

РЖД-Партнер, Санкт-Петербург. (Журнал) — 19.10.2010
СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Автор: Дмитрий Ханцевич

В начале октября вице-премьер РФ Сергей Иванов вновь привлек внимание бизнес-сообщества к перспективам развития Мурманского торгового порта. «Мурманский транспортный узел - один из самых перспективных в плане создания там современного порта с большим грузооборотом», - заявил вице-премьер.

Следует отметить, что это далеко не первый случай, когда на самом высоком уровне заявляют о грядущем бурном развитии Мурманска, но и в советские времена, и в новейшей истории России наличие амбициозных планов практически ничего не изменило на практике. Так какое будущее ожидает северный порт?

«Перспективы Мурманского порта достаточно оптимистичны - уверен руководитель проектного направления **центра стратегических разработок «Северо-Запад» Эдуард Бозе**, - но только в том случае, если будет избрана прагматичная стратегия, ориентированная на реальные запросы рынка». По мнению Э. Бозе не стоит распылять ресурсы, пытаясь создать универсальный транспортный узел, рассчитанный на перевалку широкого спектра грузов. «Мурманск должен стать портом специального назначения, в первую очередь «заточенным» на развитие арктической зоны», - считает эксперт.

Главным фактором, определяющим загрузку порта, станет освоение приполярных месторождений нефти и газа. Причем речь идет не только о перегрузке добытого сырья с относительно небольших «семидесятитысячников» ледового класса на океанские супертанкеры. «На побережье Мексиканского залива действует несколько портов, которые можно назвать причалами заводов по сборке агрегатов, необходимых для шельфовой добычи», - отмечает Э. Бозе. По его мнению, схожую технологию можно применять и в Мурманске. Кроме того, приполярный город должен стать производственной базой для освоения арктической зоны в целом.

С ним согласна директор по развитию ИАА «Портньюс» Надежда Малышева, по мнению которой формирование современного транспортного узла является краеугольным камнем новой российской арктической политики. «Речь должна идти не о попытках реанимировать движение по Северному морскому пути времен Советского Союза или совсем уж фантастических планах перенаправить в Мурманск действующие грузопотоки, - отмечает Н. Малышева, - наращивать портовые мощности следует исходя из реальных потребностей, возникающих в связи с общим оживлением экономики региона».

В частности, по мнению экспертов, перспективы увеличения объемов перевалки контейнеров через Мурманск весьма спорны. «Большинству грузовладельцев проще использовать для этого балтийские порты, которые, прежде всего, на сотни километров ближе к конечным потребителям» - отмечает Н. Малышева. «Конечно, есть компании, которые по разным причинам используют возможности Мурманска и Архангельска, но, как правило, объем перевозки у таких предприятий не превышает 70 тыс. тонн в год, - констатирует Э. Бозе, - соответственно даже с учетом роста потребностей внутри региона, планы строительства мощных контейнерных терминалов выглядят не вполне обоснованными». Н. Малышева более категорична, в своих оценках. «Прежде чем планировать строительство контейнерного терминала мощностью 1 млн TEU в год, неплохо было бы определить, кто будет отправителем и адресатом контейнеров - считает она. - Как оказалось, заинтересованность стран АТР в таком коридоре была сильно преувеличена».

Пока же грузопоток через Мурманский порт оценивается специалистами как стабильно низкий (около 15-16 млн тонн), в то время как изначально планировалось 43 млн. Станут ли эти планы реальностью во многом зависит от того, в каких формах будут реализованы громкие заявления.