

Новый рудник для Ходорковского

Федеральное агентство железнодорожного транспорта Министерства транспорта России (Росжелдор) и ГК «Норильский никель» подписали инвестиционное соглашение «Создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области».

Проект долгосрочный. Он рассчитан до 2014 года и включает строительство железной дороги и горно-обогатительных комбинатов. Это должно стать своего рода первой очередью создания нового территориально-промышленного комплекса на юго-востоке Читинской области, экономика которой пока пребывает в депрессивном состоянии.

Соглашение между Росжелдором и «Норникелем» предусматривает строительство железнодорожной ветки ст. Нарын – Лугокан и последующее освоение забайкальских месторождений полезных ископаемых: Быстринского, Култуминского, Лугоканского медно-сульфидных месторождений, Солонеченского сурьмяно-золотого месторождения и Бугдаинского золото-молибден-порфирирового месторождения. «Благодаря развитию транспортной инфраструктуры на юго-востоке Читинской области «Норильский никель» сможет ускорить освоение группы месторождений, богатых медью, золотом, серебром и железом, лицензии на которые принадлежат нашей компании», — заявил генеральный директор «Норникеля» Денис Морозов.

Строительство новой железной дороги будет вестись на условиях государственно-частного партнерства. При этом из средств инвестфонда планируется профинансировать 69% от стоимости строительства железной дороги, а остальное финансирование обеспечит компания. Общий объем средств, необходимых для строительства железной дороги, оценивается в 59,3 млрд рублей. Кроме того, железная дорога Нарын – Лугокан включена в «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года» в качестве грузообразующей железной дороги. Этот проект составляет 7,3% от общей протяженности грузообразующих железных дорог, которые планируется построить к 2030 году (5 120 км). К 2020 году, когда проект будет уже завершен, перевозки по этой железной дороге составят на ввоз 5,4 млн тонн, на вывоз – 8,1 млн тонн.

Строительство железной дороги ст. Нарын – Лугокан – это в первую очередь важный железнодорожный проект, который ставит серьезные задачи как перед железнодорожниками, так и перед частным инвестором. Представители «Норникеля» прямо признаются, что в проектах такого масштаба им участвовать еще не приходилось. «У нас просто нет опыта в подобном партнерстве, но уже сегодня можно сказать, что роль РЖД будет определяющей», — заявил заместитель генерального директора «Норильского никеля» Максим Финский. Перед железнодорожниками стоит задача не только обеспечения строительства, но и увеличения пропускной способности дорог Забайкальской железной дороги. «Забайкальская дорога, если брать в целом, самая грузонапряженная железная дорога России. На некоторых участках грузопоток по основному направлению составляет более 90 млн тонно-километров в год. Поэтому улучшение состояния пути – важнейший приоритет. В 2006 году дорога по темпам развития и обновления инфраструктуры вышла на второе место среди российских железных дорог», — заявил начальник Забайкальской железной дороги Сергей Тимофеев.

Новая железная дорога будет строиться в два этапа. Первая очередь дороги протяженностью 200 км пройдет от ст. Нарын Забайкальской железной дороги, до ст. Газимуровский завод. В 2007 году будет подготовлена проектно-сметная документация первой очереди, а строительство пройдет в 2008–2010 годах. Вторая очередь: ст. Газимуровский завод – ст. Лугокан, протяженностью 175 км, будет построена в 2009–2013 годах. Средства инвестфонда вкладываются в строительство железной дороги в 2007–2011 годах. Частный инвестор должен вложить 18,41 млрд рублей в достройку и оборудование железной дороги в 2011–2013 годах, а также полностью профинансировать освоение месторождений. По существу, государство вкладывается только в насыпь и пути железной дороги, тогда как частный инвестор должен профинансировать все остальное оборудование: энергетику, связь, блокировку, сигнализацию, строительство станций и т. д. Если этот проект получится, то это будет интересный опыт, который можно будет распространить на другие железнодорожные стройки.

Сама железная дорога – лишь катализатор для более масштабных инвестиций. В рамках проекта «Норникель» построит пять горно-обогатительных комбинатов: Бугдаинский, Быстринский, Култуминский, Лугоканский и Солонеченский. Их стоимость – 81,97 млрд рублей. Неудивительно, что в Читинской области уже ждут начала строительства. По мнению губернатора Равиля Гениатулина, с выходом на проектную мощность добывающих производств увеличатся поступления в бюджеты всех уровней. По оценке Максима Финского, они составят приблизительно 20,8 млрд рублей в год. Предполагается, что реализация этого проекта увеличит ВВП области на 50% и создаст 71 тыс. рабочих мест.

Интерес «Норильского никеля» к разработке новых месторождений в Читинской области связан с тем, что в перспективе у компании может возникнуть дефицит сырья. Норильский комбинат обладает запасами богатых руд Талнахского месторождения примерно на 15–20 лет работы. За это время комбинат отработает около 100 млн тонн богатых руд из имеющегося запаса, оцениваемого в 215 млн тонн. После этого схема добычи и переработки руды на Норильском комбинате будет переориентирована на добычу более бедных руд, а добыча богатых руд будет сохраняться для поддержания объема производства цветных металлов. «На достигнутых объемах добычи богатых руд компания еще может работать примерно 15–20 лет. Поэтому перспективные горные календари и рассчитаны на такие объемы богатых руд в общей их структуре с постепенным наращиванием объемов отработки более бедных руд», — заявил заместитель начальника горно-геологического управления горно-металлургической дирекции заполярного филиала «Норильского никеля» Александр Торгашин. До 2020 года компания опирается в своем развитии на рудные ресурсы Таймырского и Кольского полуостровов и будет производить около 260 тыс. тонн никеля, 460 тыс. тонн меди и 114 тонн платиноидов в год. После того как Норильский комбинат перейдет на переработку бедных руд, предполагается, что комбинат станет производить палладий, содержание которого в три-четыре раза выше именно в бедных рудах, чем богатых.

Освоение же месторождений в Читинской области ориентировано на более долгосрочную перспективу, выходящую за пределы 2020 года. Мощности пяти горно-обогатительных комбинатов должны будут удержать «Норильский никель» в числе лидирующих металлургических компаний даже после того, как запасы богатых руд Талнахского месторождения будут отработаны. Так что может получиться, что в 2030–2040 годах название компании «Норильский никель» перестанет отражать реалии производства, а станет только брендом.

Сейчас проектируется только сырьевая база в Читинской области, но после 2010 года начнется разработка и реализация проектов создания в Забайкалье мощностей по переработке руд этих вводимых в строй месторождений и выплавке цветных металлов. Большая мощность новых комбинатов потребует строительства новых металлургических заводов. Первые наброски таких проектов появляются уже сейчас. Глава Краснокаменского района Читинской области Герман Колов предложил разместить в Краснокаменске завод по переработке концентрата меди Быстринского месторождения. (Так что не исключено, что на руднике Потанина будет работать Ходорковский.) Суть его предложения сводится к комбинированию сернокислотного производства ОАО «Приаргунское ПГХО», которое производит урановый концентрат, с переработкой рудного концентрата и производством электролизной меди. Росатом с интересом отнесся к этому предложению, и его представители пообещали обсудить его в правительстве России и с руководством «Норильского никеля».

Строительство железной дороги ст. Нарын – Лугокан и комплекса по добыче руд – это долгосрочный проект, который даст максимальную отдачу не ранее чем в 2020 году. Однако полностью территориально-промышленный комплекс на юго-востоке Читинской области, основанный на производстве цветных металлов, сформируется в конце 2030–х годов, в виде комплекса ГОКов, металлургических заводов, связанных железной дорогой, которая соединит железную дорогу Карымская – Забайкальск и Транссиб.

Дмитрий Верхотуров

Автор: Дмитрий Верхотуров © Эксперт ЭКОНОМИКА, МИР 👁 3877 15.06.2007, 13:46 📌 169

URL: <https://babr24.com/?ADE=38429> Bytes: 8331 / 8316 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм

- ВКонтакте

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Дмитрий
Верхотуров.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)