, вопрос о том, кто является автором идеи мегапроекта, остаётся дискуссионным даже для непосредственных его участников из заинтересованных регионов. Компромиссный вариант решения проблемы «авторского права» в какой-то момент предложил ныне покойный уральский полпред Пётр Латышев, а именно — отдать приоритет государственным деятелям царской России. Нашлись и исторические документы, в которых говорится об организации географических и геологических экспедиций

на север Урала в начале и середине XIX века.

В любом случае версия югорского происхождения тоже выглядит очень органично. Новая история Ханты-Мансийского автономного округа — Югры и есть реализация проекта освоения, имеющего мало аналогов в мире. Люди, которые в 90-х пришли в команду губернатора Филипенко, — участники и вершители этой истории, привыкшие мыслить глобальными масштабами. Их отношение к делу — родом из эпохи, когда «раньше думай о Родине...».

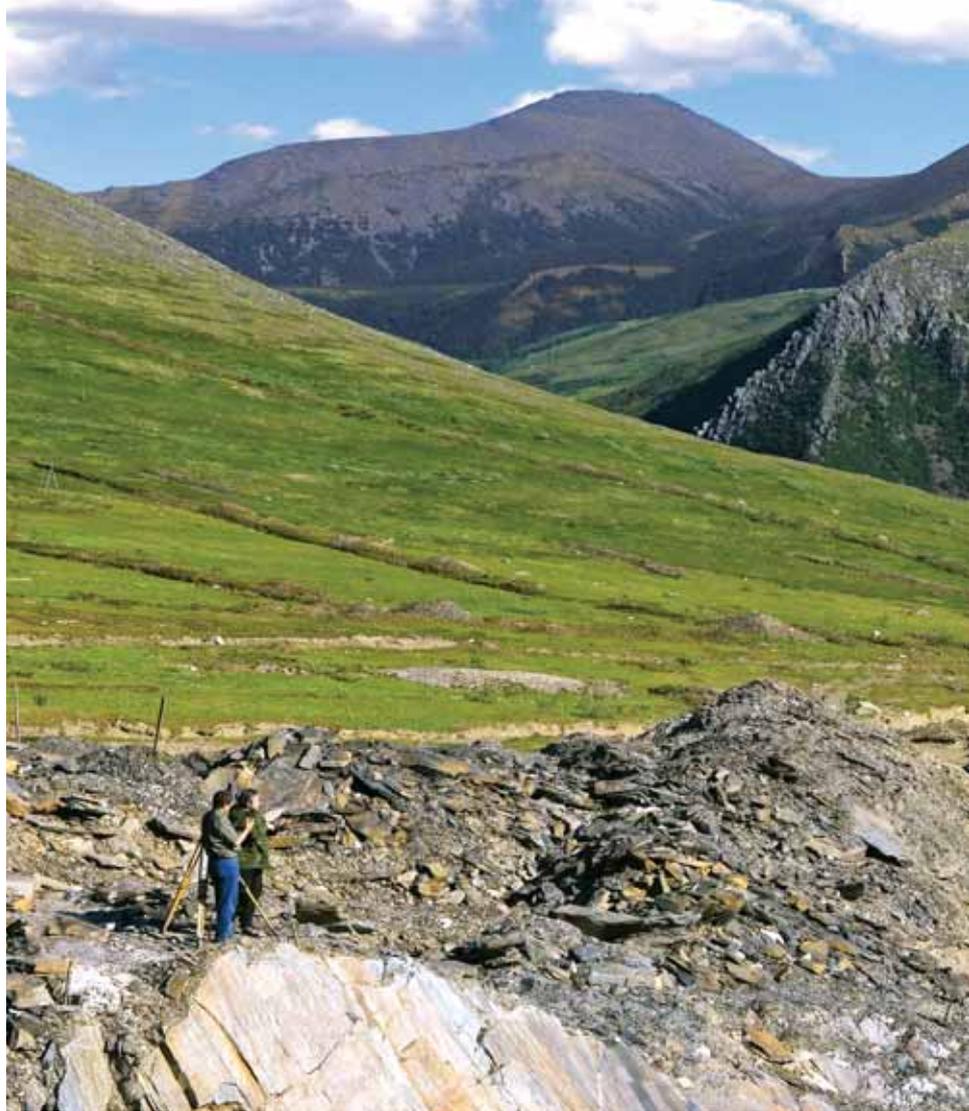
Показателен эпизод, по времени относящийся к лету 2005 года. Место действия — золотой рудник Халмерью в Берёзовском районе, где проходило выездное заседание научно-практической конференции с участием учёных, бизнесменов, чиновников. Журналист Виталий Копнов так описывает запомнившееся многим выступление одного из первых идеологов приполярного проекта Евгения Остапенко:

«Внезапно слова попросил советник губернатора, любитель бардовской песни и классического джаза, один из последних романтиков Евген (он отзывался на это имя) Остапенко. «Мужики, — сказал он, — посмотрите на себя со стороны... Большинству из нас уже за пятьдесят. Новая смена появится ещё даже не завтра. Когда мы уйдём из профессии, а это будет очень скоро, что мы будем вспоминать? То, что оставили страну без новых месторождений металла и угля, что бросили геологию в порушенном состоянии? Нет, так дело не пойдёт. Давайте сделаем этот наш последний проект, пусть нас вспоминают добром». Участники конференции аплодировали Евгению Остапенко. Исполнители снова стали теми, кем и были, — геологами в расцвете лет, у которых впереди большое дело...»

(К сожалению, Евгений Остапенко, в кругу интересов которого «УП — УП» был не единственным «большим проектом», не дожил до сегодняшних событий, приближающих реальное воплощение одной из его смелых идей...)

Что? Где? Когда?

Первое соглашение «О сотрудничестве в комплексном промышленном освоении Приполярного и Полярного Урала на основе опережающего развития транспортной и энергетической инфраструктуры» в 2004 году подписали шесть регионов: Свердловская, Пермская,



Челябинская области, Ханты-Мансийский, Ямало-Ненецкий автономные округа и Республика Коми. Заметных практических последствий этот документ не имел, зато проектом серьёзно заинтересовались в аппарате Уральского федерального округа. Полпред Пётр Латышев активно занялся продвижением инициативы на федеральный уровень — результатом стало представление проекта в Челябинске в 2005 году и поддержка президента. Тогда же, очевидно, появилось и название «Урал Промышленный — Урал Полярный» — авторство приписывают полпредству, где всю работу по проекту курировал заместитель Латышева Виктор Басаргин.

Тут можно заметить, что вошедшее в «титул» определение «Урал Полярный» не совсем тождественно предполагаемой территории освоения, с точки зрения чисто географической. Уральские горы, тянущиеся в меридиональном направлении на 2000 километров, широтно довольно чётко делятся на пять физико-географических областей: Южный, Средний, Северный, Приполярный и Полярный Урал. Так, например, Средний Урал — это зона между 55 и

59 градусами северной широты, далее до 64-го градуса простирается Северный Урал, верхняя граница Приполярного — примерно 66-й градус. В частности, территория Ханты-Мансийского округа, где находятся основные месторождения, включённые в «УП — УП», захватывает преимущественно зону Северного и Приполярного Урала. Таким образом, под «Полярным» следует понимать, скорее, восточный склон Урала — северную его часть.

Первоначально проект «Урал Промышленный — Урал Полярный» планировалось развивать, используя сразу несколько механизмов. «УП — УП» должен был стать «локомотивом» разрабатываемой концепции стратегического развития УрФО, одновременно предполагалось готовить федеральную целевую программу по северу Урала и заявку в Инвестиционный фонд РФ. Об этом, в частности, Пётр Латышев заявлял в начале 2007 года (тогда же, кстати, говорилось, что в Федерации куратором проекта станет первый вице-премьер Дмитрий Медведев).



Был создан и Попечительский совет мегапроекта, в который вошли губернаторы Югры, Ямало-Ненецкого АО и Тюменской области. Косвенные свидетельства указывают, что отсечение «чужих» (в смысле принадлежности к федеральному округу) участников в лице Коми и Пермской области — прямое следствие жёсткой политики уральского полпреда. Свердловский губернатор Эдуард Россель занимал в отношении «УП — УП» позицию, которую источники корректно называют «выжидательной». Что касается Челябинской области, то позже она присоединилась к акционерам корпорации «Урал Промышленный — Урал Полярный». Вообще, деятельность вокруг проекта носила довольно закрытый характер. Например, на совещания Попечительского совета под руководством полпреда пресса допускалась нечасто — со ссылкой на то, что обсуждаемое представляет собой коммерческую тайну и напрямую затрагивает вопросы государственной безопасности.

Когда в товарищах согласье

Из трёх путей развития мегапроекта действенным пока оказался только один — линия работы с Инвестиционным фондом была избрана как наиболее реалистичная в смысле достижения результата в обозримое время. Крупный прорыв произошёл летом 2007 года: на международном экономическом форуме в Петербурге инвестиционная комиссия одобрила проект «Разработка проектно-сметной документации инвестиционного проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный». В январе 2008-го было подписано распоряжение правительства о выделении 6,5 млрд рублей на проектирование железной дороги Полуночное — Обская — Салехард.

Подготовкой инвестиционной заявки и дальнейшей необходимой работой занималось специально созданное в конце 2006 года ОАО «Корпорация «Урал Промышленный — Урал Полярный». Его учредителями и акционерами

выступили Югра, Ямало-Ненецкий АО и Тюменская область, уставной фонд составлял порядка 300 млн рублей. В Наблюдательный совет (Совет директоров) корпорации вошли представители каждого региона в ранге заместителя губернатора (Александр Моор от Тюмени, Вячеслав Новицкий от Югры, Игорь Ишмаев от Ямала), а также назначенный генеральным директором Олег Демченко (до этого — замгубернатора Ямала). Возглавил совет заместитель полпреда в УрФО Виктор Басаргин.

Таким образом, сложилась система управления мегапроектом. Попечительский совет (политическое обеспечение и определение стратегических направлений деятельности), ОАО «УП — УП» (оператор бизнес-процессов, в том числе во взаимодействии с федеральными ведомствами), региональные кураторы (координация внутри субъектов и связь с корпорацией). С вхождением в число участников Челябинской области членом Попечительского совета стал губернатор Пётр Сумин, членом Наблюдательного совета

«УП — УП» — глава регионального министерства промышленности и природных ресурсов Евгений Тефтелев.

Новый полномочный представитель президента РФ в УрФО Николай Винниченко, назначенный в конце 2008 года, с самого начала заявил о всемерной поддержке проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный». Он же возглавляет теперь Попечительский совет, а главой Наблюдательного совета корпорации стал заместитель полпреда Александр Белецкий. На посту гендиректора «УП — УП» Олега Демченко сменил Рэммир Мукумов — тюменец, с 2005 года работавший в Минрегионразвития, Минэкономразвития и Госдуме РФ.

На 1 октября 2009 года уставной фонд ОАО «Урал Промышленный — Урал Полярный» составлял почти три миллиарда рублей, а 16 декабря стало известно о вхождении в число акционеров Свердловской области — об этом на заседании Попечительского совета заявил новый глава региона Александр Мишарин. Нужно сказать, что Мишарин и прежде, когда работал на Свердловской железной дороге, а затем занимал должность заместителя министра транспорта, выступал как активный сторонник мегапроекта и содействовал его продвижению. Кроме того, сейчас обсуждаются варианты участия в реализации «УП — УП» ещё одного уральского региона — Курганской области.

Тенденция расширения количества субъектов действия в рамках проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный» — в определённой мере возвращение к той идеологии, которая закладывалась на первоначальном этапе. В частности, Александр Филипенко говорил о том, что формировать точки роста нужно не по территориальному, а по экономическому признаку — что не всегда укладывается в административные границы. В конце концов есть и простое соображение из области здравого смысла: большое дело легче двигать усилиями как можно большего числа участников.

На своей территории

В Ханты-Мансийском автономном округе в целях координации работ по осуществлению проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный» было реализовано уникальное для России управленческое решение. В августе 2006 года здесь был создан Департа-

мент развития Приполярного Урала — исполнительный орган государственной власти, фактически предназначенный для стратегического управления одним, хотя и сложно структурированным, инвестиционным проектом. Необходимость создания специальной структуры диктовалась именно большим количеством отраслевых органов управления в регионе, в той или иной степени вовлечённых в работу над проектом: от Департамента нефти, газа и минеральных ресурсов до экологов и Департамента по делам народов Севера.

По словам директора Департамента развития Приполярного Урала Югры Александра Шпиренко, организационная работа по созданию нового органа власти была завершена буквально за несколько недель — благодаря поддержке губернатора Югры и первого зама Вячеслава Новицкого. По мысли Шпиренко, департамент должен был решать две основные задачи: координировать процессы, проходящие в профильных структурах, и создавать условия для освоения территории через разработку нормативно-правовых документов в пределах полномочий региона.

Так, в апреле 2007-го правительством Югры была одобрена «Концепция развития энергетики Приполярного и Полярного Урала на базе местных углей Северо-Сосьвинских месторождений» (авторы в том числе произвели оценку прогнозных уровней спроса на электроэнергию в Уральском округе до 2020 года). Ещё раньше был подготовлен раздел «Недропользование» к «Концепции комплексного промышленного освоения Приполярного Урала» — с привлечением специалистов ОАО «Уральская геологосъёмочная экспедиция», Уральского горного университета, Института экономики УрО РАН, НПЦ «Мониторинг», Института им. Шпильмана.

К слову, опережающие шаги Югры в освоении богатств Приполярного Урала на сегодня привели и к впечатляющим практическим результатам. Утверждать это позволяют последние сообщения о «Полярном кварце» — ещё одном югорском проекте, начало реализации которого относится к 2003 году (теперь также рассматривается в рамках мегапроекта «УП — УП»). Одноимённый завод, 100 % акций которого принадлежит правительству автономного округа, планировалось запустить в 2011 году, но в 2008-м из-за трудностей с финансированием строительство встало. Однако в конце декабря 2009-го появилась информация о том, что 1,29 млрд рублей в проект вложит «Роснано». Соглашение

об основных условиях работы было подписано ранее между правительством Югры, ОАО «Полярный кварц», ГК «Роснано-технологии» и ОАО «Урал Промышленный — Урал Полярный».

Пора в разведку

Главным препятствием на пути реализации мегапроекта «Урал Промышленный — Урал Полярный» остаётся недостаточная геологическая изученность областей будущего освоения. Если более точно — восточного склона в пределах Северного, Приполярного и Полярного Урала. Западный склон в этих широтах разведан сравнительно более глубоко (на территории Республики Коми), а Средний и Южный Урал разрабатывались сразу с обеих сторон горной системы. Что касается количественных оценок, то, например, Пётр Михайлович Латышев неоднократно говорил: север Урала изучен не более чем на 12 процентов.

Сегодняшние формулировки в докладах по «УП — УП» только в стилистическом смысле расходятся со столетней давности выводом Александра Дунина-Горкавича: «данные об ископаемых не отличаются особой полнотой». Дунин-Горкавич в своём труде «Тобольский Север» (1904 год) называет «малоизвестную геологическую карту части северного Урала, составленную в 1888 году горным инженером Фёдоровым», пишет о золотосодержащих песках, впервые разведанных купцом Верходоловым в 1828 году «в западных пределах Берёзовского уезда в бассейне р. Северной Сосьвы». Там же, по свидетельству краеведа, в 1885 году «были открыты месторождения медной руды, существовало даже предположение об устройстве медно-плавильного завода». Автор, кроме того, указывает на опись Кондинского монастыря 1673 года, согласно которой «в Берёзовском уезде производилась плавка чугуна из железной руды, вероятно, болотной».

В советское время запасы на севере восточного склона Урала разведывались в 50-х годах — правда, полученная тогда информация нуждается в существенном пересмотре с учётом новых геофизических данных и с применением новых технологий. Бывший замначальника «Главномгеологии» Анатолий Подсосов в одном из интервью приводит примеры, когда после пересчёта в середине 80-х данные 1953 года по отдельным месторождениям увеличивались в два (свинец) и даже восемь (молибден) раз.



Операторами геологической программы «Урала Промышленного — Урала Полярного» являются ОАО «СибНАЦ» (от Минприроды) и Всероссийский научно-исследовательский институт минерального сырья, ВИМС (от «Роснедр»). В то же время изучением восточного склона много лет занимается Северная экспедиция Уральского горного университета. С 1998 года в геологоразведку в своей части Приполярного Урала вкладывается правительство Югры, средний размер инвестиций — 200–300 миллионов рублей в год. Из федерального бюджета деньги (несколько десятков миллионов) на эти цели впервые поступили в 2004 году.

Вообще, в разные годы работы на Приполярном и Полярном Урале проводили около ста организаций. В 2005–2006 году, после совещания в Челябинске, научными и проектными институтами уральских регионов под патронатом полпреда был проведён анализ информации, рассредоточенной по разным геологическим фондам, дана оценка текущего состояния дел. В результате на государственный учёт были поставлены дополнительные ресурсы железной руды и хромитов, впервые учтены такие полезные ископаемые, как уран, бокситы, марганец, фосфориты.

«Комплексный план геологоразведочных работ по развитию сырьевой базы Северного, Приполярного и Полярного Урала на 2006–2009 годы», принятый Министерством природных ресурсов, обозначил системный подход к изучению столь обширной и потенциально богатой территории России. В 2010–2015 году на продолжение ГРП из федерального бюджета будет выделено 4,7 млрд рублей — эта цифра в два раза больше той, которая ожидалась по предварительной информации. Вместе со средствами регионов и недропользователей (несколькими лицензиями владеет корпорация «УП — УП») объём финансирования достигает 15 млрд рублей. Такие ресурсы вкладываются в разведку северной части Урала впервые — и этот факт внушает оптимизм патриотам мегапроекта.

Железная дорога — хребет освоения

История принятия решения о строительстве железной дороги вдоль восточного склона Урала тоже уходит в прошлое на столетие. Известно, на-

пример, что ещё в 1898 году Дмитрий Менделеев, работая в комиссии по развитию дорог за Уралом, предложил строить железнодорожную линию именно по восточному склону гор с выходом её к океану. В 60-е годы XX века в рамках программы, которой занималась Академия наук, велись споры о том, где прокладывать дорогу: по западному или восточному склону. Тогда победил «западный» путь, «восточный» же был отложен.

С начала реализации проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный» обсуждалось пять вариантов строительства железной дороги. Самый простой и дешёвый — соединить действующую ветку от станции Приобье с восточным склоном Уральского хребта. Однако это не решило бы проблему транспортной доступности принципиально — нужна была новая трасса вдоль линии гор с юга на север.

По этой дороге также существовали разные проекты. Предлагалось даже проложить рельсы вдоль Оби, по низине, но наиболее обоснованными признавались два варианта. Первый — строить максимально близко к горам, второй — вести дорогу на расстоянии 50–70 км от предгорий (разработка СибНАЦ). Например, авторы уже упоминавшейся работы «Концепция, раздел «Недропользование», выполненной по заказу правительства Югры, рассматривая варианты прокладки железной дороги Полуночное — Обская, сравнивают именно эти два варианта. Аргументами в пользу строительства у самых гор стала близость трассы к месторождениям, устойчивость пород под будущим полотном, значительно меньший объём земляных работ. Этот вариант и был принят за основу при подготовке заявки на проектирование в Инвестиционный фонд.

На сегодня закончено проектирование обеих железных дорог «УП — УП» (Полуночное — Обская и Надым — Салехард), получены все необходимые заключения. Фактически две ветки представляют собой единую трассу, отличие — в источниках финансирования строительства. Затраты на прокладку участка Полуночное — Обская полностью покроют средства инвестфонда, в сооружение ветки Надым — Салехард, кроме Федерации, должен вложиться частный капитал. В качестве вероятного инвестора называлась компания «Новатэк». В последних же сообщениях руководства Ямала говорится только, что «возможность финансирования работ

найдена» и строительство начнётся уже в 2010 году. Федеральные деньги на железные дороги в рамках реализации «УП — УП», по не самым пессимистичным прогнозам, могут поступить лишь в 2011-м: решение о выделении финансирования принято, но средства инвестфонда распределены по более ранним заявкам. Тем не менее Госдума России рекомендовала внести проект «Урал Промышленный — Урал Полярный» в категорию первоочередных претендентов на получение государственной поддержки.

Политическая геология

«УП — УП», признанный значимым для всей России на высоком государственном уровне, тем не менее имеет и достаточно противников: как в московских властных кабинетах, так и в научных и бизнес-кругах. Спикер Госдумы Борис Грызлов на совещании в Тюмени в октябре 2007 года прямо признавал, что торможение работы идёт на среднем уровне федерального правительства. В частности, говорилось, что проект невыгоден бизнесменам, которые занимаются импортом сырья для российской промышленности. Аргументы «против» высказывали некоторые экономисты, считающие, что если и делать что-то — то только за счёт инвесторов (видимо, включая и железную дорогу длиной около 900 километров!). В неофициальных беседах менеджеры проекта вспоминают, что в самом начале от перспективного начинания по разным причинам были «отодвинуты» некоторые учёные и эксперты — в их лице «УП — УП» тоже получил последовательных и подготовленных критиков.

Камнем преткновения является принципиальный для субъектов-участников вопрос опережающего строительства инфраструктуры, в частности — железной дороги. Противники нападают на недоразведанность запасов и, как следствие, сомневаются в окупаемости будущей трассы. В 2008 году учёные Уральского отделения РАН вообще предложили перенести дорогу, запланированную в рамках «УП — УП», с восточного склона на западный. Выступая на «круглом столе», главный научный сотрудник Института экономики УрО РАН Вячеслав Пахомов заявлял: «Прежде чем строить дорогу, необходимо провести колос-

сальный комплекс геологоразведочных мер. Иначе это будет второй БАМ — мёртвая дорога». В регионах и корпорации «УП — УП» академический демарш тогда восприняли «с недоумением». Например, первый зампред правительства Югры Вячеслав Новицкий посоветовал дискутирующим «не тратить время и силы на бессмысленные и запоздалые споры».

Актуальная переоценка ресурсов Приполярного и Полярного Урала производилась по результатам исполнения «Комплексного плана — 2006–2009». Уже 2 июня 2009 года на совещании в Минтрансе был вновь поставлен вопрос о целесообразности строительства магистрали в коридоре Полуночное — Обская (на основании результатов геологической переоценки). 15 июня появился протокол заседания научно-технического совета Федерального агентства по недропользованию. В документе приведены обобщённые ВИМС данные отраслевых институтов, из которых следует, что ресурсы по железу по сравнению с оценкой 2003 года уменьшились по категории P_1 (самая перспективная в смысле перевода из ресурсов в запасы) на 72 %. Противниками проекта информация немедленно была подана в «истерическом» ключе: на Приполярном Урале полезных ископаемых в четыре раза меньше, чем предполагали! Однако, например, по углю ресурсы по той же категории P_1 увеличились. Если же брать все виды сырья, то на круг, по выражению Александра Шпиренко, выходит плюс в 15 % от заявленных ранее.

Вениамин Панов, директор Департамента по нефти, газу и минеральным ресурсам Югры, квалифицирует произошедшее как «политическую геологию». Идёт тривиальная борьба за федеральные деньги (почти 5 миллиардов до 2015 года). Снижение ресурсного потенциала — крепкий аргумент против выделения финансирования на проект. Между тем экспертная группа Уральского отделения Академии наук выразила категорическое несогласие с результатами оценки московских институтов. «У москвичей все перспективы на Урале заканчиваются у границы Свердловской области, — комментирует ситуацию Вениамин Панов. — Они забывают, что геология административно не делится. Одна горная система — одни закономерности формирования пород».



«В последние два года геологоразведочные работы, производившиеся за счёт федерального бюджета, были свёрнуты на начальной стадии, — высказывает своё мнение Панов. — Это всё равно что шагнуть в воду и сразу сделать вывод: река мелкая. В процессе изучения всегда есть «зебра»: сначала наблюдается низкая эффективность, а потом может быть и высокая. Нефть Западной Сибири не открыли бы, если бы бросили искать, неудачно пробуриив несколько первых скважин».

«Использовать как материал для переоценки данные на 1 мая 2009 года, приведённые в документах Роснедр, вообще некорректно», — считает начальник отдела твёрдых полезных ископаемых того же департамента Иван Шиятый. Сезон полевых исследований у геологов заканчивается гораздо позже, отчёты готовятся к концу года, ещё несколько месяцев обычно уходит на анализ полученных результатов. В этом же случае все цифры почему-то «оперативно» подготовлены к маю, а уже через месяц обобщённые результаты рассматриваются на совете Федерального агентства по недропользованию.

Нужно также учитывать, что на оценку геологического материала напрямую влияет отсутствие инфраструктуры. По существующим методикам, ресурсы (категории Р) могут быть переведены в запасы (А, В, С) при условии подтверждения рентабельности разработки. В неосвоенном районе, где нет дорог, об этом говорить не приходится. Наличие инфраструктуры автоматически меняет картину рентабельности. «Как только начнётся реальное строительство железной дороги, — говорит Вениамин Панов, — все наши ресурсы будут пересмотрены по категориям в сторону повышения, следовательно, появятся новые месторождения». (Собственно, месторождение — это есть ресурсы, плюс технология извлечения и инфраструктурная «подложка».)

Вениамин Фёдорович Панов уверен: потенциал Приполярного и Полярного Урала не меньше, чем освоенные богатства Урала Промышленного. «УП — УП» может обеспечить Россию полезными ископаемыми на многие годы вперёд.

Работа без ошибок

Финансово-экономический кризис оказался серьёзной проверкой на приверженность широкого круга действующих лиц идее мегапроекта «Урал



Промышленный — Урал Полярный». Последовала новая волна критики. Например, сопредседатель партии «Правое дело» и глава организации «Деловая Россия» Борис Титов заявил, что «финансировать в трудное время такой «длинный» проект — преступно». Однако главы не только автономных округов и Тюменской области, но также и регионов Среднего Урала неоднократно подтверждали, что работы по «УП — УП» будут продолжаться.

Руководитель Совета по изучению производительных сил России, академик Александр Гранберг отметил: «Одним из сложных вопросов выхода из кризиса является стимулирование спроса. Предприятиям необходимо реализовать выпускаемую продукцию, а в рамках проекта осуществляется строительство железных и автодорог, электростанций. Соответственно, пойдут заказы на металлы, стройматериалы, а также будут создаваться новые рабочие места. Это новый шанс для проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный», когда актуальность других проектов несколько снизилась». Александр Гранберг — один из авторитетных сторонников проекта, как-то назвавший его равным космической эпопее Советского Союза.

Для Александра Шпиренко, директора Департамента по развитию

Приполярного Урала Югры, кризис стал сдерживающим фактором на пути воплощения его давней идеи. Ещё при полпреде Латышеве рассматривалась возможность «упаковки» мегапроекта в федеральную целевую программу. Этот путь, по мнению Шпиренко, был бы более логичным: идти от формирования идеологии, создания комплексного базового документа к разработке системы долгосрочных, среднесрочных и краткосрочных мер. На уровне всего проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный», межрегионального и государственного значения, ничего подобного пока не создано. В Югре по инициативе Александра Шпиренко было принято решение о разработке «Стратегии развития Приполярного Урала Ханты-Мансийского автономного округа — Югры до 2030 года».

Крупнейшая мировая консалтинговая компания «Бейкер и Макензи» провела экспертизу техзадания на подготовку стратегии, отметив его высокое качество. Документ предусматривает, что исполнителем должен быть осуществлён стратегический анализ по всем ключевым показателям (в том числе экологии, кадрам, демографии и т.п.), сформулированы сценарии развития,

сформировано видение и предложена система мер государственного управления комплексным развитием территории. В качестве подрядчиков рассматривались ведущие российские и зарубежные организации.

«Очень интересен опыт создания «Национальной экономической стратегии развития Республики Ливия», над которой работала американская компания Monitor Group, — рассказывает Александр Шпиренко. — Ливийской стратегией занимался сам Майкл Портер, профессор Гарвардской школы экономики и один из основателей «Монитора». Там стояла сходная с нашей задача: снизить долю нефтяных доходов в бюджете. 95 % ливийской нефти шло на экспорт в непереработанном виде (при том, что в нефтедобыче было занято только 3 % населения), и отрасль давала 60 % в структуре ВВП Ливии. За несколько лет реализации стратегии удалось уменьшить этот показатель до 45 %, серьёзно переориентировав структуру экономики в сторону развития малого бизнеса. Я уверен, что нам подобный документ необходим: проект только начинает раскручиваться, стратегия должна стать основой всего. Нельзя строить дом без фундамента, иначе можно сделать ошибки, которые выльются в миллиарды».

Ошибки, совершённые при освоении нефтегазового комплекса Западной Сибири, не должны повториться на Приполярном Урале — об этом не раз говорил и губернатор Югры Александр Филипенко. Нехватка рабочей силы на промышленных объектах, отсутствие жилья и элементарной социальной инфраструктуры, игнорирование вопросов охраны окружающей среды — всё это округ уже проходил. Именно Филипенко в своих выступлениях постоянно подчёркивает необходимость тщательной проработки экологической стороны проекта: «Мы должны пройти по всей территории возможного освоения и определиться с местами, где ни в коем случае не будет никакой экономической деятельности».

...И ещё одна маленькая деталь: не так давно в селе Саранпауль Берёзовского района Югры, близком к месторождениям, с населением в четыре тысячи человек, была открыта новая школа. Школа строилась «с запасом» — ведь осваивать Приполярный Урал будут люди, в посёлке появятся новые семьи, а в школе станет больше учеников... Похоже, об этом уже можно говорить не в сослагательном, а в изъявительном наклонении.

Комментарий эксперта

Вячеслав Леонидович Глазычев, зав. кафедрой управления территориальным планированием Академии народного хозяйства; член Общественной палаты РФ.

У проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный» есть несколько смыслов. Один очевидный: доразведать запасы Приполярного и Полярного Урала, в частности — марганец и хром, стратегическое сырьё, которое мы импортируем. Кроме того, уголь, который надо тащить на Урал из Экибастуза, и если завтра Казахстану захочется повысить на него цену, то наша утомлённая уральская промышленность окажется в трудном положении.

Второй смысл: это первый макрорегиональный проект, в котором исходно участвуют несколько субъектов Федерации, учредителей и акционеров корпорации «УП — УП». Вначале их набор был правильным: Челябинск, Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский автономные округа, Тюмень, Коми, Пермь. Потом полпред УрФО решил, что Коми и Пермь — не его округа, и исключил их. Но экономическое развитие не укладывается в рамки административных границ.

Недавно Общественная палата проводила экспертные слушания по состоянию проекта. Мы с коллегами были в этом регионе и четыре года назад, и полтора, вместе с профильным комитетом ГД по региональной политике. Всё было замечательно, кроме одного — всё топчется на месте. Причина в том, что железнодорожники не хотят строить дорогу, мотивируя тем, что возить по ней ещё нечего. На что им резонно отвечают: пока не будет магистрали, все эти месторождения, находящиеся в 200 км от дороги, никогда не найдут инвестора. А инвесторы есть, они готовы вкладываться, но им нужны три вещи: дорога, энергостанции (потому что никакого развития при цене в 18 руб. за кВт. ч быть не может) и геологическая доразведка, поскольку начерно ооконтуренные месторождения ещё не могут быть основанием для бизнес-проекта. По результатам нашего обсуждения была подготовлена записка, которую направили в высшие органы власти.

Третий смысл — геополитический: это реальный шаг от раз-



говоров о возвращении России в Арктику. Но при этом нельзя возвращаться, повторяя советские ошибки и строя новые Норильски, с населением которых, занятым вне основного производства, неизвестно что потом делать. А проект открывает перспективы для весьма неплохо обустроенных городов Ямала, Югры и Коми, которые по качеству городской среды стоят много выше среднероссийского уровня, и терять это богатство было бы неразумно. Им надо сегодня думать о «жизни после нефти», потому что нефть не вечна. У них есть два выхода. Либо они получают шанс на вторую жизнь и становятся опорными пунктами короткого плеча для вахтенной работы на объектах «УП — УП». Либо умирают, как Воркута, которая теряет людей, потому что воркутинский уголь уже кончается. А завтра в таком же положении окажется Ухта.



У нас есть еще два подобных крупномасштабных проекта: Нижнее Приангарье [\[см. страницу 68\]](#) и Южная Якутия. Но «УП — УП» гораздо глубже проработан, с точки зрения бизнес-схемы и технического предпроекта. И уже есть спрос на его продукцию. Это проект, стоящий во всех смыслах. Наша задача, как клуба независимых экспертов, — помочь инициаторам проекта его продвигать.