

ПРОЕКТ «УРАЛ ПРОМЫШЛЕННЫЙ – УРАЛ ПОЛЯРНЫЙ»

1. О ПРОЕКТЕ

Проект «Урал Промышленный – Урал Полярный» берет свое начало 16 мая 2005 года, когда на совещании по вопросам социально-экономического развития Уральского федерального округа Президент Российской Федерации 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 строительство ключевых элементов опорной транспортной и энергетической инфраструктуры. Основными целями настоящего проекта являются:

- Радикальное улучшение сырьевой базы промышленности.
- Высвобождение, за счет снижения цен на сырье (за счет 2–3-кратного сокращения транспортного плеча), ресурсов для коренной модернизации металлургической и машиностроительной отраслей и создание на их базе конкурентоспособных производств.
- Совершенствование транспортной и энергетической инфраструктуры Российской Федерации.
- Ускорение развития региональных экономик за счет их масштабной диверсификации на инновационной основе.
- Развитие социальной инфраструктуры в районах нового промышленного освоения, повышение уровня и качества жизни населения Уральского федерального округа.

Проект «Урал Промышленный – Урал Полярный» представляет собой комплекс взаимосвязанных мероприятий по созданию трех основных блоков: транспортного, энергетического и освоения природных ресурсов.

Транспортный блок. Ядром транспортной инфраструктуры станет железнодорожная магистраль по

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

Энергетический блок. Планируется строительство четырех электростанций общей мощностью 2544 МВт, работающих на местном сырье, а также необходимого сетевого хозяйства, что позволит обеспечить надежное электроснабжение существующих и вводимых потребителей на территории нового хозяйственного освоения.

Блок освоения природных ресурсов. В ближайшей перспективе планируется создать 18 горнодобывающих, обогатительных и лесоперерабатывающих предприятий (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.

Проведен анализ информации, накопленной организациями, изучавшими недра Полярного и Приполярного Урала, дана оценка текущего положения дел. Осложняющим фактором работы являлась рассредоточенность информации 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. тонн, бокситов – 433 млн. тонн, марганца – 310 млн. тонн, фосфоритов – 191 млн. тонн, хромитов – 52 млн. тонн. Такие полезные ископаемые, как уран, бокситы, марганец, фосфориты, поставлены на учет впервые.

Министерством природных ресурсов Российской Федерации утвержден «Комплексный план геолого-

разведочных работ по развитию минерально-сырьевой базы Северного, Приполярного и Полярного Урала на 2006–2009 годы», предусмотрено значительное увеличение финансирования геологического изучения, поиска и оценки полезных ископаемых. Общая сумма выделяемых средств – 11,3 млрд. рублей, из которых федеральный бюджет выделит 3,2 млрд. рублей, средства субъектов Федерации – 1,8 млрд. рублей, собственные средства компаний – 6,3 млрд. рублей. Это настоящий провыв в геологическом изучении Приполярного и Полярного Урала, долгие годы не имевшем системного подхода в исследовании столь значительной и потенциально богатой территории Российской Федерации.

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

В части совершенствования транспортной инфраструктуры завершена начатая по инициативе аппарата полномочного представителя Президента РФ и профинансированная из Тюменской областной программы «Сотрудничество» разработка обоснования инвестиций транспортного коридора Урал Промышленный – Урал Полярный. Данная работа стала основой пакета документов, входящих в состав заявки для участия в конкурсе проектов, претендующих на государственную поддержку из Инвестиционного фонда Российской Федерации. Железнодорожные линии, составившие основу проекта, включены в Федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» и Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2020 года.

С целью надежного электроснабжения существующих и вводимых потребителей Полярного и Приполярного Урала в сотрудничестве с РАО «ЕЭС России» и администрациями 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. Разработано научно-аналитическое обеспечение оценки ресурсного потенциала территории, включающее схему размещения горнодобывающих предприятий.

Для управления проектом и синхронизации всех его процессов образовано открытое акционерное общество «Корпорация «Урал Промышленный – Урал Полярный», участниками которого стали Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ и Тюменская область. В целях определения стратегии развития корпорации и проекта создан попечительский совет, состоящий из полномочного представителя Президента Российской Федерации в УрФО, губернаторов ХМАО – Югры, ЯНАО и Тюменской области.

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.

В 2007 году произошли два события в жизни проекта, которые дали начало его практической реализации.

9 июня 2007 года в рамках проведения XI Петербургского международного экономического форума на заседании Инвестиционной комиссии принято решение о выделении 6,5 млрд. рублей на разработку проектно-сметной документации.

15 ноября 2007 года Правительственная комиссия по инвестиционным проектам, имеющим общегосударственное значение, подтвердила заключение Инвестиционной комиссии об экономической эффективности проекта и выделении из Инвестиционного фонда Российской Федерации запрашиваемых средств.

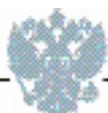
В тесном взаимодействии с министерствами регионального развития, природных ресурсов, транспорта, промышленности и энергетики Российской Федерации, региональными органами власти, Российской академией наук проект «Урал Промышленный – Урал Полярный» вступил в новый этап.

17 января 2008 года было подписано распоряжение Правительства Российской Федерации об утверждении проекта и финансировании разработки проектно-сметной документации на меридиональную железнодорожную линию ст. Полуночное (Свердловская область) – ст. Обская – Салехард (Ямало-Ненецкий автономный округ). Приказом Минфина России от 28 января 2008 года №17Н разработка проектной документации проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» включена в бюджетную классификацию. Определен размер бюджетных расходов в сумме 4,163 млрд. рублей на 2008 год в соответствии с утвержденной бюджетной росписью.

Проведен конкурс на определение генерального проектировщика по строительству железнодорожной линии. Создан альянс проектных компаний, включающий ООО «Уралстройтехнологии», ОАО «Ленгипротранс» и компанию «Дойче Бан интернешнл» – государственный концерн немецких железных дорог. С использованием инновационного подхода, а также передового зарубежного опыта подготовлен график выполнения проектных работ по линии Полуночное – Обская, выполнение которого позволит приступить к строительству уже в 2009 году. Проектирование будет основываться на применении новейшей для России технологии «Шеерпоинт», которая позволяет вести работы в режиме реального времени.

Одновременно ведутся работы по подготовке к проведению конкурса на разработку проектно-сметной документации на строительство железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым и разработка технико-экономического обоснования строительства автомобильной дороги Агириш – Салехард.

Продолжается работа по оформлению отношений управляющей компании проекта ОАО «Корпорация «Урал Промышленный – Урал Полярный» с другими участниками. Заключены инвестиционные соглашения с Федеральным агентством железнодорожного транспорта по раз-



работке проектно-сметной документации, крупнейшим российским производителем ферросплавов ОАО «Челябинский электрометаллургический комбинат» на освоение месторождений хромитов, ЗАО «Альянс Групп» по финансированию геолого-разведочных работ и освоению месторождений бурых углей, а также последующему строительству электростанции на данном сырье.

В марте 2008 года подписаны инвестиционные соглашения по строительству энергетических мощностей и сетевого хозяйства с ОАО «НОВАТЭК», ОАО «Тюмень-энерго», ОАО «Интертехэлектро – Новая генерация».

В области геологического изучения территории транспортного коридора достигнуто соглашение с Минприроды России об актуализации «Комплексного плана геолого-разведочных работ по развитию минерально-сырьевой базы Северного, Приполярного и Полярного Урала на 2006–2009 годы» на период до 2015 года в увязке со сроками проектирования, строительства и ввода в эксплуатацию железнодорожной линии Полуночное – Обская. Благодаря соглашению интенсифицировано проведение конкурсов и аукционов на право пользования участками недр, а также геолого-разведочных работ на этих объектах после получения лицензий. Совместно с Федеральным агентством по недропользованию и Всероссийским институтом минерального сырья подготовлено 16 участков недр для лицензирования, которые стали основой расчетов будущих грузопотоков железнодорожной линии Полуночное – Обская. В 2007 году и начале 2008 года проведено 9 конкурсов и аукционов.

Совершенствуется структура управляющей компании на принципах государственно-частного партнерства. К настоящему времени получены подтверждения от руководителей Свердловской, Челябинской и Курганской областей о включении в активную работу над проектом и вхождении в состав акционеров. Определены условия их участия, сферы совместной работы.

Продолжена работа с Российской академией наук. Силами Государственного научно-исследовательского учреждения «Совет по изучению производительных сил» Минэкономразвития России и РАН разрабатывается Стратегия развития Уральского федерального округа, в которой основой межрегиональной интеграции определен проект «Урал Промышленный – Урал Полярный». При создании программы используется в том числе механизм моделирования горнопромышленных районов, разработка которых будет осуществлена совместно с субъектами Федерации и научными организациями.

В отечественной практике отсутствуют современные механизмы реализации сложных комплексных проектов, таких как «Урал Промышленный – Урал Полярный», требующих масштабных финансовых вложений из разноуровневых источников, координации действий значительного числа участников и тщательной синхронизации этапов реализации проекта.

Для реализации такого комплекса задач требуются новые подходы и особые механизмы, выявляемые в процессе решения путем анализа взаимодействия основных факторов, влияющих на формирование пространственной структуры в пределах территории проекта.

Анализ возможных схем строения проекта, проведенный совместно с субъектами Российской Федерации, входящими в состав Уральского федерального округа, и Российской академией наук, показал, что оптимальной структурой экономической пространственной организации для территории реализации проекта представляются горнопромышленные районы, задача которых заключается в увязке освоения природных ресурсов и создания и функционирования объектов транспортной, энергетической и социальной инфраструктуры, оптимально сочетающей интересы центров концентрации природных ресурсов и центров производства.

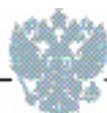
Создание горнопромышленных районов позволит объединить на конкретной территории с комплексным характером освоения усилия всех заинтересованных участников, эффективно использовать инвестиции в рамках государственно-частного партнерства, управлять стоимостью и эффективностью распределения ресурсов между группами проектов, исключить узколокальные характеристики, нечеткую случайность специализации и непродуманность производственно-технологических связей. 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.

В ходе анализа всего спектра вопросов по освоению территории проекта было определено несколько горнопромышленных районов.

Районом, требующим первоочередного проектирования, определен Харпский горнопромышленный район (по названию населенного пункта Харп). Он является типовым, и отработанная модель по его проектированию может быть использована в работе по созданию других горнопромышленных районов на Полярном и Приполярном Урале. Аналогичные районы предварительно просчитаны как на территории Ямало-Ненецкого, так и Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

Выбор данного варианта определился с учетом первоочередных производственных и территориальных факторов: степени готовности по добыче полезных ископаемых, переработке и поставкам сырья и обмену продукцией производства; условий обеспечения электроэнергией и топливом; конфигурации транспортной сети; использования трудовых, земельных и водных ресурсов; формирования строительной базы. На территории проектируемого Харпского горнопромышленного района находятся населенные пункты – поселок Харп и железнодорожная станция Обская со сложившейся производственно-инженерной, транспортной и социальной инфраструктурой.

Территория района включает группу пространственно сближенных месторождений полезных ископаемых: железорудное Юнь-Ягинское, золото-железорудное Новогоднее-Монто, золоторудное Петропавловское, хромитовые Центральное и Западное, Саурейское – свинцовых руд, меднорудное Лекын-Тальбейское, фосфоритовое Софроновское, месторождения баритов



и три месторождения щебня, в том числе определены значительные прогнозные ресурсы по меди, железной и хромовой рудам.

Основная часть указанных месторождений через проведенные конкурсы и аукционы передана недропользователю. На территории района на основании инженерно-экономических расчетов и учитывая значительные объемы добываемого дефицитного сырья, в целях управления ценообразованием запланировано строительство нескольких горно-обогатительных комплексов. Освоение всех объектов обеспечит суммарную годовую производительность товарной продукции порядка 7,8 млн. тонн, в том числе: железных руд – 1,7 млн. тонн; хромитовых руд – 1,6 млн. тонн; нерудных полезных ископаемых – 1,5 млн. тонн; медных руд – 42,3 тыс. тонн; строительных материалов – 3 млн. куб. м.

На полную мощность ГОКи выйдут в период 2015–2017 годов. Каждый из них будет иметь свою специфику производства и общую инфраструктуру. Однако на каждом из них предусматривается использование вахтовой организации работ с постоянным размещением основного и обслуживающего персонала в поселке Харпе и других социально развитых населенных пунктах района.

На территории района находится транспортный железнодорожный узел Лабытнанги-Обская, связывающий новые линии Полуночная – Обская – Надым и Обская – Бованенково, а также локальные автодороги общего и производственного назначения. Формируется энергоструктура, разработаны схемы ее дальнейшего развития, в районе поселка Харп находится электростанция на газе мощностью 12 МВт в состоянии 90%-ной готовности. Подключение к газу позволит снизить стоимость электроэнергии с нынешних 10,5 руб./кВт·ч до 1,5 рубля.

В результате комплексного инфраструктурно-промышленного освоения возникает значительный экономический эффект за счет сокращения транспортных перевозок, при последовательной переработке сырья и полуфабрикатов, за счет 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. рублей в год.

Определившиеся перспективные площади с дополнительными прогнозными ресурсами: более 2 млрд. тонн железа, 200 млн. тонн хромитов, 160 тонн золота и других полезных ископаемых, будут реализованы в период 2009–2015 годов в соответствии с уточненным и пролонгированным комплексным планом геолого-разведочных работ в зоне проектируемого транспортного коридора, утвержденного Министерством природных ресурсов Российской Федерации. В рамках плана скоординированы все виды работ, выполняемых за счет средств государственного бюджета и средств недропользователей. Их главной целью является наращивание минерально-сырьевой базы района, что обеспечит долгосрочную деятельность горнодобывающего комплекса.

С учетом мировой конъюнктуры цен на железорудное сырье – рост только с начала 2008 года на 65%

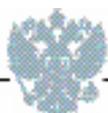
(в настоящее время ведутся переговоры об увеличении цены на 71% и более, по прогнозу Citigroup Inc., цены на железную руду в следующем году вырастут на 30%, рост мирового производства железной руды будет составлять в среднем 6,7% в год до 2013 года), медь – рост на 35–40%, и другие твердые полезные ископаемые значение Харпского горнопромышленного района за счет концентрации производства на единой инфраструктурной матрице возрастает в разы.

Проведенный анализ показал, что главной организационной трудностью при создании горнопромышленных районов, способной оказать сдерживающее влияние на показатели их эффективности, может стать несоответствие между зоной решения крупной экономической задачи и административным делением. Основной государственной политики в Полярной и Приполярной зоне должна стать система целенаправленных государственных мер по регулированию развития расселения и ресурсного освоения, зачастую являющихся единственным инструментом государственного присутствия на этой малолюдной территории.

Наиболее адекватным и уместным для решения сложных организационно-кооперационных связей представляется совмещение территорий новых горнопромышленных районов и муниципальных образований. Это позволит объединить задачи органов власти различных уровней: территориальных и федеральных органов исполнительной власти, ведущих работу на данной территории; органов государственной власти субъектов Российской Федерации; муниципалитетов; всей вертикали науки и бизнеса. Благодаря этому, ключевой функцией администрирования в рамках горнопромышленных районов станет не только выполнение задач оперативного управления, но и государственного регулирования сочетания производственного и социального аспектов на конкретных территориях, в муниципальных образованиях.

Создание органа местного самоуправления, работа территориальных структур федеральных и региональных органов исполнительной власти позволят в полной мере обеспечить законные права и интересы проживающих на данной территории граждан, бизнеса и государства, развивать одновременно и промышленную, и социальную составляющие, управлять ростом горнопромышленного района. Муниципальные образования получают реальную возможность развивать социальные программы и местный бюджет, комплексно планировать и развивать территорию с учетом всех градостроительных норм. Единновременные затраты на создание оптимальных жизненных условий в базовых поселениях выше, чем в городах обжитой зоны, но срок их окупаемости достаточно краток за счет сокращения отрицательной миграции, повышения производительности труда, повышения промышленного потенциала новых районов.

Полномасштабное освоение территорий, особенно со слабо развитыми инфраструктурами и низкой плотностью населения, невозможно без создания центров развития производительных сил. На основании имеющихся научных и практических данных, связанных с освоением Крайнего Севера, для наиболее полного развития добыча-



ющей и перерабатывающей промышленности, создания оптимальных условий для населения в горнопромышленных районах необходимо ориентироваться на создание базовых городов в центре групп месторождений, с населением от 5 тыс. человек до 20 и выше. Наиболее рациональным и эффективным для промышленного освоения является вахтовый метод, который будет реализован через систему «базовый город – вахта». Центром данного горнопромышленного района будет являться поселок Харп.

Справка:

Поселок Харп площадью 930 га находится на 67-й параллели, расположен на горной реке Сось, у подножия горы Рай-Из (Полярный Урал). Численность населения на начало 2006 года составляет 7100 человек. Транспортная схема достаточно развитая – до ж/д станции расстояние 1 км, аэропорта г. Салехард – 54 км, речного порта г. Лабытнанги – 60 км. Основные налогоплательщики в местный бюджет и социально значимые предприятия (работает более 10% от числа трудоспособного населения) – ОАО «Конгор-Хром» (добыча хромитов), ОАО «Ямалнефтегаз-железобетон». В районе поселка Харп находится электростанция на газе мощностью 10 МВт в состоянии 90%-ной готовности. В поселке функционируют 3 средних школы, 3 дошкольных учреждения, 1 больница, 1 аптека, 1 спортивное учреждение, 2 учреждения клубного типа. Общая площадь жилого фонда – 91,8 тыс. кв. м. Автомобильные дороги составляют 38,8 км.

Поселок Харп будет являться единым центром обслуживания нескольких вахтовых поселков на местах приложения труда. Исходя из географо-экономических условий, центры региональных систем расселения по такому принципу являются наиболее динамичными и позволяют в короткие сроки реагировать на изменяющуюся ситуацию, связанную с промышленным освоением.

Развитие социальной инфраструктуры поселка Харп способствует в системе «базовый город – вахта» минимизации количества обслуживающих промышленных предприятий для разных компаний и численности трудящихся как в зоне активизации в целом, так и вахтовых поселков на местах приложения труда.

Система «базовый город – вахта» как особая форма территориальной организации представляет собой комплекс, характеризующийся следующими признаками:

- наличием базового поселения с развитой производственной и социальной инфраструктурой, расположенного в благоприятной для проживания зоне;
- наличием вахтового поселка или комплекса на удаленных местах приложения труда, включающего технологически необходимую производственную структуру и элементы социальной инфраструктуры, достаточной для повседневного обслуживания и проживания сменного персонала (бессемейное проживание);
- наличием регулярных, организованных транспортных связей базового города с вахтовым комплексом в соответствии с выбранным технологическим режимом организации работ.

Такая система населенных пунктов имеет экономические (снижается стоимость строительства и эксплу-

атации), социальные (достигается большая комфортность) и экологические (обеспечивается более здоровая среда проживания и снижение ущерба, наносимого природной среде) преимущества. 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, по расчетам науки, составит не менее 3,7 раза.

Таким образом, создание Харпского горнопромышленного района позволит обеспечить 40%-ную экономию средств инвесторов за счет снижения затрат и повышения эффективности осуществления проекта путем одновременного создания горнорудных предприятий, единой системы производственной, транспортной и социальной инфраструктуры, по расчетам экономистов. Эта же инфраструктура выступит базой освоения сопредельных территорий.

Модель формирования Харпского горнопромышленного района предполагается использовать при проектировании моделей других горнопромышленных районов – Хорасюрского и Северо-Сосьвинского.

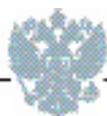
В целом реализация проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» идет согласно утвержденным планам, принимаемым участниками проекта шаги носят согласованный характер и укладываются в систему общенациональных и отраслевых приоритетов.

В то же время работа сдерживается рядом системных проблем, требующих принятия решений на уровне Правительства Российской Федерации.

С этой целью 9 апреля 2008 года проведено совещание под председательством Председателя Правительства Российской Федерации, на котором обсуждены вопросы совершенствования нормативной базы в части уточнения функций и ответственности координатора комплексных инвестиционных проектов; резервирования земель для строительства новых железнодорожных линий и объектов энергетики; увеличения объемов финансирования и наращивания темпов геолого-разведочных работ на твердые полезные ископаемые на территории Полярного и Приполярного Урала; нормативного регулирования участия органов государственной власти субъектов Российской Федерации в разработке и финансировании государственных программ геологического изучения недр; нормативного регулирования проведения конкурсов инвестиционных проектов по строительству объектов энергетической инфраструктуры с использованием механизма гарантирования инвестиций.

Попечительский совет проекта:

- полномочный представитель Президента Российской Федерации в Уральском федеральном округе *Петр Латышев*;
- губернатор Тюменской области *Владимир Якушев*;
- губернатор Ханты-Мансийского автономного округа – Югры *Александр Филиппенко*;
- губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа *Юрий Неелов*;



– председатель наблюдательного совета ОАО «Корпорация «Урал Промышленный – Урал Полярный» Виктор Басаргин;

– генеральный директор ОАО «Корпорация «Урал Промышленный – Урал Полярный» Олег Демченко.

Основные задачи ОАО «Корпорация «Урал Промышленный – Урал Полярный»:

1. Создание условий для реализации проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный».
2. Координация проектов в сфере природопользования и транспорта, в создании энергетической инфраструктуры.
3. Оптимальное использование бюджетного и внебюджетного финансирования, которое позволит соблюдать необходимый баланс между интересами частного сектора и государства с максимально возможным эффектом для государства, а также сохранением государственного контроля над важнейшими сферами социальной и экономической деятельности субъектов Федерации.
4. Контроль над всем диапазоном рисков, связанных с проектом, на всем протяжении реализации проекта.

2. ЦЕЛИ ПРОЕКТА «УРАЛ ПРОМЫШЛЕННЫЙ – УРАЛ ПОЛЯРНЫЙ»

Освоение геостратегически значимой территории, радикальное улучшение сырьевой базы промышленности.

В значительной мере будет устранена проблема сырьевой безопасности России по стратегическим видам ресурсов. Уже есть примеры, что одно только появление информации о том, что на Урале планируется разрабатывать собственную рудную базу, заставило зарубежных поставщиков сырья для металлургических предприятий УрФО пересмотреть, в лучшую для потребителей сторону, цены и условия поставки с целью заинтересовать клиента в сохранении дальнейших контактов.

Повышение конкурентоспособности металлургической промышленности, а на этой основе машиностроительного, транспортного, строительного и других комплексов, составляющих основу экономики.

Ожидаемый экономический эффект за счет сокращения на 1000 км и более транспортного плеча по доставке только железорудного сырья, хромовых, марганцевых руд и угля составит до 4 трлн. рублей, а за счет разницы между внутренними и мировыми ценами на хромовую и железную руду – до 4,5 трлн. рублей.

Снижение рисков развития региональных экономик.

За счет создания новых предприятий и дополнительной загрузки существующих мощностей. Только на начальном этапе реализации проекта потребуется 400 тыс. тонн рельсов и рельсовых скреплений (это почти четверть годового производства рельсов в России), 750 тыс. тонн металла, металлоконструкций, стальных труб. Указанные объемы производства способны обеспечить такое крупное предприятие, как «Нижнетагильский металлургический комбинат», заказами более чем на полугодие.

Формирование нового источника инвестиций для предприятий машиностроительного комплекса.

Уже на первом этапе реализации проект инициирует разработку и производство новых машин и оборудования, формируя портфель заказов для предприятий машиностроения.

Инвестиционная емкость проекта – более 350 млрд. рублей. Часть из них будет направлена на покупку продукции машиностроения.

В дальнейшем экономический эффект от снижения цены на сырье и металлы может быть направлен на модернизацию машиностроительного комплекса.

В итоге от сегодняшних ежегодных вложений в отрасль в объеме 10 млрд. рублей мы в течение нескольких лет сможем перейти к цифре в 40–50 млрд. рублей.

Учитывая, что даже 2–3-кратное увеличение инвестиционных вложений в машиностроение может дать эффект оздоровления для отрасли в целом, реализация проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» способна дать импульс восстановлению не только уральского, но и российского машиностроения в целом.

Совершенствование опорной сети транспортной инфраструктуры.

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

Развитие энергетической инфраструктуры Российской Федерации.

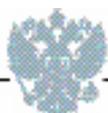
Решение проблемы энергодефицита и повышения надежности энергоснабжения. Решение проблемы дефицита природного газа, который уже в этом году имел место на электростанциях Свердловской, Челябинской и Тюменской областей. Выполнение задач, определенных Энергетической стратегией Российской Федерации, по увеличению производства энергии на теплоэлектростанциях, работающих на угле.

Усиление интеграции территорий России в рамках единого экономического пространства.

Доля межрегионального оборота по отношению к ВВП (показатель, характеризующий степень межрегиональных связей) в целом по России снизилась с 22% в 1990 году до 14% в настоящее время. Реализация проекта способна увеличить ее за счет предприятий других федеральных округов, нуждающихся в настоящее время в ресурсах, которые планируются к разработке. Речь может идти о поставках хромитов и марганца на металлургические предприятия Кемеровской, Волгоградской, Ленинградской и Вологодской областей, сырья для электронной промышленности в Московскую, Владимирскую области, фосфоритов на химзаводы Башкирии и Саратовской, Самарской, Брянской областей.

Укрепление бюджетной системы.

При освоении минеральных ресурсов твердых полезных ископаемых Приполярного и Полярно-



го Урала ежегодные поступления налогов и платежей в бюджетную систему увеличатся на 11 млрд. рублей, в том числе в бюджеты субъектов Федерации – 5,3 млрд. рублей.

Таблица 2

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

3. СОСТАВ ПРОЕКТА

Таблица 1

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

№	Объект транспортной инфраструктуры	Протяженность
1	Ж. д. Полуночная – Обская	848,9 км
2	Ж. д. Полуночная – Салехард – Надым	406,0 км
3	Ж. д. Обская – Бованенково	554,0 км
4	Автодорога Обская – Агириш	795,0 км

№	Объект энергетической инфраструктуры	Протяженность/ Мощность
1	Вл 500 Обская – БАЗ	1094 км
2	Вл 220 Надым – Салехард	336 км
3	ГТЭС в пос. Игриме	20 МВт
4	ГТЭС в г. Ноябрьске	124 МВт
5	Тарко-Салинская ГРЭС	1200 МВт
6	Северо-Сосьвинская ГРЭС (первая очередь – 600 МВт)	1200 МВт

Таблица 3

ПРОМЫШЛЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ОСВОЕНИЮ ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ

№	Промышленные предприятия по освоению природных ресурсов	Полезное ископаемое	Объем производства по руде, млн. тонн
1	Северо-Сосьвинское	уголь	12,00
2	Сейдинское	уголь	4,00
3	Войкаро-Сынинское	хромовые руды	1,50
4	Рай-Из	хромовые руды	1,50
5	Янь-Ягинское (Щучинский р-н)	железные руды	6,00
6	Охтмянское	железные руды	6,00
7	Вольинское	медно-цинковые руды	3,00
8	Северо-Сосьвинское	медно-цинковые руды	3,00
9	Лекын-Гальбейское	медно-свинцово-цинковые руды	5,00
10	Тайкеуское	тантал, ниобий, редкоземельные	1,00
11	Нундерминское	марганцевые руды	1,50
12	Харбейское	вольфрам, молибден	1,00
13	Войшорское	барит	0,20
14	Собское	барит	0,15
15	Софроновское	фосфориты	1,20



Таблица 4

ОБЪЕМ И ИСТОЧНИКИ ИНВЕСТИЦИЙ

Наименование	Из внебюджетных источников	Из средств ИФ	Из бюджета субъекта РФ	Всего
Общий объем инвестиций	359,7	105,0	79,1	543,8
<i>С учетом развития после 2030 года</i>	429,4	105,0	79,1	613,5
Объекты транспортной инфраструктуры	76,7	105,0	78,5	260,2
Объекты энергетической инфраструктуры	193,7	–	0,6	194,3
Предприятия по освоению природных ресурсов	89,2	–	–	89,2
<i>С учетом развития после 2030 года</i>	159,0	–	–	159,0

Таблица 5

ПРОГНОЗ ГРУЗОПОТОКОВ

Транспортные направления	Грузопоток	
	2020 год, млн. тонн	2030 год, млн. тонн
Полуночное – Обская (восточный склон Уральских гор, на юг)	25,8	35,8
Коротчаево – Надым – Салехард	17,4	25,0
Обская – Бованенково (п-ов Ямал, на юг)	9,0	9,0

Таблица 6

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОБЪЕКТОВ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Наименование	Всего инвестиций (млн. руб.)	Год начала инвестиций	Год окончания инвестиций	Годовой объем грузоперевозок (млн. тонн)	WACC	IRR	NPV (млн. руб.)
Ж. д. Полуночное – Обская	90000	2008	2012	36	4,0% 9,4%	4,4%	9185 (49200)*
Ж. д. Обская – Салехард – Надым	41600	2008	2012	22	6,9% 9,1%	7,0%	117 (16900)*

* Без государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда РФ



Таблица 7

**ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ
ОБЪЕКТОВ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКИ**

Наименование	Мощность/ Длина	Всего инвестиций (млрд. руб.)	WACC	IRR	NPV (млн. руб.)
ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ					
ГТЭС в пос. Игриме	20 МВт	0,59	12,0%	12,1%	4,71
ПГЭС в г. Ноябрьске	124 МВт	4,84	10,3%	12,5%	60,5
Тарко-Салинская ГРЭС	1200 МВт	83,67	13,0%	13,0%	0
Северо-Сосьвинская ГРЭС (первая очередь 600 МВт)	1200 МВт	73,28	12,4%	12,4%	0
СЕТЕВЫЕ ОБЪЕКТЫ					
ВЛ 220 Надым – Салехард ВЛ 500 Обская – БАЗ	1430 км	31,9	4,1%	4,1%	0

Таблица 8

ПОТЕНЦИАЛ ПРИПОЛЯРНОГО И ПОЛЯРНОГО УРАЛА

Виды сырья	Ед. изм.	Запасы на 2006 год	Ресурсы апробированные	Ресурсы по экспертной оценке
Уголь	млн. т	1300,0	18000,0	36000,0
Хром	млн. т	7,7	302,0	914,0
Марганец	млн. т	0,0	310,0	1537,0
Железо	млн. т	66,1	12914,0	59100,0
Медь	тыс. т	285,1	3000,0	25147,0
Цинк	тыс. т	28,8	5000,0	9260,0
Свинец	тыс. т	326,7	230,0	4096,0
Бокситы	млн. т	0,8	433,0	1147,0
Золото	т	5,0	335,0	1480,0
Платиноиды	т	0,0		801,0
Молибден	тыс. т	1,8		546,0
Вольфрам	тыс. т	0,0		110,0
Тантал	тыс. т	7,7		54,0
Ниобий	тыс. т	61,8		442,0
Редкие земли	тыс. т	58,2		380,0
Уран	т	0,0		143,0
Фосфориты	млн. т	12,0	191,0	468,0
Цеолиты	млн. т	0,0		54,0
Бариты	млн. т	0,7		25,0



Таблица 9

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГОРНОРУДНЫХ ПРОИЗВОДСТВ

Наименование	Год выхода на проектную мощность	Годовой объем произ-ва (млн. т)	Всего инвес- тиций (млн. руб.)	WACC	IRR	NPV (млн. руб.)
Железорудное месторождение Охтлямское	2018	2,0	6305	12,8%	22,6%	5158
Железорудное месторождение Щучьинское	2017	2,0	6936	12,8%	17,6%	2236
Северо-Сосьвинское месторождение бурых углей	2028	12,0	18356	10,3%	30,2%	12526
Сейденское месторождение бурых углей	2030	4,0	16100	10,8%	40,8%	10647
Нундерминское месторождение марганца	2015	1,0	3868	13,4%	25,4%	2812
Войшорский баритовый разрез	2013	0,2	2583	13,4%	17,2%	417
Собский баритовый разрез	2013	0,1	2583	11,3%	18,5%	822
Усть-Маньинское месторождение бентонита	2013	0,1	821	10,5%	26,1%	160
Месторождения медно-цинковых руд Вольинского и Северо-Сосьвинского районов	2015	0,3	6774	12,3%	24,0%	5689
Месторождения меди, цинка, свинца	2014	0,5	12072	11,9%	40,0%	34166
Тайкеуское месторождение редкоземельных металлов	2015	0,1	495	11,3%	40,7%	2026
Софроновское месторождение фосфоритов	2022	1,0	938	10,7%	24,5%	326
Кершорское месторождение хрома	2013	0,5	2926	10,6%	45,8%	10526

Таблица 10

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОЕКТА

Показатель/Период	2007–2018 гг.	2007–2023 гг.	2007–2050 гг.
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ			
Совокупный макроэкономический эффект в ценах 2007 года	1500 млрд. руб.	2311 млрд. руб.	7012 млрд. руб.
Интегральный индикатор экономической эффективности	0,30%	0,28%	0,20%
Показатель макроэкономической эффективности инвестиций	3,4	4,6	11,2
ФИНАНСОВАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ			
	По данным инициатора	По данным инвест-консультанта	
NPV (чистая приведенная стоимость)	97,2 млрд. руб.	89,2 млрд. руб.	
IRR (внутренняя норма доходности)	12,21%	11,2%	
WACC (средневзвешенная стоимость капитала)	8,74%	8,0%	
БЮДЖЕТНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ			
Индекс бюджетной эффективности	3,61		
Поступления в бюджет (на 2023 год)	796,8 млрд. руб.		



**ФИНАНСОВО-
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
ПОКАЗАТЕЛИ ПРОЕКТА**

Социальный эффект

В число социально ориентированных задач проекта входят:

- создание более 66 тыс. новых рабочих мест;
- формирование устойчивой экономической базы развития современной системы поселений, активное использование их производственного и трудового потенциала;
- ускоренное развитие системы подготовки профессиональных кадров;

- стимулирование научных исследований и развитие имеющейся научно-исследовательской базы;
- обеспечение транспортной доступности для жителей Крайнего Севера;
- решение проблем развития коренных малочисленных народов Севера;
- развитие малого предпринимательства;
- диверсификация экономики ХМАО – Югры и ЯНАО.

С учетом членов семей специалистов и рабочих, а также людей занятых в сфере обслуживания, образования, медицины и т.п. количество проживающих в зоне транспортного коридора Урал Промышленный – Урал Полярный при благоприятном развитии событий составит 130–150 тыс. человек.