

# Роль проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный» в развитии экономики региона

**А. С. МИШАРИН**, доктор технических наук, губернатор Свердловской области, президент Российской академии транспорта (РАТ), член Генерального совета партии «Единая Россия»



**Проект «Урал Промышленный — Урал Полярный» несет существенные социально-экономические выгоды как на общенациональном, так и на региональном уровне. Для Свердловской области его реализация означает формирование новой горнорудной базы уральской промышленности, ускоренное развитие энергетической и транспортной инфраструктуры севера области, расширение внутреннего рынка индустрии региона, активизацию инвестиционной деятельности.**

**К**омплексный инвестиционный проект «Урал Промышленный — Урал Полярный» на территории Уральского федерального округа в соответствии с поручениями Президента РФ был запущен в мае 2005 г. В декабре 2006 г. на VII съезде Всероссийской политической партии «Единая Россия» в Екатеринбурге проект получил статус партийного. Он прошел презентацию на XI Петербургском международном экономическом и Сочинском международном инвестиционном форумах.

Проект отвечает стратегическим целям экономической и промышленной политики страны в сфере развития транспорта, энергетики и минерально-сырьевой базы. Его реализация имеет огромное значение для дальнейшего развития Уральского федерального округа и России в целом.

Транспортная составляющая проекта предусматривает беспрецедентное по своим масштабам в новейшей истории России создание сети более чем 1200 км железных и почти 800 км автомобильных дорог, а также двух уникальных мостовых переходов на севере Уральского федерального округа. Данная инфраструктура будет строиться на территориях Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов, Тюменской и Свердловской областей.

Известно, что отрезанность Севера — края с богатейшими ресурсами — от Большой земли снижает конкурентоспособность регионов Урала и Западной Сибири, а также России в целом. Проект

«Урал Промышленный — Урал Полярный» позволит решить эту проблему.

Истоки идеи, лежащей в основе проекта, можно найти, обратившись к истории нашей страны. В 1525 г. российский дипломат Дмитрий Герасимов высказал мысль о возможности практического использования Северного морского пути (до начала XX в. он назывался Северо-Восточным морским проходом). Наряду со многими учеными-энтузиастами большой вклад в изучение полярных морей внес Михаил Ломоносов. Ему принадлежит подтвердившаяся потом догадка о существовании генерального дрейфа льдов в Арктическом бассейне с востока на запад.

На государственном уровне идея строительства транспортного коридора вдоль восточного склона Уральских гор с целью освоения богатых природных ресурсов на огромной территории впервые прозвучала от С. Ю. Витте, министра финансов России на рубеже XX в. В 1941 г. ею занимался Совет по изучению производительных сил Академии наук СССР. В XXI в. Россия вновь вернулась к этой идее.

Сегодня над общенациональным проектом работает ОАО «Корпорация „Урал Промышленный — Урал Полярный“», партнерами которого выступают ОАО «РЖД», Газпром, «НОВАТЭК». Акционерами корпорации являются пять из шести регионов Уральского федерального округа (Свердловская, Тюменская, Челябинская области, Ханты-Мансийский (Югра) и Ямало-Ненецкий автономные округа).

Изначально планировалось одновременное строительство двух железнодорожных линий — широтной и меридиональной, но из-за мирового финансового кризиса было принято решение разбить процесс на два этапа. Сначала будет построен железнодорожный Северный широтный ход (Обская — Салехард — Надым — Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево), затем планируется прокладка железной дороги Полярное — Обская, а также строительство автодороги Тюмень — Агириш — Салехард.

Северный широтный ход — это железнодорожная магистраль протяженностью 707 км. Проходя в приарктическом районе, она обеспечит сокращение плеча доставки грузов на 200–700 км. При этом планируется, что Северный широтный ход будет состыкован с портом Сабетта на полуострове Ямал, который превратится в универсальный современный порт. Таким образом, к железнодорожной магистрали добавится морской путь, образуя широтный ход, соединяющий запад и восток кратчайшим и наиболее выгодным в экономическом отношении Великим северным путем.

Проект «Урал Промышленный — Урал Полярный» даст новый импульс для дальнейшего развития России, в том числе будет способствовать реализации социально-экономического потенциала Свердловской области.

На сегодняшний день одна из важнейших проблем развития промышленности Среднего Урала — это истощение минерально-сырьевой базы для металлургического комплекса. К настоящему времени большинство месторождений региона уже выработали свои ресурсы. Полностью отсутствуют марганцевые и почти нет хромовых руд для получения легированных сталей. Источена сырьевая база для производства меди.

На Урал ежегодно завозится более 60 млн т различных полезных ископае-



Рис. 1. Перспективные направления развития Северного широтного хода

ных. Этот импорт существенно ослабляет экономическую безопасность уральской промышленности и национальную безопасность Российской Федерации. Доставка сырья за 2–3 тыс. км увеличивает и себестоимость готовой продукции, и снижает ее конкурентоспособность.

Реализация проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный» обеспечит формирование новой горнорудной базы для промышленных предприятий региона и всей страны. Сочетание открытого способа разработки и близости мест добычи и переработки полезных ископаемых существенно повысит эффективность металлургии и производства строительных материалов. Такая экономия создаст дополнительные ресурсы для инвестиционных процессов на предприятиях и повышения их социальных расходов.

Стратегическое значение для освоения ресурсов Северного Урала имеет ускоренное развитие транспортной инфраструктуры. В настоящее время железнодорожная транспортная система Севера Уральского федерального

округа не замкнута. Железнодорожные направления, по сути, являются тупиковыми. Формирование Северного широтного хода и строительство железно-

дорожной магистрали Полуночное — Обская свяжет Средний Урал с месторождениями полезных ископаемых Полярного Урала, зоной нефтегазодобычи, обеспечит выход к Северному морскому пути и до 2030 г. позволит привлечь к железнодорожным перевозкам от 17 до 33 млн т грузов. Прямой экономический эффект от снижения цен на сырье для металлургов и уменьшения расстояний перевозки по основным видам твердых полезных ископаемых может составить порядка 30 млрд руб. в год.

В рамках выполнения мероприятий по развитию транспортного комплекса Среднего Урала в связи с реализацией проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный» правительством нашей области и ОАО «РЖД» в прошлом году подписано соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта на 2010–2013 гг. В соответствии с этим соглашением на Свердловской железной дороге (СвЖД является филиалом ОАО «РЖД») была разработана концепция и принципиально новая схема транспортного развития северного направления СвЖД, которая предусматривает отклонение вагонопотока по маршрутам Азиатская — Чусовская — Пермь и Алапаевск — Егоршино, минуя Свердловский железнодорожный узел. При разработке концепции учитывались прогнозные грузопотоки и ожидаемые объемы прироста погрузки.

Начато строительство автодорожного коридора Пермь — Серов — Ханты-



Рис. 2. Губернаторы УрФО и полпред Президента РФ Н. А. Винниченко на церемонии пуска электростанции в пос. Харп (ЯНАО). Июль 2010 г.



Рис. 3. Укладка железнодорожного полотна

Мансийск — Сургут — Нижневартовск — Томск. За последние годы на участках автодорог, входящих в его состав, уложено асфальтобетонное покрытие протяженностью 65,5 км.

Открытие сквозного проезда по автодороге Ивдель — Ханты-Мансийск позволило на сегодняшний день ликвидировать перепробег в 680 км от восточной границы Ханты-Мансийского автономного округа до Перми и соединить западные и восточные границы Уральского федерального округа в широтном (северном) направлении.

Реализация мегапроекта создаст емкий внутренний рынок для уральской индустрии. Для строительства более 900 водопропускных сооружений, 11 крупных и почти 100 малых и средних мостов потребуется большое количество строительных материалов, железобетонных изделий и цемента. Все они производятся в Свердловской области. Уже на начальном этапе потребуются около 400 тыс. т рельсов и рельсовых скреплений, 750 тыс. т металла, металлоконструкций, стальных труб, медного проката. Металлургические предприятия Свердловской области способны обеспечить необходимые объемы производства. В частности, Нижнетагильский металлургический комбинат готов поставлять качественный металлопрокат для железнодорожного транспорта: рельсы тяжелого типа для работы в условиях низких температур, колеса и бандажи для локомотивов и другую продукцию.

Машиностроительный комплекс Свердловской области готов поставлять

необходимые средства автоматизации и тяжелое оборудование. Только для строительства железнодорожной линии Полуночное — Обская потребуются около 140 экскаваторов, 130 локомотивов, 120 автосамосвалов большой грузоподъемности, 100 буровых станков.

Уралвагонзавод освоил производство полувагона с гарантийным пробегом в 500 тыс. км до первого ремонта. На предприятии ведутся работы по дальнейшему расширению модельного ряда и модернизации подвижного железнодорожного состава, по применению новых материалов с целью снижения веса вагонов и повышения надежности их эксплуатации в районах низких температур.

Уралмашзавод реализует программу, предусматривающую организацию выпуска продукции для работы в условиях Севера: шагающих экскаваторов для вскрышных работ, карьерных экскаваторов различной мощности. Кроме того, завод вернулся на традиционный для себя рынок буровых установок. Производственные мощности предприятия в перспективе позволят изготавливать до 40 установок в год для крупнейших российских нефтегазовых компаний — ОАО «Газпром», ОАО «НК «Роснефть». Предприятие работает над новой моделью буровой установки для изготовления скважин протяженностью 15 км с отклонением от вертикали до 12 км. Эта установка позволит разрабатывать месторождения на шельфе моря без строительства дорогостоящих морских платформ. Общие затраты ОАО «Уралмашзавод» на подго-

товку производства инновационного оборудования до 2013 г. составят 7,8 млрд руб.

Предприятия региона имеют большой производственный потенциал в сфере производства изделий и оборудования для электрификации магистрального движения. Машиностроительный комплекс Свердловской области готов к поставкам широкой номенклатуры электротехнической продукции, устройств контактной сети, трансформаторов тока, автономных источников энергии, сигнальной аппаратуры и средств связи.

Поставка оборудования в районы Полярного и Приполярного Урала повлечет за собой развитие сервисных центров по его обслуживанию, создание дополнительных заказов и новых рабочих мест.

Создание транспортной инфраструктуры и освоение новых территорий на севере области приведет и к увеличению объемов заготовки древесного сырья в лесопромышленном комплексе в объеме более 3 млн куб. м в год. Это позволит более эффективно загрузить имеющиеся мощности лесопильной и деревообрабатывающей промышленности, а также построить новые перерабатывающие предприятия в Ивделе, Пельме, Оусе, Полуночном, Лобве, Серовском районе, обеспечить работой жителей Северного управленческого округа нашей области.

В северных районах Среднего Урала осваиваются новые месторождения строительного камня и модернизируются действующие мощности. При объеме земляных работ около 60 млн куб. м в Свердловская область способна полностью обеспечить потребности в материалах для насыпей железнодорожного пути Полуночное — Обская.

Академические и научно-исследовательские институты Свердловской области имеют возможность сопровождения проекта по различным направлениям (геологическое изучение, горное дело, металлургия, машиностроение). Высшие и средние учебные заведения, в свою очередь, в состоянии обеспечить подготовку кадров по большинству необходимых специальностей.

Комплексный инвестиционный проект «Урал Промышленный — Урал Полярный» будет способствовать интенсификации инвестиционной деятельности производств в районах, примыкающих к транспортной магистрали Полуночное — Обская.