

ВЛАДИМИР ДЕНИСОВ

СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ ДЛЯ ОПОРНОГО КРАЯ

Комплексная долгосрочная программа преобразует Урал

Уралом издавна называли огромную территорию – Челябинскую, Свердловскую и ряд других областей. Но это не все земли у Каменного пояса русской земли, как именовали край в старину: они ведь не заканчиваются Ивделем – самым северным городом Свердловской области. До Ледовитого океана ещё тысяча километров. Здесь разместились два автономных округа – Ханты-Мансийский, он же Югра, и Ямало-Ненецкий, образующие Приполярный и Полярный Урал.

По площади нынешний Урал превышает Германию, Францию, Испанию и Великобританию вместе взятых и относится к высокоурбанизированным: горожане составляют 80 процентов из 12,6 миллиона его жителей. Наибольшей плотностью населения отличаются центр и юг округа – 42 человека на квадратный километр (в среднем по России – 8,5 чел./кв. км).

В середине минувшего десятилетия принята долгосрочная комплексная программа “Урал промышленный – Урал Полярный”. Её цель – создание новой минерально-сырьевой базы чёрных, цветных и благородных металлов, энергетического угля и иных полезных ископаемых, чтобы обеспечить и текущую деятельность, и ускоренное развитие крупнейшего индустриального комплекса. По оценкам экспертов, благодаря проекту “Урал промышленный – Урал Полярный” валовой региональный продукт Тюменской области и двух автономных округов вырастет в 2,5 раза, а Челябинской и Свердловской областей – в 3 раза. ВВП России должен увеличиться примерно на 38 процентов.

Реализацию программы “Урал промышленный – Урал Полярный” возглавляет созданная под таким же названием корпорация, акционерами которой стали административные территории УрФО. Задача новой структуры – координировать действия участников, обеспечить максимальную прозрачность для инвесторов, вести торгово-закупочную, коммерческую, сбытовую деятельность, в том числе внешнеэкономическую и посредническую, включая создание совместных предприятий и производств с иностранным участием, оказывать консультационные, сервисные, маркетинговые и иные услуги... Какая нужда породила столь крупную программу? Ведь со школьных лет мы слышаны о несметных природных богатствах Каменного пояса.

Урал как крупная промышленная территория начал формироваться в начале XVIII века в ходе петровской модернизации страны, вынужденно сроч-

ной, как в советское время сталинская и как нынешняя. Первый уральский чугун был выплавлен на казённом Каменском заводе (теперь г. Каменск-Уральский Свердловской области) 15 октября 1701 года – эта дата считается началом промышленного развития региона, и 10 лет назад широко праздновалось 300-летие уральской металлургии. Через два месяца после каменского был получен чугун в Невьянске. Этот завод, где действовало несколько доменных печей, до середины XVIII века оставался самым крупным и технологически наиболее передовым в Европе. В 1703 году начал работать Алапаевский завод, ещё через год – Уктусский (теперь район в черте Екатеринбурга), имевший, помимо чугунного, медеплавильное производство.

Но подлинный размах уральской металлургии связан с формированием крупнейшего в России и Европе частного промышленного комплекса. В 1696 году верхотурский воевода прислал в Москву образцы железной руды, взятые близ реки Нейвы. Руду опробовал тульский кузнец и оружейный мастер Никита Демидович Антуфьев и был восхищён её качеством: “Плавится с выгодой и полученное из оной железо (так называли тогда сталь – **В. Д.**) в оружейном деле не хуже свейского”. В 1699 году началось строительство казённого Невьянского чугуноплавильного и железоделательного завода. Из первого же полученного металла Антуфьев изготовил шесть превосходных ружей и представил их Петру I. Царь был восхищён мастерством русского умельца и подарил ему 100 рублей – тогда очень большие деньги, участок для расширения производства и казённый железоделательный завод в Туле. Антуфьев стал поставщиком оружия для русской армии в начавшейся вскоре Северной войне.

В 1702 году вышел царский указ: передать Никите Демидову (так Пётр стал величать Антуфьева) Невьянский и остальные Верхотурские заводы на реке Нейве с условием 5 лет платить казне железом, работая “про его, великого государя, артиллерии и всего войска потребы”, для чего было разрешено “леса рубить и уголье жечь и всякие заводы строить” – это указы из “Памяти”, устанавливавшей обязанности промышленника. Большое место в ней отводилось охране лесов, “дабы их не опустошать и остановку заводу не чинить”, а также предписывалось содержать “деткам школы, а больным больницы”, а “вина и никакого пьяного питья отнюдь на заводах не держать. А пьяных без пощады всякими наказаниями смирять”.

Никита Демидович готовил прекрасные ружья, лил отменные пушки, а с 1716-го по 1725 год построил на Урале ещё 9 заводов, в том числе Биньговский, Нижнетагильский, Нижнелайский и прочие, а, получив земли в Сибири, и там создал несколько предприятий. Стоит напомнить, что слово “индустрия” в переводе с латыни означает “деятельность”, а во французском языке – ещё и “трудолюбие”. Нижнетагильские мастера, например, со временем сумели создать высококачественную сталь известной и сегодня марки “старый соболь”. В ходе Северной войны уральские частные заводы поставляли русской армии оружие и припасы по ценам в 12 (!) раз ниже европейских. Вовсе не случайно управляющий уральскими казёнными рудниками и заводами В. И. Гарнинг жаловался царю на полную невозможность конкурировать с демидовскими предприятиями. Потому-то уже при Петре рассматривалась возможность приватизации – передачи казённых уральских заводов успешным предпринимателям... Никита Антуфьев за заслуги в развитии индустрии был возведён в дворянское достоинство с фамилией Демидов. Умер ново пожалованный потомственный дворянин в одно время с оценившим его талант царём – в 1725 году, оставив заводы трём сыновьям.

Всего в первой трети XVIII века на Урале возникли 33 завода: 13 принадлежали казне, 12 – промышленникам Демидовым, 2 – Строгановым, 6 – другим частным предпринимателям. Во второй половине того же века построено ещё свыше 100 заводов, из них лишь 5 казённых. Заводы ставились у рек – создание нового предприятия начиналось с плотины: единственным энергоносителем была вода. Уже в 1800 году на Урале выплавлялось 80 процентов всего российского чёрного металла, и страна вышла по его выпуску на первое место в мире, превзойдя былых лидеров – Англию и Швецию. При этом уральские заводчики активно внедряли технические достижения. Здешние древесноугольные домы даже иностранные специалисты считали тогда лучшими в Европе. В 1765 году создана паровая машина И. И. Ползунова – на 20 лет раньше аналогичной машины англичанина Уатта. Эта новинка принципиально изменила технические возможности металлургии. На нижнетагиль-

ском Выйском заводе появился первый русский паровоз отца и сына Черепановых. Так Урал и стал, по поэтическому определению Александра Твардовского, “опорным краем державы, её добытчиком и кузнцом”.

Доминирование в России уральских металлургических заводов продолжалось почти два столетия. Но в 80-е годы XIX века индустриальный центр стал смещаться в южные районы. Снижение промышленной роли Урала было вызвано, в первую очередь, устаревшей системой собственности: владея и заводами, и ресурсами, хозяева уральских предприятий поддерживали конкурентность производства не путём вложений капитала в его техническое совершенствование, а за счёт почти бесплатной сырьевой базы и невысокой стоимости труда. К 1890 году за 262 российскими железодельными заводами числилось 11,4 миллиона десятин земли, из которых 10,2 миллиона десятин, или 90 процентов, было закреплено за 111 уральскими предприятиями. Их собственники ограждали заводы от проникновения чужого капитала. А вот в промышленность Юга пришли иностранные инвестиции, обеспечив использование передовой технологии, организации производства и подготовки кадров. Заводы Донбасса и Криворожья строились с ориентацией на полный металлургический цикл – от выплавки чугуна до выпуска разных видов проката. При этом доменные печи работали на коксе с применением горячего дутья, что интенсифицировало плавку, в энергетическом хозяйстве использовались электродвигатели, в то время как на Урале производственные возможности зависели, главным образом, от высоты заводских плотин и, соответственно, напора воды, а доменные печи, маломощные по сравнению с южными, по-прежнему использовали древесный уголь.

Понять различие в развитии двух основных металлургических районов тогдашней России позволяют такие сопоставления: в 1913 году в стране действовала 141 доменная печь, причём три четверти из них располагались на Урале. Но они давали только 25 процентов общероссийской выплавки чугуна. В среднем одна уральская домна поставляла 12,3 тысячи тонн чугуна в год, или в 5 раз меньше, чем одна южная, – 63,3 тысячи тонн. И в среднем по России этот показатель составлял 30,2 тысячи тонн, в то время как в Германии – 53,7 тысячи тонн, а в США – и вовсе 125,6 тысячи тонн. Понятно, что и себестоимость южной продукции была ниже уральской, поэтому заводы Донбасса и Криворожья получали крупные государственные заказы, премии за поставку высокотехнологичной продукции, в частности, рельсов, и иные преференции.

Только в XX веке началась неспешная реконструкция уральской металлургии. А завершилась она уже в советские пятилетки – собственными силами и на собственные средства. Обновлённые старые и созданные новые крупные металлургические предприятия поставляли металл для всей отечественной промышленности, стремительно росшей в годы индустриализации. Уральцы опять вышли на передовые позиции как первопроходцы новейших технологий. Урал сформировался и как крупный центр машиностроения, в том числе для нужд обороны и освоения космоса. Заводы выпускали технику различного назначения – от мощных прокатных станков и шагающих экскаваторов до изделий микроэлектроники и товаров массового потребления. В 70–80-е годы ушедшего века в одном лишь Свердловске насчитывалось около трёхсот заводов, большей частью машиностроительных. Популярная шутка тех лет: на Урале действуют предприятия всех союзных министерств, кроме министерства иностранных дел.

Когда строители под руководством капитана В. Н. Татищева, будущего крупного государственного деятеля, экономиста и историка, ставили для Екатеринбургского завода плотину на реке Исеть, вокруг шумела девственная тайга. А чтобы теперь увидеть малообжитые места, надо долго лететь на север. Каменный пояс русской земли продолжает усиливать индустриальную мощь. В новых экономических границах округ обеспечивает пятую часть всего российского промышленного производства, в том числе 45,4 процента топлива, 42 процента чугуна, почти 40 процентов стали, более 37 процентов проката чёрных металлов, 44 процента стальных труб, 40 процентов продукции цветной металлургии, 10 процентов машиностроительной.

В последнее десятилетие предприятия металлургических отраслей основательно обновились, сравнявшись по уровню технологий с лучшими заводами США и Западной Европы, а кое в чём и превзойдя их. В чёрной металлургии на смену устаревшим мартеновским печам пришли кислородные конвертеры

и дуговые сталеплавильные печи. Не вдаваясь в сложные технические подробности, отметим следующее: плавка в 180-тонной мартеновской печи длится 11–12 и более часов в зависимости от сорта стали, а в 180-тонном кислородном конвертере с донной продувкой – примерно 40 минут! Важнейшее преимущество этой технологии в том, что процессы механизированы и автоматизированы, поэтому всё чаще управление конвертерными печами поручается компьютерам. Сегодня массовое использование мартенов в какой-либо стране означает её серьёзное технологическое отставание. Из крупных металлургических стран такие печи, к сожалению, всё ещё массово остаются на Украине, где давно назревшая модернизация или велась очень медленно, или вообще не велась – в первую очередь из-за непредсказуемости ющенковско-тимошенковской власти, то отдававшей заводы в собственность компаниям, то затевавшей “переприватизацию”. Как же в таких условиях рисковать миллиардными средствами?

Другое важнейшее технологическое новшество связано с подготовкой стали к прокатке. Потребителям ведь нужен не вообще металл, не стальные чушки, а прокат, листовой и сортовой – рельсы, балки, швеллеры, колонные профили. . . С незапамятных времён сваренную в печи сталь разливали в специальные вагонетки-изложницы, чтобы затвердела. Смысл в том, что при остывании происходит кристаллизация металла, как воды при замерзании, превращении в лёд. А только что выпущенная из печи сталь – по сути, та же вода с температурой, близкой к 1500 градусов: её не прокатаешь. После остывания в изложницах слитки опять нагревали и прокатывали сперва на обжимных, иначе заготовочных, станах – слябингах и блюмингах. И только после осмотра полученных таким способом заготовок и устранения дефектов поверхности – закатов, трещин и прочих происходил ещё один разогрев, а затем прокатка на специализированных станах, листовых и сортовых. Слишком много дорогих промежуточных операций!

Ещё в середине прошлого века в мире началась технологическая революция: были созданы машины непрерывного литья заготовок – МНЛЗ. Жидкая сталь поступает из печи в “изюминку” машины – охлаждаемую водой форму-кристаллизатор, в которой формируется заготовка с параметрами, нужными для специализированного стана, куда она поступает всё так же раскалённой. С появлением МНЛЗ оказались лишними долгие и дорогие промежуточные операции – разливка в изложницы, остывание, обрезка суженных концов слитка, что означало отправку 15–20 процентов только что выплавленной стали прямиком в металлолом, новый разогрев, обжим в заготовку, устранение дефектов поверхности и ещё один разогрев. . . В новых прокатных цепочках не нужны ни изложницы, ни блюминги со слябингами. Экономической выгодой непрерывная разливка сопоставима с переходом от мартеновских печей к конвертерным. В последнее десятилетие в России, как и в других крупных металлургических странах, ни один новый сталеплавильный цех не принимается в эксплуатацию без МНЛЗ. Ими оборудованы и ранее действовавшие производства.

Модернизированное производство требует новых кадров. На Урале и, в частности, на Магнитке их обучение, повышение квалификации стало одним из основных направлений социальной политики. Руководство ММК во главе с В. Ф. Рашниковым сотрудничает с созданным при их же участии корпоративным центром “Персонал”, с городскими школами, используя прежнюю систему профориентации и повышения квалификации. Как в советское время, проводятся конкурсы “Лучший молодой рабочий по профессии”, “Лучший молодой руководитель ММК”. Здесь по-прежнему соревнуются бригады, участки, цехи, что утрачено едва ли не во всей стране. Как и раньше, действует совет молодых специалистов, дополненный ещё и комбинатским союзом молодых металлургов.

Почему в одних отраслях заводская солидарность, ответственность спасла предприятия от захватчиков и развала, сохранив наработанный опыт, а в других, как на Уралмаше, вовсе не проявилась? Точного ответа не знаю, но, думаю, не могло не сказаться, что труд в металлургии по своей сути глубоко коллективен. В металлургии вообще нет успешных одиночек: не только конечная продукция, но и промежуточные полуфабрикаты требуют слаженных усилий. И соревнование возможно только бригадами, и заработок каждого, как и самочувствие, напрямую зависит от общих результатов.

Потому-то и личная ответственность чрезвычайно высока. Вот какие требования включены в должностную инструкцию подручного сталевара: наблюдать за основным и вспомогательным оборудованием, устройствами автоматического регулирования, подъёмно-транспортными средствами, контрольно-измерительной аппаратурой. А в перечне неперенных личных качеств значатся чёткость, аккуратность, наблюдательность, ответственность, умение работать в коллективе, знание химии, физики, электротехники, свойств материалов, устройства и принципов работы технологических установок, различных видов и типов приборов, подъёмных механизмов, электродвигателей... Впечатляет? Если такой набор качеств обязан иметь **подручный**, не закономерно ли, что металлургические заводы не только не потерялись в трудное время, но и основательно обновились, сравнявшись по уровню технологий с лучшими предприятиями США и Западной Европы, а кое в чём и превзойдя их. Люди с такими знаниями и ответственностью и не могли поступить иначе.

Что принесли предприятиям профессионалы высокого уровня, видно на примере того же Магнитогорского металлургического комбината, акционированного в 1992 году. Основной задачей стала тогда модернизация производства, рывок до высокого технического и технологического уровня, ведь комбинат вошёл в рынок с износом производственных фондов в 89 процентов — это же форменный разгром! А страну постиг экономический спад, крупные потребители металла — машиностроительный и оборонный комплексы оказались на грани останки. К 1996 году выпуск готового проката на Магнитке упал до 5,8 миллиона тонн — почти вдвое меньше уровня 80-х годов. Комбинату ничего не оставалось, как переориентироваться на экспортные поставки, и доля вывоза в отдельные годы достигала 70 процентов. На выроченную валюту шло обновление производства. Был реконструирован сталеплавильный передел с полным переходом на конвертерную плавку и непрерывное литьё заготовок. И в прокатных цехах действует новая техника, включая стан 5000, катающий лист шириной 5 метров для судостроения и производства труб большого диаметра. Создано и совсем новое производство: установка антикоррозийной защиты стали — агрегаты непрерывного горячего цинкования и нанесения полимерных покрытий. Показательно, что очень значимый инвестиционный проект — стан 5000 завершён в разгар нынешнего кризиса, и это позволило создать на комбинате около полутора тысяч новых рабочих мест. А ведь Магнитогорск остаётся моногородом: кроме комбината, здесь нет других крупных предприятий...

Ещё новинка — завершающееся создание стана 2000 для выпуска высококачественного автомобильного листа. Будущая продукция, её технические и технологические характеристики уже сертифицированы у крупнейших мировых автопроизводителей, но поставлять её комбинат станет отечественным автозаводам. Первая очередь нового комплекса начнёт действовать в нынешнем году, так что число горожан, занятых в металлургическом производстве ММК, вырастет ещё почти на 1100 человек.

Как бы отрицательно ни относиться к приватизации — она вполне заслужила всякую хулу, но, тем не менее, люди, понимающие условия, способы и внутренние законы промышленного производства, не могут не признать, что разгосударствление предприятий, даже проведённое по-ельцински безграмотно и безобразно, принесло заводам то, чего им десятилетиями катастрофически недоставало, — право самим решать, исходя из общей экономической конъюнктуры, как вести дела, какое оборудование устанавливать, а какое демонтировать на металлолом, какую выпускать продукцию, кому и в каком объёме поставлять... Напомню, что экономическая реформа 60-х годов, начатая председателем Совета Министров СССР А. Н. Косыгиным, предполагала мягкий переход производителей к такой самостоятельности, причём с сохранением государственной собственности на средства производства. До этого в стране продолжала действовать сталинская модель мобилизационно-догоняющего развития, вынужденно принятая в первые пятилетки, когда и не было выбора: только предельная концентрация всех производственных и финансовых ресурсов в руках государства, жёсткое централизованное управление товарными потоками, ценами, номенклатурой изделий и прочие строгости позволили решить задачу, казалось бы, не поддававшуюся решению — в кратчайший срок создать новые отрасли промышленности, модерни-

зировать аграрный комплекс и подготовить страну к тяжелейшей войне. Ясно, что при мобилизационном подходе не рынок определял, кому, что и в каком объёме производить, куда и по какой цене поставлять, а директивный центр, исходя из нужд страны.

Мобилизационный период длился четверть века и завершился с полным восстановлением разрушенного войной хозяйства и созданием ядерного оружия, когда уже никто не мог бы безнаказанно напасть на СССР. В конце 40-х – начале 50-х годов и И. В. Сталин с единомышленниками, и многие специалисты министерств и предприятий понимали, что пришла пора кардинально менять отношения управляющего центра с производством: модель, когда задачи определяются и решаются лишь строгими указаниями сверху, стала существенно тормозить развитие страны. Но к власти пришёл Хрущёв, малограмотный и, как все невежды, самонадеянный. . .

Экономическая модель, предложенная Косыгиным, давала заводам возможность по своему усмотрению устанавливать кооперационные связи, продавать сверхплановую продукцию, образовывать из прибыли фонды развития производства, материального поощрения, социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. По сути, реформа создавала первичные условия для формирования регулируемого рынка, переход к которому был бы неспешным и щадящим. Новая экономическая модель никак не угрожала социализму, если, конечно, понимать его как справедливый строй для народа, а не как абсолютную власть и привилегии партийно-государственных чиновников. Рынок – всего лишь наиболее удобный способ товарообмена, а потребителям неважно, кто управляет предприятием, выпускающим нужные изделия, – государство или коллектив, главное, чтобы продукция была качественной, поставлялась в срок и по приемлемой цене. Основное же условие формирования рынка – независимые производители. Как только над ними перестают нависать чиновники, диктующие, что, когда и как выпускать, кому, в каком объёме и по какой цене поставлять, производителям и девать-то некуда свою продукцию, кроме как продавать всем желающим, – вот вам и рынок.

Если бы косыгинские идеи удалось реализовать в полной мере, отечественная экономика плавно перешла бы от директивно-мобилизационной модели к цивилизованно-рыночной с разумной долей государственного регулирования. Но против новшеств насмерть встал партийный аппарат: если производители самостоятельны, то управлять придётся не навязыванием решений сверху, а на основе законов, обязательных для всех. Для многомиллионного чиновничества это означало бы утрату монопольного положения и связанных с ним привилегий, потому-то оно упорно саботировало реализацию новшеств. Так происходило на всех уровнях управления, включая высший.

А. Н. Косыгина активно поддерживал В. И. Долгих, 20 лет работавший на инженерно-технических должностях Норильского горно-металлургического комбината, в том числе его генеральным директором, заслужив звание Героя Социалистического Труда, а позже став первым секретарём Красноярского крайкома КПСС и секретарём ЦК КПСС. Владимир Иванович курировал горную, металлургическую и иные базовые отрасли экономики. Мне выпало увидеть его в деле в Кузбассе, где на пристанционных погрузочных площадках скопились тысячи тонн угля. А как раз начались очередные события в Польше, переставшей из-за внутренней смуты поставлять топливо Прибалтике. Долгих вместе с руководством Кемеровской области и железной дороги организовали срочный вывоз угля, оперативно решая все проблемы, и сложное положение удалось поправить в считанные недели.

К нашей беде, такие люди, как Косыгин и Долгих, составляли незначительное меньшинство в цеховской “идеологической массовке”, озабоченной отнюдь не решением перезревших хозяйственных проблем в государстве. Но известно же: что объективно назрело, но не меняется путём реформ, рано или поздно осуществится погромным революционным способом, каким, по сути, и стала приватизация. Её цели и методы тоже, кстати, в немалой степени продиктованы аппаратом, сумевшим извлечь собственную выгоду и из разгосударствления экономики. . . Не осмыслив этих закономерностей и последствий, можно в будущем снова обречь страну на тяжкие потрясения и невосполнимые утраты.

300-летие уральской металлургии означало трёхвековое интенсивное изъятие местных природных ресурсов. Демидовские чугунолитейные, железоделательные и медеплавильные заводы располагались близ штолен, позже – у шахт, на запасах, к нынешнему времени уже отработанных или близких к тому. В последние десятилетия на Урале возник острый дефицит сырья, и многие крупные предприятия восполняют его привозной рудой: Магнитогорский комбинат – казахстанской, Челябинский – сибирской, Орско-Халиловский – белгородской, причём руда с месторождений Курской магнитной аномалии поступает и на другие уральские заводы. Уралу недостаёт собственных легирующих добавок – марганца, хрома, никеля, молибдена для выплавки специальных сортов стали. Местные топливные ресурсы ограничены высокозольным челябинским каменным, бурым карпинским углём да ещё несколькими месторождениями, не осваиваемыми из-за низкого качества.

Мегапроект “Урал промышленный – Урал Полярный” включает три направления реализации: геологоразведка и недропользование, развитие энергетической базы и транспортного строительства. К нынешнему времени ресурсная проблема на Каменном поясе приобрела исключительную остроту. Чтобы удовлетворить потребности промышленных предприятий, в округ ежегодно ввозится более 20 миллионов тонн железной руды, 21 миллион тонн энергетического угля, 15 миллионов тонн коксующегося, 500 тысяч тонн хромовых руд и концентратов, 900 тысяч тонн медных, 1700 тысяч тонн марганцевых, а всего более 60 миллионов тонн сырья. Почти все поставки дальние, с “плечом” завоза от 1500 до 3500 километров. В последние годы Урал испытывает и нехватку электроэнергии. Ещё в 2001 году энергоснабжение, казалось бы, не вызвало опасений: суммарная производственная мощность электростанций составляла 10,4 тысячи мегаватт, а пиковая нагрузка – лишь 7,65 тысячи мегаватт. Но растущий объём производства сказался и на энергетическом балансе: уже в 2008 году при энергомощностях, возросших до 11,3 тысячи мегаватт, использование электроэнергии впервые превысило её производство. Разрыв возможностей и потребностей растёт и, по прогнозу, составит в 2015 году 4,5 тысячи мегаватт. Для сравнения: в 2010 году мощность Братской ГЭС, одной из крупнейших в России, равнялась 4,515 тысячи мегаватт. Иначе говоря, Уральскому федеральному округу для восполнения дефицита вот-вот потребуются дополнительная энергия такой станции, как Братская! А ведь производство будет расти.

Чтобы обеспечить промышленность Урала сырьём и энергией, приходится обращаться к запасам приполярного и полярного регионов Урала. Эту идею в начале прошлого века высказывал Д. И. Менделеев, считавший важным строить здесь железные дороги по широтно-меридианной схеме. Хотя, конечно, Дмитрий Иванович ещё не имел точной информации о приполярных ресурсах. А они велики: по данным ВИМС – Всероссийского научно-исследовательского института минерального сырья им. Н. М. Федоровского, разведанные запасы железной руды составляют 5,9 миллиарда тонн. При необходимом уровне ежегодной добычи в 25 миллионов тонн и с учётом растущей потребности этих приполярных ресурсов должно хватить на десятилетия. Внушительны и иные “кладовые”: запасы энергетического угля оцениваются в 36 миллиардов тонн, коксующегося – более 1 миллиарда тонн с возможностью отработки не менее 50 лет, марганцевых руд – свыше 1,5 миллиарда тонн (более 100 лет), хромистых – 914 миллионов тонн (свыше 100 лет), медных – 25,2 миллиона тонн (более 100 лет), тантал-ниобиевых – 20 миллионов тонн (более 25 лет), фосфоритов – 460 миллионов тонн (более 50 лет), рудного золота – 300 тонн. Детальная разведка месторождений уточнит объём запасов, скорее всего, в сторону увеличения. Часть ресурсов сконцентрирована в зоне намеченной к строительству железной дороги Полуночное – Обская вдоль восточного склона Уральских гор, что кратчайшим путём соединит Приполярье с густо населёнными местами.

Согласно приказу министра природных ресурсов и экологии России Ю. П. Трутнева об утверждении комплексного плана развития минерально-сырьевой базы до 2015 года по программе “Урал промышленный – Урал Полярный”, на территории Северного, Приполярного и Полярного Урала уже идёт комплексная разведка запасов. Определён объём финансирования

в 4 700 миллионов рублей – из средств федерального бюджета, субъектов РФ и внебюджетных источников. До 2012 года продолжатся начатые ранее поисковые работы, чтобы скорректировать прогнозные ресурсы основных видов твёрдых полезных ископаемых и подготовить перспективные площади к детальному геологическому изучению. Поиски железных руд сосредоточатся, в первую очередь, в пределах Обской и Щучинской железорудных зон и Охлямо-Янытуринского рудного узла, хромитовых – в Рай-Изском и Войкаро-Сыньинском, медных и цинковых – в Вольинском и Северо-Сосьвинском рудных районах, на Лекын-Тальбейском рудном узле. По итогам геологоразведочных работ будут переоценены объёмы природных ресурсов.

По мнению генерального директора корпорации “Урал промышленный – Урал Полярный” Р. А. Сайтова, использование приполярных и полярных запасов даст возможность обеспечить предприятия округа углём, бокситами и многими другими ресурсами, востребованными, в частности, металлургической промышленностью региона. Проект, таким образом, защищает интересы отечественных производителей, позволяет снизить себестоимость их продукции. Это, в свою очередь, даст возможность направить высвободившиеся финансовые ресурсы предприятий на их модернизацию, а некоторых – и на перепрофилирование.

Одной из сложных задач первопроходцев всегда была надёжная связь осваиваемой территории с освоенными. И в планах уральцев намечено создание комплекса железных, автомобильных дорог и трубопроводов. Задача эта не простая, особенно с учётом природно-климатических условий. Попытки проложить капитальные пути к богатейшему северу, протянувшегося от Мурманска до Чукотки, предпринимаются с XIX века. Первой стала в 1894 году железнодорожная линия Вологда – Архангельск, первоначально узкоколейная. Позднее она стала продолжением дороги Москва–Ярославль–Вологда и перешита на широкую колею. В 1899 году построена трасса, соединившая Вятку с Котласом. В 1939–1941 годах проложена Печорская магистраль – от архангельского посёлка Коноша до Воркуты. В 1970-е годы построена ветка от Архангельска до пинежского села Карпогоры. Все эти линии – в европейской России.

Задача более надёжно связать наш протяжённый север с обжитыми районами страны вынудила начать вскоре после Великой Отечественной войны создание Трансполярной железной дороги – от станции Чум на Печорской магистрали в Республике Коми через Салехард на Оби к Красноярской Игарке. Стройка велась в 1947–1953 годах. Трасса начиналась за Полярным кругом и, пересекая Уральские горы, шла по болотистому северу Западно-Сибирской равнины. Конечный её участок тоже был запланирован как заполярный – от Ермакова до Игарки. Это печально знаменитая дорога: её создавало особое ведомство – Главное управление лагерного железнодорожного строительства (ГУЛЖДС), входившее в систему ГУЛАГа. Основной рабочей силой были заключённые и ссыльные, вольнонаёмные занимали в основном руководящие должности.

Определённым толчком для такой стройки стали пиратские рейды в Карское море и к Обской губе в 1942–1943 годах линкора “Адмирал Шеер” и подводных лодок фашистской Германии, показавшие незащищённость нашего арктического побережья. Считается, что идея строительства дороги принадлежит И. В. Сталину, якобы сказавшему после войны: “Надо братья за север: Сибирь не прикрыта, а ситуация очень опасна”... Ещё в 1944 году учёные Арктического научно-исследовательского института подготовили доклад о перспективах Северного морского пути, подчёркивая важность создания в Заполярье крупного порта – промежуточной базы морских коммуникаций, опирающейся на сеть железных дорог. Новую гавань предполагалось использовать также для размещения основных сил Северного военно-морского флота. Активными сторонниками такого строительства были известный полярник И. Д. Папанин и его соратник П. П. Ширшов, ставший тогда консультантом члена Политбюро ЦК ВКП(б), заместителя Председателя Совета Министров СССР и министра иностранных дел В. М. Молотова по вопросам освоения Севера. 4 февраля 1947 года Совмин принял постановление № 228-104-сс (то есть “совершенно секретно” – **В. Д.**) “О производстве проектно-исследовательских работ по выбору места для строительства порта, судоремонтного завода в районе Обской губы и железной дороги от Северо-Печорской магистрали до порта”. Была организована Северная проектно-исследовательская экспедиция,

и **через трое суток** первая группа специалистов вылетела в район будущей стройки. Уже в марте, создав опорные базы в Воркуте, Салехарде и Новом Порту, они начали полевые работы.

22 апреля 1947 года Совет Министров СССР обязал МВД немедленно приступить к созданию на западе Обской губы у посёлка Мыс-Каменный в Ямало-Ненецком автономном округе крупного морского порта, судоремонтного завода, жилья, а также начать строительство железной дороги от станции Чум Печорской магистрали к будущему порту. Приказом министра внутренних дел СССР С. Н. Круглова 28 апреля 1947 года созданы Северное управление ГУЛЖДС и стройка № 501. В партийном отношении её курировал Коми обком ВКП(б). А 13 мая того же года начались земляные работы от станции Чум на восток. Таковы темпы: от правительственного решения до начала стройки прошло **три недели!** И уже 2 августа 1947 года в эксплуатацию сдан мост через реку Воркуту. Сооружение считалось настолько важным, что финансировалось через Промстройбанк не по утверждённой смете, а по фактическим затратам. 5 декабря 1947 года открыто рабочее движение поездов на участке Чум – Сось протяжённостью 118 километров. Через Полярный Урал дорогу проложили по прорезавшей его Сось-Елецкой долине – естественному проходу в горах, по которому с незапамятных времен тянулась “ворга” – древняя тропа оленеводов. Станция Елецкая расположена на территории Коми республики, а разъезд Сось находится в Приуральском районе Ямало-Ненецкого округа.

К концу 1947 года проектировщики пришли к выводу о строительстве, в первую очередь, железной дороги к устью Оби близ посёлка Лабытнанги и расположенного на другом берегу Салехарда. Это открывало транспорту выход в северную часть обширного Обь-Иртышского бассейна. Тогда же выяснилась и невозможность строительства порта в посёлке Мыс-Каменный, и номерная стройка 502 была прекращена. На 1948 год поставили задачу уложить главный путь от разъезда Сось до станции Обская с веткой до посёлка Лабытнанги, привести железнодорожные пути Чум – Сось в состояние, обеспечивающее непрерывное движение поездов, построить мосты через реки Уса, Воркута, Лек-Елец и Монита-Шор. Если учесть, что в условиях урало-сибирского Заполярья такой объект возводился впервые, надо считать героями всех, кто в экстремальных условиях уложился в краткий срок, завершив 196-километровую ветку Чум – Лабытнанги к 5 декабря 1948 года, когда на левый берег Оби пришёл первый состав.

Хотя проект дороги к Мыс-Каменному оказался не востребовавшимся, осталась приоритетной идея заполярной гавани на Северном морском пути. Новое место выбирала правительственная комиссия, предложившая создавать порт в районе Игарки. Для этого следовало продолжить железную дорогу от Оби до пос. Ермаково на левобережье Енисея. Будущий новый порт вместе с правобережным Дудинским были бы одинаково доступны и для речных, и для морских судов, а выход дороги на стык водных коммуникаций обещал формирование здесь крупного транспортного узла. Экономически новый проект представлялся выгоднее предыдущего: развитие линии на восток создавало предпосылки для развития Норильского горно-металлургического комбината и обеспечивало надёжную связь северо-сибирской окраины с индустриальными центрами. Совет Министров СССР согласился перенести порт в Игарку, где было сформировано управление строительства № 503, и отряды создателей полярной дороги пошли с запада и востока навстречу друг другу. Несмотря на экстремальные условия, к началу 1953 года из запроектированных 1482 километров успели построить около 800. На западном отрезке успели полностью завершить создание ветки Чум – Лабытнанги и открыть рабочее движение от Салехарда до Надыма, а на востоке – от Ермакова до Янова Стана на реке Турухан, левом притоке Енисея. Через Обь и Енисей действовали паромно-ледовые переправы. Недостроенным оставался лишь центральный участок, хотя и здесь успели отсыпать примерно 150 километров земляного полотна. Тут-то и грянули перемены: вскоре после смерти Сталина правительство решило временно законсервировать строительство.

Но сама идея заполярного рельсового пути осталась актуальной. Попытки возродить “мёртвую дорогу” предпринимались в 60-е годы, когда в Тюменской области открыли огромные запасы нефти и газа, и их освоение потребовало устойчивого и надёжного сообщения. Но тогдашнее руководство МПС наотрез отказалось браться за “обузу сталинского произвола” – такой эконо-

мической гримасой отозвался ХХ съезд КПСС... В последние десятилетия “мёртвая дорога” представляет собой малоприятное зрелище: полноценно действует отрезок Чум – Лабытнанги, ставший частью Северной железной дороги. Но нет моста через Обь, ширина которой более двух километров, а потому Салехард остался без рельсового пути. Участок до Надыма заброшен, во многих местах исчезли рельсы. Отрезок Старый Надым – Коротчаево частью используется для местных нужд, частью реанимирован Свердловской железной дорогой. Почти совсем заброшен отрезок до Игарки.

А ведь ещё в 1966 году вблизи брошенной магистрали открыто Уренгойское газовое месторождение – второе в мире по величине! Почему дорога, во многом уже готовая, так и не была востребована, здравому уму не понять. По расчётам, проведённым в конце 70-х годов Сибирским отделением АН СССР, эта недалёковидность тогдашнего руководства обошлась стране в 10 миллиардов полновесных советских рублей.

Дорога в этих местах всё же появилась, но позже, южнее и меньшей значимости – от Ивделя к Оби. Этот стальной путь тоже сооружался в сложных природно-климатических условиях, пересекая вековую тайгу, топкие болота, многоводные реки Лозьву, Пелым, Конду, Негынь. Журналисты, писавшие о сооружении новой трассы, величали её “магистралью подвигов”. Прокладывать 375-километровую линию в 1959 году поручили военным строителям-железнодорожникам во главе с В. А. Казимирчуком, имевшим опыт сооружения не менее сложной трассы Абакан – Тайшет. Стройка Ивдель – Обь была обеспечена приличной по тому времени техникой – бульдозерами, экскаваторами, грейдерами, самосвалами, путеукладчиками. К 1962 году полотно проложили до станции Геологическая (теперь г. Югорск), а в 1965 году дорога протянулась уже до Нягани – это 340 километров из 375 спроектированных. Но чем дальше на восток продвигались военные строители, тем труднее давалась прокладка: бывало, в удачный день они проходили до четырех километров, а потом не могли освоить и сотню метров. Основная преграда – огромные болота: их нередко преодолевали на плотках, прокладывая лежнёвые дороги и ведя “выторфовку” – выемку мощных пластов торфа, причём глубина трясины превышала местами шесть метров.

Первый поезд на конечную станцию Сергино пришёл в 1967 году, но чтобы сдать новую дорогу в постоянную эксплуатацию, трудились ещё почти два года – до 2 апреля 1969 года. В сборнике воспоминаний военных строителей, прокладывавших железнодорожные пути в самых сложных условиях – в Сибири, в пустыне Гоби, на топком западе Карелии и в иных неблагоприятных местах, глава о дороге Ивдель – Обь называется “Труднее трассы не было”... Но есть и приятная особенность: магистраль окупилась ещё до её завершения – за счёт заготовок перестоявшей древесины в окрестной тайге – это, кажется, единственный случай в отечественном железнодорожном строительстве. Вдоль новой трассы возникли посёлки Таёжный, Пионерский, Комсомольский, Зеленоборский, Коммунистический, Нягань, Сергино, Приобье. В них появились леспромхозы и иные промышленные предприятия, кварталы благоустроенных домов... А из Тавды, города на восточном краю Свердловской области, пролегла железная дорога до станции Сотник в Кондинском районе Ханты-Мансийского округа. Ещё одна линия – от Сургута к Новому Уренгою создана в 1983–1990 годах.

С ускоренным развитием добычи газа в Ямало-Ненецком округе, появлением новых посёлков и городов, с углубляющейся реализацией программы “Урал промышленный – Урал Полярный” весьма насущной задачей стало восстановление, во многом, по сути, новое строительство легендарной полярной трассы. В сентябре 2009 года президент ОАО “Российские железные дороги” В. И. Якунин, выступая в Салехарде на совещании с участием Председателя правительства РФ В. В. Путина, заявил, что “Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года” предусматривает создать на севере Уральского федерального округа новые железнодорожные линии протяженностью 3079 километров. В транспортном разделе программы “Урал промышленный – Урал Полярный” прорывным стал 2010 год, когда от подготовки документации перешли к реализации масштабного замысла. Северный широтный ход – так теперь называется бывшая “мёртвая дорога” – предполагается завершить к 2015 году. Линия общей длиной 707 километров пройдет от Салехарда – через Надым до Нового Уренгоя на востоке Ямало-Ненецкого округа. Железная

дорога обеспечит доступ к крупным газовым и иным месторождениям. По расчётам, годовая перевозка грузов по магистрали должна составить к 2016 году не менее 26 миллионов тонн. Позже этот путь будет продлён до Енисея.

Северный широтный ход объединяет интересы и зоны ответственности крупных экономических структур — корпорации “Урал промышленный — Урал Полярный”, компаний “РЖД” и “Газпром”. Каждый из тройки причастен к возведению железнодорожного пути, который завершит логистическую схему перевозки грузов по уральскому северу, а через полярную часть Красноярского края обеспечит выход на шельф Ледовитого океана и соединение с Северным морским путём через порт Сабетта, создание которого запланировано на полуострове Ямал. Порт задуман как современный многофункциональный. Потом железная дорога будет продолжена до станции Дудинка в нижнем течении Енисея! Такая полярная магистраль, соединённая с действующими дорогами, в частности, Сургут — Новый Уренгой — Ямбург, многократно ускорит освоение и Ямала, и всего тюменского и Красноярского севера. Прокладка Северного широтного хода означает, что началось решение одной из великих стратегических задач отечественной экономики — долгосрочного комплексного освоения огромной части российского Заполярья, ведь Дудинка — это восточный берег Енисея!

Об огромном значении Северного широтного хода не только для России говорит уже тот факт, что ради финансирования трассы консорциум крупных европейских банков намерен открыть кредитную линию на сумму свыше миллиарда евро. Сейчас в проекте пять участников: строительство курирует Минтранс РФ, а исполняют — компании “Российские железные дороги” и “Газпром”, корпорация “Урал промышленный — Урал Полярный” и администрация Ямало-Ненецкого округа. Северный широтный ход примыкает к 540-километровой железной дороге Обская—Бованенково, протянувшейся в глубь полуострова Ямал к крупному нефтегазоконденсатному месторождению с запасами в 4,9 триллиона кубометров и годовой проектной добычей в 115 миллиардов кубометров. Здесь же строится газопровод Бованенково—Ухта, сдать в эксплуатацию который намечается в третьем квартале 2012 года.

На Ямале был опробован новый принцип укладки земляного полотна в полярных условиях: зимой мёрзлую тундровую трассу закрывали мёрзлым же грунтом, а летом доводили насыпь до проектного профиля сухим грунтом. В качестве основы использован дренирующий суглинок. Для защиты от разрушения применены тепловые амортизаторы из пеноплекса. Благодаря таким новшествам удалось обеспечить стабильное состояние полотна, не допуская тех разрушительных, последствий, что наблюдались на ранних высокоширотных магистральных стройках, в частности, на Трансполярной и БАМе. Закончить дорогу Обская—Бованенково первоначально планировалось в начале 1990-х годов, но сложность и удаленность трассы, перенос освоения месторождения из-за падения мирового спроса на газ, организационная, да и политическая неразбериха перестроенного времени превратили и её в долгострой. Лишь 4 июня 2009 года закончено сооружение железнодорожного моста через пойму реки Юрибей на Ямале, а 12 января 2010-го открыто рабочее движение по всей трассе.

Как пояснил заместитель генерального директора корпорации “Урал промышленный — Урал Полярный” Б. А. Кириллов, строительство Северного широтного хода продлится пять лет. Корпорация использует опыт компании “Ямалтрансстрой”, которая, создав трассу на полярном полуострове, и здесь станет одним из подрядчиков. Заключено соглашение с крупными европейскими производителями новых строительных материалов, начиная от георешётки, разработанной компанией “Тэнсар” в Великобритании, и заканчивая отсыпкой специальных плотных слоев щебня по технологии чешской компании “ОХЛ”. Речь идёт о покупке не готового продукта, а лицензии на его производство. Новые строительные материалы будут выпускаться в России из отечественного сырья.

* * *

Северный широтный ход вместе с ответвлениями и действующими в близких широтах трассами, в частности, Сургут—Новый Уренгой и Ивдель—Обь замкнёт логистическое кольцо вокруг освоенных и осваиваемых месторожде-

ний севера Уральского округа, выводя грузопотоки в Красноярский край, на юг Тюменской области и в европейскую часть России. По оценке отечественных и международных экспертных компаний, уровень загруженности Северного широтного пути превысит порог рентабельности в два раза, а прогнозируемый период окупаемости составит 6–8 лет. Поскольку российская экономика ещё только восстанавливается после резкого падения 2008–2009 годов, решено пока не начинать создание транспортного коридора Полуночное–Обская вдоль восточного склона Уральских гор. Сооружать эту трассу станут после завершения Северного широтного пути, а ориентировочная стоимость, по оценке Владимира Серого, заместителя директора генерального проектировщика магистрали – компании “Уралстройтехнологии”, составит более 148 миллиардов рублей. Однопутная дорога в 886 километров пройдёт в трёх регионах: 100 километров по территории Свердловской области, 500 – в Берёзовском районе Ханты-Мансийского округа и более 200 километров в Шурашкарском и Приуральском районах Ямало-Ненецкого.

Геологоразведочные работы на восточном склоне Уральских гор начаты в конце 2007 года, но в условиях кризиса финансирование снизилось на две трети. В последнее время ситуация начала выправляться, и когда разведка завершится в полном объёме, станет возможным спрогнозировать уровень загруженности железной дороги Полуночное – Обская, сформировать её финансовую модель, без чего невозможно начинать строительство. Предполагается, что будущая магистраль сможет перевозить до 20 миллионов тонн грузов в год.

Учёные из Новосибирска доктора экономических наук Виктор Ткаченко из Сибирского государственного университета путей сообщения и Владимир Малов из Института экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН считают, что исключительную актуальность приобрела проблема транспортного обслуживания не только Урала, но и примыкающего с запада Тимано-Печорского нефтегазового комплекса, который формируется на базе углеводородов материка и шельфа южной части Баренцева моря. Не менее важно и более интенсивное, чем нынче, освоение ресурсов Республики Коми. Как полагают сибиряки, на Баренцевом побережье со временем потребуются новый морской порт для независимого от других стран выхода крепнущей России на внешние рынки. Наиболее перспективным местом для транспортной базы учёные называют Индигу в Ненецком автономном округе Архангельской области. Это определит конечный пункт будущего транспортного коридора, для чего со временем потребуется сформировать железнодорожную магистраль Баренцево море–Коми–Урал (Баренцкомур). Географическое положение этого пути определяют пункты Индига – Сосногорск (Ухта) – Ивдель. По мнению Ткаченко и Малова, несколько севернее этого города должна возникнуть станция с условным пока названием Хребет, через которую Баренцкомур перейдёт в Северо-Сибирскую магистраль, формирование которой учёные также считают неизбежным. На восток от Урала Северосиб пересечёт территорию Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, затем нижнего и среднего Приангарья как региона будущей концентрации предприятий цветной металлургии и лесной промышленности, а также западной части уже формирующегося крупного Восточно-Сибирского нефтегазового комплекса.

Несмотря на кризисные задержки, началась активная реализация и многих других проектов из программы “Урал промышленный – Урал Полярный”. В частности, корпорация заключила соглашение с “Транснефтью”, с которой участвует в возведении трубопровода Пур-Пе–Самотлор, проходящего по территории Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого округов. Эта нитка свяжет ямальские месторождения с единой системой трубопроводов России. Уральцы построят здесь несколько десятков тысяч квадратных метров жилья, для чего уже прокладывается высоковольтная линия электропередачи и вводятся подстанции. Корпорация строит собственными силами, а также курирует подрядное строительство восьми станций общей мощностью 6 тысяч мегаватт. На всех объектах работа идёт по графику, причём две электростанции уже сданы в эксплуатацию. На остальных энергообъектах закончены заключочные работы, проведены согласования, найдены инвесторы.

Существенные перемены происходят в самих уральских автономиях. По словам губернатора Ханты-Мансийского округа Н. В. Комаровой, про-

мышленное производство и в кризисном 2010 году выросло на 2 процента, а инвестиции в основной капитал – на 16,6 процента, что гарантирует значительный рост экономики в ближайшем будущем. В округе начато освоение трёх новых месторождений нефти: Явинлорского – “Сургутнефтегазом”, Северо-Покамасовского – “Лукойлом” и Пулытьинского – “ТНК-ВР”. Только за 9 месяцев 2010 года введено в эксплуатацию 2807 добывающих скважин – рост против предыдущего года на 6,3 процента. А объём финансирования геологоразведочных работ на твёрдые полезные ископаемые составил в тот же период 283,3 миллиона рублей – на 40 процентов больше, чем за 9 месяцев 2009 года.

А вот как оценивает перемены в Ямало-Ненецком автономном округе его губернатор Д. Н. Кобылкин: в 2010 году, несмотря на кризисные явления, объём валового регионального продукта увеличился по сравнению с 2009 годом примерно на 4 процента, при этом рост промышленного производства составил 7,3 процента. Комплексной программой освоения месторождений углеводородного сырья намечено увеличить добычу газа до 1 триллиона кубометров в год – в полтора раза больше прежнего! Энергетическую продукцию федерального округа намного увеличит создание завода сжиженного газа. На Ямале и в прилегающих акваториях уже открыто 11 газовых и 15 нефтегазоконденсатных месторождений, предварительно оцененные запасы коих составляют 16 триллионов кубометров, а перспективные и прогнозные – около 22 триллионов кубометров. При этом объёмы конденсата оцениваются в 230,7 миллиона тонн, нефти – в 291,8 миллиона тонн. Лицензии на разработку Бованенковского, Харасавэйского, Новопортовского, Крузенштернского, Северо-Тамбейского, Западно-Тамбейского, Тасийского и Малыгинского месторождений принадлежат “Газпрому”. Самое значительное по запасам – Бованенковское, содержащее 4,9 триллиона кубометров газа. Начальные объёмы Харасавэйского, Крузенштернского и Южно-Тамбейского оценены в 3,3 триллиона кубометров. Эти запасы даже специалистам порой представляются фантастическими – настолько они велики. Но ведь реальны, и уже начато их освоение! Ямало-Ненецкий округ способен десятилетиями обогревать не только Россию, но и другие страны. А он – лишь одна из многих богатейших территорий русского Приполярья и Заполярья.

Постепенный выход из мирового экономического кризиса ознаменован в Уральском федеральном округе ускорением реализации новых производственных проектов: так, недавно подписано соглашение между Внешэкономбанком и компанией СИБУР о долгосрочных кредитах для создания комплекса по производству полипропилена в Тобольске. Выбор производственной площадки обусловлен близостью к источникам сырья и резервами инфраструктуры на действующем предприятии этой компании. Проект направлен на повышение глубины переработки и эффективного использования углеводородного сырья, а также на экспорт продукции высокой добавленной стоимости. Формирование в Тюменской области такого производства мирового уровня – с максимальной переработкой ресурсов уменьшает её сырьевую ориентацию. На базе “Тобольск-Полимера” создаётся ещё и бизнес-инкубатор для интенсивного развития малого предпринимательства.

Есть и иные примеры такого рода, а, значит, реализация инфраструктурного проекта “Урал промышленный – Урал Полярный” обеспечит развитие индустриального комплекса всех регионов, входящих в состав округа. Скажем, создан многофункциональный сервисный центр предприятий Челябинской области. Он объединяет ведущие машиностроительные предприятия региона, включая Челябинский тракторный завод, и обеспечивает проектирование, производство, поставку и сервисное обслуживание строительной, грузоподъемной и специальной техники, которая будет задействована на объектах “Урала промышленного – Урала Полярного”. Предварительный подсчёт потребности заказчиков в отечественной тяжёлой технике показывает, что, по самой скромной оценке, потребуется 2,5 тысячи тракторов, экскаваторов, кранов, грузовиков, а, значит, машиностроители будут обеспечены новыми заказами. Социальный эффект окажется ощутимым и в сопредельных регионах, ведь центры сервисного обслуживания машинно-тракторного парка предприятий открываются по всему округу, вплоть до Ямала и Югры. Предварительная оценка суммы заказа достигает 200 миллиардов рублей, а реализация проекта предоставит свердловским, челябинским, тюменским, курганским пред-

приятиям промышленный заказ такого объёма, что для его исполнения требуется около 70 тысяч новых рабочих мест.

“Урал промышленный – Урал Полярный” – лишь одна из крупных отечественных программ комплексного развития регионов. Не лишне напомнить, что начало таким проектам положено ещё в императорской России. Примечателен в этом смысле пятилетний план железнодорожного строительства, составленный в 1916 году Особым междуведомственным совещанием и поддержанный Государственной Думой и правительственными кругами. Планом предусматривалось создание железных дорог в темпах и объёмах, опережающих расширение границ интенсивного индустриального и аграрного производства. Сибирь как территориально-производственный комплекс должны были пересечь широтные железные дороги: на юге – в районы перспективного сельскохозяйственного развития, на севере – для создания многопрофильного промышленного производства. Северное направление оформилось тогда в проект Великого северного пути. Вместе с другими дорогами он должен был соединить Северную Сибирь с портами Балтийского моря и незамерзающим портом Романовым-на-Мурмане, нынешним Мурманском. Затем магистраль предполагалось продлить на Енисейск, в Якутию и далее – до выхода к удобным бухтам Тихоокеанского побережья.

Как бы ни менялась Россия, география её – та же, а, значит, нынешние проекты не могут не повторять в общих чертах замысел вековой давности. В Восточной Сибири близится к завершению создание Амуро-Якутской магистрали (АЯМ) – от Беркакита до Якутска. Тем самым республика получает надёжную железнодорожную связь с югом Сибири, а через БАМ и Транссиб – со всей страной. Но просматривается и захватывающее дух продолжение здешних транспортных коммуникаций: уже запланирована и вскоре должна начаться прокладка железнодорожного пути от АЯМ к Магадану, а затем на Чукотку. Не так уж трудно предположить, что северным районам со временем потребуется более прямой и короткий путь в европейскую Россию, а, значит, рано или поздно станет первоочередной и приполярная магистраль от Якутска на Лене (или даже севернее) к Дудинке на Енисее. Конечно, реализация такого проекта кажется пока фантастикой. Но ведь более ста лет назад малореальным представлялся и Транссиб, о чём писал один из его проектантов – инженер и писатель Н. Г. Гарин-Михайловский. . . А прокладка рельсового пути из Якутии к Дудинке также неизбежна. Она-то и завершит формирование Великой трансполярной железнодорожной магистрали – от Берингова и Чукотского морей на востоке до Белого и Баренцева на западе. Стальной путь через весь богатейший русский север, связанный с другими сухопутными и водными артериями, сулит России такие выгоды и богатства, какие сегодня можно оценить лишь в самом кратком и общем виде: как небывалые в нашей 1200-летней истории!

Как становятся явью экономические инициативы, кажущиеся порой фантастическими, убедительно показывает новый проект, о каком лет 25–30 назад нечего было и мечтать. А он уже вполне буднично принят к реализации. . . Проработав в советское время 16 лет газетчиком в Свердловской области, я по нескольку раз побывал почти во всех её 47 городах, кроме номерных Свердловска-44 и Свердловска-45 и вроде бы доступной Верхней Салды. Но и здесь действовало единственное интересное для промышленной журналистики предприятие – Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение, ВСМПО, куда попасть можно было лишь по визам двух чрезвычайно серьёзных московских ведомств. Ни я, ни кто-либо из коллег и не пытались получить разрешений, ведь что бы потом ни написать, это было бы невозможно напечатать: ВСМПО являлось крупнейшим в мире производителем изделий из титана для ракетно-космической техники, военной и гражданской реактивной авиации и подводного флота последнего поколения. К концу 80-х годов Верхнесалдинское объединение выпускало титановой продукции больше, чем все вместе взятые зарубежные компании этого профиля, да к тому же поставляло ещё и изделия из алюминия и его сплавов.

В катастрофической ситуации начала 90-х годов, когда потребление титана внутри страны сократилось в 30 раз, салдинцам удалось выйти к продукцией на внешний рынок. Сразу же обозначились некие шустрые фирмы, желавшие купить акции предприятия. Но салдинцы отбились от насकोков. А потом ВСМПО, возглавляемое генеральным директором В. В. Тетюхиным,

объединилось с Березниковским титано-магниевым комбинатом “АВИСМА”, поставлявшим в Верхнюю Салду губчатый титан – сырьё для производства металлического. Так образовалась корпорация ВСМПО-АВИСМА, ставшая теперь крупнейшим мировым поставщиком титановых изделий отечественным, а также зарубежным изготовителям авиационной техники – “Боингу”, “Эйрбасу”, “Бомбардье”, “Снекме”, “Роллс-Ройсу” и иным. Титановый холдинг стал примером развития, основанного исключительно на инновациях.

С 1992 года, когда по воле Ельцина и Гайдара государство совсем ушло из титановой подотрасли, ВСМПО-АВИСМА, тем не менее, не утратило ни единицы оборудования. А оно уникально: здесь, например, действует единственный в мире гидравлический пресс усилием в 75 тысяч тонн! Несколько лет назад пресс был модернизирован на Новокраматорском машиностроительном заводе – украинском аналоге Уралмаша. “Мы стараемся приумножить то, что было создано”, – сказал В. В. Тетюхин отечественным и западным журналистам, примчавшимся на его пресс-конференцию. Владиславу Валентиновичу принадлежало 30 процентов компании ВСМПО-АВИСМА, капитализация которой уже тогда составляла 3,5 миллиарда долларов. Но он решил передать акции государству, которое при новом руководстве страны возвращало себе контроль над стратегически важным производством. “Зачем передавать, почему не оставить всё как есть?” – недоумевали западные корреспонденты. Директор, до того шутивший, стал серьёзным: “Понимаете, господа, жизнь каждого человека всё-таки коротка, а государство вечно”. С того дня 66 процентов акций корпорации ВСМПО-АВИСМА принадлежат “Оборонимпэксу”, входящему в сто-процентно государственную структуру “Ростехнологии”. Вот такие люди живут и работают в Верхней Салде! Чтобы не быть обвинённым в намеренной лакировке нашей суровой действительности, уточняю: В. В. Тетюхину всё же оставили акции родного объединения – целых 4 процента.

Новый проект именуется “Особая экономическая зона “Титановая долина”. Идея её создания в общих чертах оформилась пять лет назад, а теперь, после уточнений и согласований, удалось приступить к полноценной реализации. Председатель правительства России В. В. Путин в марте с. г. подписал постановление о создании этой экономической зоны. В отличие от некоторых других проектов, “Титановая долина” опирается на основательно развитую базу – титановое производство ВСМПО-АВИСМА. Чтобы его расширить, намерено дополнить потребляемое сегодня сырьё из Березников недалёким от Верхней Салды качканарским, об истории освоения которого и связанных с этим сложных проблемах “Наш современник” рассказывал в статье “Качканар – достояние России” (№ 6, 2010 г.). Железная руда этой группы месторождений содержит титан, который поначалу основательно осложнял плавку чугуна. Зато теперь будет перерабатываться в губку, из каковой и производится высокопрочный дорогой металл. Наличие месторождений, содержащих титан, предполагается и в исследуемых геологами приполярных землях Уральского федерального округа.

Статус “Титановой долины” получила часть Верхней Салды. Со временем эта территория сможет расширяться в направлении Нижнего Тагила. В. В. Путин в ходе недавнего визита в Свердловскую область посетил градообразующее предприятие особой экономической зоны, где детально ознакомился с проектом. Здесь будет производиться продукция высокого передела для авиационного, железнодорожного и химического машиностроения, атомной энергетики, цветной металлургии. Резиденты особой экономической зоны освобождаются на 5 лет от части налогов, поэтому намерение участвовать в новом проекте уже подтвердили 25 отечественных и зарубежных компаний, среди которых ведущие российские и мировые производители алюминиевых изделий, авиационной техники, ракетных двигателей, современных медицинских лазерных систем, оборудования для специальной металлообработки и иной высокотехнологичной продукции. Недавно начало действовать совместное предприятие компаний ВСМПО-АВИСМА и “Боинг”, способное выпускать сложнейшие детали для самолетов на основе новейших научно-технических разработок. Готовятся и другие прорывные проекты, так что титановая долина наполняется полнокровной жизнью.

Индустрия Каменного пояса русской земли предприняла свой очередной рывок в будущее.