
ПРОЕКТ «УРАЛ ПРОМЫШЛЕННЫЙ – УРАЛ ПОЛЯРНЫЙ» – ЭФФЕКТИВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ УЛУЧШЕНИЯ СОСТОЯНИЯ ЭКОНОМИКИ И УСТРАНЕНИЯ УГРОЗ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Латышев П.М.

Уникальность проекта «Урал промышленный – Урал Полярный» по целому ряду направлений обеспечит не только экономическую безопасность локальной территории, но и России в целом. В статье рассмотрены основные из этих направлений и их влияние на экономику страны.

Уже на протяжении трех лет в Уральском федеральном округе реализуется проект «Урал промышленный – Урал Полярный», начало которому положило совещание 16 мая 2005 года по вопросам социально-экономического развития Уральского федерального округа с участием Президента Российской Федерации. Тогда руководитель государства указал на необходимость «принципиально новых подходов и привлекательных перспективных проектов, закладывающих прочный фундамент роста на десятилетия вперед».

Проект предполагает создание уникального индустриально-инфраструктурного комплекса на базе освоения природно-сырьевых ресурсов Приполярного и Полярного Урала и строительства ключевых элементов опорной транспортной и энергетической инфраструктуры.

Содержание проекта – комплекс взаимоувязанных мероприятий по созданию трех основных блоков: транспортного, энергетического и освоения природных ресурсов.

Ядром транспортной инфраструктуры станет железнодорожная магистраль по восточному склону Урала от ст. Полуночное в Свердловской области до ст. Обская в Ямало-Ненецком автономном округе, которая в совокупности со строящимися линиями Обская-Бованенково, Обская-Салехард-Надым и автомобильной дорогой Тюмень-Урай-Агириш-Салехард по кратчайшему пути свяжет промышленный Урал с месторождениями твердых полезных ископаемых Полярного и Приполярного Урала, перспективной зоной нефтегазодобычи – полуостровом Ямал, осуществит в перспективе выход к Северному морскому пути, Норильску.

В энергетическом блоке предполагается строительство пяти электростанций общей мощностью 2544 мегаватта, работающих на местном сырье, а также необходимого сетевого хозяйства, что позволит обеспечить надежное электроснабжение существующих и вновь вводимых потребителей на территории нового хозяйственного освоения.

Для освоения природных ресурсов региона в ближайшей перспективе планируется создать 23 горнодобывающих, обогатительных и лесоперерабатывающих предприятия (при полной реализации проекта их число может достичь 60). Ресурсная база для них подтверждена заключениями отраслевых институтов. Площадь территории, осваиваемой в рамках проекта, превышает 390 тыс. кв. км.

С момента оформления идеи проекта была проведена большая подготовительная работа.

Проанализирован значительный объем информации, накопленный организациями, изучавшими недра Полярного и Приполярного Урала, дана оценка текущего поло-

жения дел. Осложняющим фактором работы явилась рассредоточенность материалов по разным геологическим фондам. Работы на территории региона в разные годы проводило около ста организаций. На основании полученных данных проведена переоценка ресурсов твердых полезных ископаемых Полярного и Приполярного Урала. Дополнительно поставлены на государственный учет ресурсы железной руды – 12,1 млрд.т, бокситов – 433 млн.т, марганца – 310 млн.т, фосфоритов – 191 млн.т, хромитов – 52 млн.т. Такие полезные ископаемые, как уран, бокситы, марганец, фосфориты поставлены на учет впервые.

В феврале 2006 года Министерством природных ресурсов Российской Федерации утвержден «Комплексный план геологоразведочных работ по развитию минерально-сырьевой базы Северного, Приполярного и Полярного Урала на 2006-2009 гг.», предусмотрено значительное увеличение финансирования геологического изучения, поиска и оценки полезных ископаемых. Общая сумма направляемых средств составила 11,3 млрд. руб., из которых федеральный бюджет выделяет 3,2 млрд. рублей, средства субъектов Федерации – 1,8 млрд., собственные средства компаний – 6,3 млрд. руб. На тот момент это было настоящим прорывом в геологическом изучении Приполярного и Полярного Урала, долгие годы не имевшего системного подхода в исследовании столь значительной и потенциально богатой территории Российской Федерации.

На основе комплексного плана внесены коррективы в «Долгосрочную (2005-2020 гг.) государственную программу изучения недр и воспроизводства минерально-сырьевой базы России на основе баланса потребления и воспроизводства минерального сырья».

В части совершенствования транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа по инициативе аппарата Полномочного представителя Президента разработано обоснование инвестиций для транспортного коридора «Урал промышленный – Урал Полярный».

С целью надежного электроснабжения существующих и вновь вводимых потребителей Полярного и Приполярного Урала в сотрудничестве с РАО «ЕЭС России» и исполнительными органами власти Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов подготовлено и заключено соглашение с РАО «ЕЭС России» о развитии электроэнергетики на Полярном и Приполярном Урале; разработана концепция развития энергетики Приполярного и Полярного Урала на базе местных углей Северо-Сосьвинских месторождений.

В декабре 2006 года на VII съезде Всероссийской политической партии «Единая Россия» проект был поддержан как исключительно важный для российской экономики. Съезд принял решение считать проект «Урал промышленный – Урал Полярный» партийным проектом и для его успешной реализации разработать и утвердить инвестиционные механизмы.

Особое место в подготовке проекта занимают взаимоотношения с наукой.

Масштабность и многогранность проекта изначально предполагала участие в предпроектных работах, а затем в проектировании и строительстве широкого круга отраслевых и академических институтов.

21 июля 2005 г. Президиум Российской академии наук выпустил распоряжение об участии РАН в реализации проекта «Урал промышленный – Урал Полярный», создании рабочей группы и назначении академика А.Д.Некипелова ее руководителем.

29 ноября того же года проект представлен на заседании Президиума РАН. К работе над проектом подключается одна из структур РАН – государственное научно-

исследовательское учреждение «Совет по изучению производительных сил» под руководством академика А.Г. Гранберга.

26 июня 2007 г. проект «Урал промышленный – Урал Полярный» еще раз представлен Президиуму РАН с оценкой проделанной работы и планами на ближайшую и долгосрочную перспективу.

По данному заседанию Президиум принял специальное постановление, в котором участие в разработке и реализации проекта было названо важнейшей составляющей деятельности Академии в интересах экономики страны.

Проведенная в 2005-2007 годах подготовительная работа получила высокую оценку Президента и Председателя Правительства Российской Федерации. Инвестиционная комиссия 9 июня 2007 г. и Правительственная комиссия по инвестиционным проектам 15 ноября 2007 г. приняли решение о финансировании проекта за счет средств Инвестиционного фонда.

Основанием для таких решений стало признание эффективности проекта и его уникальности для России по целому ряду направлений.

Проект «Урал промышленный – Урал Полярный» обладает высокой экономической эффективностью в целом. Причем в первую очередь для государства. Проект реализуется на условиях государственно-частного партнерства. Требуемый общий объем капитальных вложений составляет 543,755 млрд. руб. (в ценах 2007 г.), из которых:

- средства Инвестиционного фонда Российской Федерации – 105 млрд. руб.;
- средства субъектов Уральского федерального округа – 79,1 млрд. руб.;
- средства частных инвесторов – 359,7 млрд. руб.

При вложениях Инвестиционного фонда в объеме 105 млрд.руб. на строительство железнодорожной инфраструктуры налоговые поступления в бюджет составят 125 млрд. рублей в течение 6 лет.

Налоговые поступления в федеральный бюджет за первый этап реализации проекта (2008-2020 гг.) составят 412 млрд. руб.

Совокупный макроэкономический эффект проекта за период 2007-2020 гг. составит порядка 2,6 триллиона рублей (в ценах 2007 г.).

На 1 рубль бюджетных средств привлекаются 3,5 рубля частных инвестиций.

Территория, осваиваемая в рамках проекта, содержит около 70 видов полезных ископаемых. Реализация проекта позволит сформировать новый масштабный источник остродефицитных полезных ископаемых в условиях нарастающего в мире дефицита сырья.

Суммарная стоимость разведанных запасов и прогнозных ресурсов Полярного и Приполярного Урала оценивается более чем в 10 трлн. руб., или в 400 млрд. долл. США. В настоящее время охват территории геологоразведочными работами составляет лишь 10-12%. Поэтому, по экспертным оценкам многих специалистов, широкомасштабная, углубленная геологоразведка может привести к новым серьезным открытиям минерального сырья на Полярном и Приполярном Урале.

Однако даже уже поставленные на учет ресурсы позволяют по ряду твердых полезных ископаемых ожидать покрытие потребностей промышленности не только Уральского федерального округа, но и Российской Федерации в целом.

Освоение новой сырьевой базы способно стать решением проблемы зависимости промышленности от импорта железных и марганцевых руд, меди, угля, хромитов, ряда

других ископаемых. Сегодня из-за рубежа на Урал завозится 100% потребляемого марганца, 90% угля, 70% хромитов, 80% медного концентрата, 40% железорудного сырья.

Таким образом, дальнейший рост потребностей экономики будет поддержан не за счет дополнительных закупок по импорту, а за счет местного сырья.

В условиях снижения мирового предложения минерального сырья разведка и разработка ресурсов Полярного и Приполярного Урала становится одной из приоритетных задач с целью диверсификации российского экспорта, увеличения в нем доли металлов и усиления влияния на рынках, которые начинают терять крупнейший мировой поставщик ряда минералов ЮАР – из-за энергетического кризиса, и Индия (занимающая сейчас 3-е место по объемам экспорта железорудного сырья), в связи с вводом в эксплуатацию ряда крупных железорудных проектов.

Близость сырьевой базы проекта «Урал промышленный – Урал Полярный» к крупным индустриальным перерабатывающим центрам Уральского федерального округа создает серьезные конкурентные преимущества для предприятий металлургической промышленности, машиностроения, энергетики в сравнении с другими проектами комплексного развития.

На Урале и в Западной Сибири уже существуют кластеры обрабатывающей промышленности с емким спросом. Основные потенциальные потребители сырья и его производных (НТМК, ММК, УГМК, ЧЭМК, Уралмашзавод, ЧТЗ-Уралрак, другие металлургические, машиностроительные, энергетические и химические предприятия Среднего и Южного Урала, Западной Сибири) расположены на расстоянии 500-1000 км от основных месторождений Полярного и Приполярного Урала. Спрос с их стороны в долгосрочной перспективе сохранится. Согласно Стратегии развития металлургической промышленности России региональная структура потребления металлопродукции из черных металлов не претерпит существенных изменений. Основными металлопотребляющими экономическими районами в перспективе останутся Уральский, Центральный, Поволжский, в которых сосредоточены предприятия машиностроительного и оборонного комплексов.

Транспортное плечо завоза сырья на существующие предприятия в случае реализации проекта сократится с 2-4 и более тысяч километров (в том числе из-за рубежа) до 500-1000 км, по поставке железорудного сырья – с 2-3 тыс. до 800 км, медно-цинкового концентрата – с 3 тыс. до 580 км, бурых энергетических углей – с 1,8 тыс. до 750 км (табл. 1).

Таблица 1

Сокращение расстояния перевозок и суммарных затрат на транспорт

Виды сырья	Расстояние перевозок в настоящее время, км	Расстояние перевозок после реализации проекта, км	Снижение суммарных затрат, млрд. руб.
Железо	2900	800	211.5
Хромиты	1750	1000	9.6
Марганец	3100	500	35.7
Медь	3000	600	26
Бокситы	2000	1000	3.2
Уголь	1850	750	323.5
Фосфориты	2500	1000	5

Разработка и поставка на рынок объемов сырья, планируемых к добыче в рамках проекта «Урал промышленный – Урал Полярный», неизбежно должна пе-

реломить тенденцию ускоряющегося роста цен на целый ряд полезных ископаемых, что чрезвычайно важно для российской экономики, поскольку только за последние три года железорудное сырье подорожало более чем вдвое, медное – в 1,5 раза, уголь – в 2,2 раза, свинец – в 1,9 раза, марганец – почти в 5 раз, хромиты – в 15 раз, и замедления этого роста не прогнозируется.

Разница между мировыми ценами на сырье и себестоимостью сырья, добываемого на территории нового хозяйственного освоения различается по видам продукции в разы (табл. 2).

Таблица 2

Покрывание потребностей промышленности УрФО и ожидаемая стоимость сырья

Полезные ископаемые	Потребности УрФО, млн. т	Ресурсы Полярного и Приполярного Урала, млн. т	Мировые цены 2008 г., долл. США/т	Стоимость продукции при реализации проекта, долл. США/т (себестоимость добычи + тарифы перевозок)
Железо	31	12000	124	70,8
Медь	1,5	17	8050	1436
Хромовая руда	1,4	850	600	260
Уголь энергетический	50	36100	155	125
Марганец	0,7	1470	2357	1496
Бокситы	6	433	65	18,9
Фосфориты	0,15	506	60	41,3

Обеспечение доступности указанных дешевых и разнообразных ресурсов возможно лишь при наличии мощной экономической базы, которой располагает Уральский федеральный округ.

«Урал промышленный – Урал Полярный» способен придать второе дыхание экономике Уральского федерального округа за счет перетока средств из сырьевого сектора в перерабатывающую промышленность с целью последующей модернизации производств и перехода на инновационный путь развития благодаря масштабному промышленному заказу на инновационный продукт для предприятий обрабатывающих отраслей. Общая сумма заказа на машины, оборудование, материалы для проекта оценивается величиной порядка 200 млрд. руб.

Несколько примеров. При строительстве железнодорожных линий Полуночное-Обская и Обская-Салехард-Надым проектом предусмотрено строительство 188 мостов и мостовых переходов различного типа. Объем мостовых металлоконструкций составит 140-150 тыс. т общей стоимостью до 100 млрд.руб.

В Уральском федеральном округе имеются два профильных предприятия, где может быть размещен заказ на изготовление данной продукции: ЗАО «Курганстальмост» и ООО «Тюменьстальмост». При размещении заказа среднегодовой выпуск составит 35-37 тыс.т. Участие в реализации проекта позволит ЗАО «Курганстальмост» и ООО «Тюменьстальмост» на ближайшие четыре года обеспечить до 40% портфеля заказов, т.е. стабильную работу и загрузку. В процессе производства 140 тыс.т мостовых конструкций эти предприятия получат 1,4 млрд. рублей прибыли, что даст возможность выполнения суще-

ствующих инвестиционных программ, направленных на техническое перевооружение и рост промышленного производства. Будет создано дополнительно 300-400 рабочих мест в ООО «Тюменьстальмост» и 100 рабочих мест в ЗАО «Курганстальмост».

В результате привлечения к работе над проектом только этих двух предприятий бюджеты Курганской и Тюменской областей получат дополнительно 1,8 млрд. рублей.

В рамках проекта предполагается использовать рельсы (специальных сортов для эксплуатации при низких температурах) в объеме более 180 тыс.т, или 3200 км, стоимостью порядка 6 млрд.руб. Размещение заказа возможно в ОАО «Нижнетагильский металлургический комбинат», что позволит последнему завершить реконструкцию рельсового производства и довести ежегодный выпуск железнодорожных рельсов до 950 тыс.т (в настоящее время годовой выпуск железнодорожных рельсов в России составляет 1700 тыс.т в год).

Для строительства объектов проекта потребуется более 600 единиц вездеходной техники. ОАО «ЧТЗ-Уралтрак», имеющий многолетний опыт производства и поставок техники для работы на болотистых грунтах и при низких температурах Крайнего Севера, может поставить данный объем строительной техники. Необходимый объем продукции может быть произведен в течение года. Экономический эффект от выполнения данного объема работ составит 180 млн. руб., что позволит предприятию осуществить техническое перевооружение и реконструкцию в 2009-2010 гг. более чем 10% производственных мощностей. Будет создано дополнительно 120 рабочих мест. Объем увеличения налоговых выплат, исходя из средней налоговой нагрузки на предприятие в 2007 г., составит не менее 220 млн. руб.

ФГУП «Завод «Пластмасс» (г. Копейск), производящий промышленные взрывчатые вещества, взяв на себя изготовление лишь 1/9 части от их требуемого количества (аммонит, граммонит, эмульсионные ВВ, детонаторы), сможет на 100% задействовать мощности предприятия в течение пяти лет. Это позволит провести модернизацию производства с заменой физически и морально устаревшего оборудования.

ОАО АЗ «УРАЛ» (г. Миасс) может быть поставлено 360 грузовых автомобилей различных модификаций. Экономический эффект от выполнения данного заказа составит 41 млн. руб. Будет создано 68 дополнительных рабочих мест. Возможные дополнительные доходы бюджета Челябинской области оцениваются в 11,7 млн. руб.

Готовность участвовать в проекте также выразили многие другие предприятия Свердловской, Челябинской, Тюменской и Курганской областей. Это позволит им сформировать им от 25 до 100% портфеля заказов на ближайшие 5 лет. В итоге в течение нескольких лет создастся возможность для увеличения ежегодных инвестиций в машиностроение в 3,5-4 раза.

Новаторский характер проекта потребовал поиска инновационных механизмов его реализации, основными из которых являются:

- создание модели управляющей компании, не имеющей аналогов в советской и российской экономике, которая после отработки может быть в адаптированном виде использована для других масштабных проектов, реализуемых на условиях государственно-частного партнерства;
- проектирование горнопромышленных районов как максимально эффективно-го механизма, стимулирующего последовательное развитие территорий.

В соответствии с решениями Совета при Полномочном представителе Президента Российской Федерации в Уральском федеральном округе по трехстороннему соглашению между Ямало-Ненецким автономным округом, Ханты-Мансийским автономным округом – Югрой, Тюменской областью была создана управляющая структура проекта – ОАО «Корпорация Урал промышленный – Урал Полярный».

Работа Корпорации за небольшой промежуток времени (около 1,5 года) показала правильность выбранного пути, ее способность эффективно сочетать интересы государства и бизнеса, управлять группами предпринимательских проектов и распределением ресурсов между ними, формировать новые точки регионального роста, ускоряя в целом экономическое развитие территории.

Одно из приоритетных направлений деятельности Корпорации – работы по геологическому изучению перспективных территорий за счет собственных средств и за счет средств инвесторов. Такой подход позволяет проводить работы по геологическому изучению на больших площадях, с выделением перспективных участков и получением на них лицензий на разведку и добычу без проведения конкурсов и аукционов.

Способами финансирования Корпорации на текущем этапе являются вклады в уставный капитал субъектов Российской Федерации. В перспективе возможно привлечение новых акционеров через проведение листинга акций Корпорации.

После 2015 года, когда согласно графику должно быть закончено строительство ж.д. линий Полуночное-Обская и Обская-Салехард-Надым, ОАО «Корпорация Урал промышленный – Урал Полярный» будет представлять собой холдинг, включающий в себя дочерние горнодобывающие, горнообогатительные и энергогенерирующие предприятия, предприятия строительной индустрии и сервисного обслуживания геологических компаний. Кроме того, предполагается самостоятельно разрабатывать газоконденсатные месторождения и отправлять сырье по прямому трубопроводу в Свердловскую и Челябинскую области.

В настоящее время развитие Корпорации продолжается. Получены подтверждения от Свердловской, Челябинской и Курганской областей о включении в активную работу над проектом и вхождении в состав акционеров. Определяются условия их участия, сферы совместной работы. Проявляют интерес к участию в реализации проекта Пермский край, республики Татарстан и Башкортостан.

Проведенный совместно с субъектами Российской Федерации, входящими в состав Уральского федерального округа, и Российской академией наук анализ показал, что наиболее эффективной структурой экономической пространственной организации для территории реализации проекта могут стать горнопромышленные районы, сформированные с учетом территориального сочетания и расположения месторождений и создаваемых железнодорожных линий, интегрированных производственных единиц.

Создание горнопромышленных районов позволит, объединив на конкретной территории с комплексным характером освоения усилия всех заинтересованных участников, эффективно использовать инвестиции в рамках государственно-частного партнерства, управлять стоимостью и эффективностью распределения ресурсов.

Единая система инфраструктуры в условиях севера, по расчетам экономистов, обеспечивает 35-40%-ную эффективность за счет снижения затрат и разделения рисков. Эта же инфраструктура обычно выступает в качестве базы освоения сопредельных территорий, включения в хозяйственный оборот новых источников ресурсов. Механизм горнопромышленного района предусматривает создание пула заинтересованных инве-

стором с выделением базового для дальнейшей совместной работы с управляющей компанией проекта.

Создание горнопромышленного района предполагает принципиально новую промышленную и социальную инфраструктуру с учетом всех современных градостроительных нормативов.

Снижается стоимость строительства и эксплуатации, достигается большая комфортность, обеспечивается более здоровая среда проживания и снижение ущерба, наносимого природной среде. В таких эффективных системах может быть достигнута экономия средств за счет капиталоемкости (до 10%), строительства промышленных зданий (5%), сокращения протяженности автодорог к промышленным объектам (15%), сокращения числа железнодорожных выводов (20%) и т.д. В целом сокращение затрат на социальную инфраструктуру составит не менее 3,7 раза.

Для решения сложных организационно-кооперационных вопросов наиболее адекватным и уместным представляется совмещение территорий новых горнопромышленных районов и муниципальных образований. Это позволит объединить задачи органов власти различных уровней, науки и бизнеса.

Формирование горнопромышленных районов (ГПР) будет проходить в несколько этапов. В ближайшее время будет создана рабочая группа из представителей управляющей компании, региональных и муниципальных властей для разработки концепции ГПР и определения базового инвестора.

Готовятся изменения в региональные и муниципальные нормативно-правовые акты по местному самоуправлению для проведения предусмотренных законодательством организационных процедур. В трех первоочередных ГПР – Харпском, Северо-Сосьвинском, Хорасюрском – будут организованы филиалы Корпорации для проектирования производственной и социальной инфраструктуры и реализации проектных решений.

Районом, требующим первоочередного проектирования, определен Харпский горнопромышленный район.

На первом этапе запланировано строительство 8 горнообогатительных комплексов, которые выйдут на полную мощность к 2015 г. Это позволит обеспечить годовую производительность хромовых руд – 1,6 млн.т, что полностью покрывает потребности России в данном виде сырья, фосфоритов – 150 тыс.т – 100%-ное покрытие потребностей сельского хозяйства Урала и юга Западной Сибири, медных руд – 42,3 тыс.т – 20% потребностей уральской промышленности, а также значительные объемы железных руд и нерудных полезных ископаемых.

В результате комплексного инфраструктурно-промышленного освоения возникает значительный экономический эффект (табл. 3) за счет сокращения транспортных перевозок, последовательной переработки сырья и полуфабрикатов, комбинированного использования электрической и тепловой энергии и включения в топливный баланс местных энергоисточников. Только налоговые поступления и платежи в федеральный и региональный бюджеты, по минимальным оценкам, составят соответственно 1,1 и 2,0 млрд. руб. в год.

Таблица 3

Социально-экономический эффект от создания Харпского ГПР

Всего по району	За год	За период I этапа освоения (7-10 лет)
-----------------	--------	--

Инвестиции, млн. руб.	-	27 740,69
Налоги в федеральный бюджет, млн. руб.	1 078,77	23 270,8
Налоги в региональный бюджет, млн. руб.	1 959,15	42 636,4
Организация рабочих мест, чел.	-	7 914,0
Загрузка железной дороги, тыс. т/год	5887,60	-
Энергопотребление, тыс. кВт-час.	300 000,00	-
Стоимость товарной продукции, млн. руб.	13 254,64	-

Ожидается, что с учетом коэффициентов сменности и семейственности численность населения поселка Харп возрастет с 7,1 до 26 тыс. человек, что потребует модернизации существующих и ввода дополнительных объектов социальной инфраструктуры (школы, дошкольные учреждения, больницы, и т.д.).

Высокая экономическая эффективность достигается также за счет использования в ходе реализации проекта инновационных методов и технологий.

Наиболее значимым стало использование для проектирования железнодорожных линий новейшей для России технологии «Шеерпойнт», которая позволяет вести работы в режиме реального времени.

Ее применение стало возможным с привлечением в альянс проектных компаний: – ООО «Уралстройтехнологии» и ОАО «Ленгипротранс», компании DB-International – государственного концерна немецких железных дорог.

При проектировании применяются инновационные технологии лазерного сканирования и цифровой аэрофотосъемки местности, трехмерной визуализации проектируемых объектов и осуществления всего комплекса проектных работ с использованием современных информационных систем автоматизированного проектирования (САПР компании DB-International и российской системы РОБУР).

Современные информационные технологии управления проектами существенно повысят качество работ при соблюдении беспрецедентно сжатых сроков проектирования (выполнение проектных работ по линии Полуночное-Обская позволит приступить к строительству уже в начале 2010 г.).

Современные методы моделирования организации движения по железнодорожным линиям позволят увеличить пропускную способность железнодорожной инфраструктуры на 30 %.

Эффективность избранных механизмов реализации проекта подтверждается его высокой инвестиционной привлекательностью.

Управляющей компанией проекта уже заключены инвестиционные соглашения на сумму в 176,8 млрд. руб. Среди инвесторов – крупнейший в России производитель ферросплавов Челябинский электрометаллургический комбинат, инвестиционная компания «Альянс групп», энергетические компании «Новатэк», «Тюменьэнерго», «Интертехэлектро – Новая генерация».

Намерения по совместной разработке участков хромитов и строительству промышленных комплексов для производства феррохрома высказал ведущий мировой металлотрейдер – компания «Гленкор».

Начаты переговоры с компаниями Магнезит и Метрополь по разработке месторождения баритов, ГПК-Север и ЭЛКАП по разработке медно-цинкового месторождения.

Готовится соглашение с Уральской горно-металлургической компанией на разработку месторождения медно-молибденовых руд.

Всего в течение ближайших 6-8 месяцев запланировано подписание инвестиционных соглашений (переговоры идут в общей сложности с 11 компаниями) по разработке 9 участков недр на общую сумму более 50 млрд. руб. В общей сложности свой интерес к участию в проекте выразили порядка 80 российских и зарубежных компаний.

Стратегический характер проекта «Урал промышленный – Урал Полярный». Отличительной особенностью проекта является его межрегиональный, комплексный производственно-инфраструктурный характер, а также его масштабность, способность дать толчок развитию субъектов Федерации, экономики и социальной сферы макрорегионов.

Согласованность интересов и практических действий участников позволила органично "встроить" проект в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2020 года, Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года, Энергетическую стратегию России на период до 2020 года, Генеральную схему размещения объектов электроэнергетики до 2020 года, Стратегию развития металлургической промышленности Российской Федерации; долгосрочные программы развития и размещения производительных сил регионов-участников, крупных предприятий и программы территориального планирования муниципальных образований.

Межрегиональный, комплексный производственно-инфраструктурный проект сегодня лежит в основе работ по внесению корректив в региональные стратегии развития субъектов Федерации с целью формирования единой стратегии социально-экономического развития Уральского федерального округа как составной части стратегии развития России на период до 2020 года. Проект «Урал промышленный – Урал Полярный» формирует одну из зон опережающего развития Уральского федерального округа и обеспечивает эффективную взаимосвязь между другими зонами опережающего развития федерального округа. Фактически проект венчает собой законченную часть национальной стратегии долгосрочного развития.

Вывод

Проект «Урал промышленный – Урал Полярный» является уникальным стратегическим проектом, задачи которого соответствуют приоритетам развития Российской Федерации и повышают ее экономическую безопасность, обеспечивая:

- радикальное улучшение сырьевой базы промышленности;
- коренную модернизацию металлургической и машиностроительной отраслей и создание на их базе конкурентоспособных производств;
- повышение транспортной безопасности Российской Федерации за счет образования нового транспортного кольца;
- повышение энергетической безопасности Российской Федерации за счет создания нового энергетического кольца;
- ускорение развития региональных экономик за счет их масштабной диверсификации на инновационной основе;
- повышение уровня и качества жизни населения Уральского федерального округа.

ЛИТЕРАТУРА

1. Концепция инвестиционного проекта «Урал промышленный – Урал Полярный» на получение средств государственной поддержки для разработки проектной документации. 2006.
2. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М.: ГУ ВШЭ, 2000.

3. Оценка ресурсного потенциала твердых полезных ископаемых Полярного и Приполярного Урала с целью выработки стратегии по комплексному освоению региона / ОАО «СибНАЦ». 2006.
4. Развитие промышленных предприятий по освоению природных ресурсов / СОПС. М., 2007.
5. Машковцев Г.А. Плюс еще один современный комплекс // Российская газета. 2008. 3 марта.
6. Гранберг А.Г. «Урал Полярный...» как пилотный проект // Российская газета. 2008. 5 марта.