

УДК 338.47+656.615

«Арктическая конкуренция» морских транспортных узлов: столкновение бизнес-интересов или игра на выбывание?



© **Зайков** Константин Сергеевич, кандидат исторических наук, директор Арктического центра стратегических исследований САФУ им. М.В. Ломоносова. E-mail: k.zaikov@narfu.ru

Аннотация. Анализ причин и источников так называемой «арктической конкуренции» между Мурманском и Архангельском позволяет выявить сильные и слабые стороны, возможности и угрозы (SWOT-анализ) морских транспортных узлов. Актуализируется проблема интеграции транспортно-логистических процессов.

Архангельский и Мурманский морские транспортные узлы создавались как части единой логистической системы грузоперевозок на Севере и должны не конкурировать, а дополнять друг друга. Предлагается создание национального транспортно-логистического интегратора, с функциями надкорпоративного логистического центра, отвечающего за научно обоснованное, равномерное и прозрачное перераспределение грузопотоков и грузовых баз логистического рынка западной части Российской Арктики.

Ключевые слова: Арктическая конкуренция, Архангельск, Мурманск, морской порт, речной порт, логистика, грузовые базы, сервис, транспортно-логистический узел

The «Arctic competition» problem and the marine transport hubs: Is it a clash of business interests or the knockout game?

© **Zaykov, Konstantin S.** Candidate of Historical Science, Director of the Arctic Centre for Strategic Studies of NArFU named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk. E-mail: k.zaikov@narfu.ru

Abstract. Analysis of the causes and sources of the so-called "Arctic competition" between Murmansk and Arkhangelsk identifies strengths and weaknesses, opportunities and threats (SWOT-analysis) of the marine transport hubs. The focus of the article is the transport integration problem and logistics. Arkhangelsk and Murmansk marine nodes were created as the part of a single freight logistics system in the North and were not supposed to compete, but to complement each other. Nearest future will bring up the issue of the national transport and logistics integrator with the functions of the "upper-corporative" logistics center responsible for evidence-based, homogeneous and transparent re-distribution of traffic and freight logistics market bases in the western part of the Russian Arctic.

Keywords: *Arctic competition, Arkhangelsk, Murmansk, sea port, river port, logistics, freight base, service, transport and logistics hub*

Введение

Основную роль в логистике освоения труднодоступных районов шельфа Баренцева, Печорского, Карского морей и материковых проектов освоения арктического побережья Российской Федерации играют несколько транспортных каналов, ориентированных на железнодорожно-водные транспортные узлы, расположенные по рекам Печора, Обь и Енисей, а также два крупных морских порта — Архангельск и Мурманск. Архангельский морской торговый порт и Мурманский морской торговый порт являются главными железнодорожно-водными транспортными узлами на арктическом направлении грузоперевозок. Сегодня наблюдается заметный рост объёмов перевалки грузов через эти порты, связанный с активизацией работ на шельфе и со снабжением нефтегазовых проектов в Арктике. У региональных и местных органов власти появилась возможность пополнять свои бюджеты, повышать уровень трудовой занятости населения, решать социальные задачи за счет участия региональных поставщиков в обеспечении работ в Арктике.

Растущий грузопоток в Арктику позволяет максимально задействовать мощности и Архангельского, и Мурманского портов. В связи с этим стивидорные компании, представляющие Архангельский и Мурманский морские порты, ошибочно рассматривать исключительно как конкурентов. В стратегическом плане, при интеграции процессов перераспределения грузопотоков и грузовых баз, возможен значительный синергетический и мультипликативный экономический эффект для развития всей транспортной логистики в Арктике. Можно вспомнить об успешном опыте сотрудничества портов в XX веке, когда АМТП и ММТП работали как взаимодополняющие морские транспортные узлы. При плановой экономике в транспортной логистике Северного экономического района соблюдался принцип равномерного перераспределения грузопотоков между обоими портами, обеспечивался национальный структурный уровень развития интеграционных процессов между регионами и исключалась деструктивная конкуренция¹. Благодаря этому сами администрации двух крупнейших северных портов и региональные власти были заинтересованы в наиболее эффективном перераспределении грузопотоков между Мурманским и Архангельским портами. Однако при отказе от плановой экономики функции интегратора транспортной логистики оказались невостребованными, а прежние взаимоотношения между регионами и портами в ряде слу-

¹ Северный экономический район. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_169369/?frame=3 (дата обращения: 05.12.2014)

чаев перешли в плоскость деструктивного конкурентного противостояния за инвестиции, ресурсы, грузопотоки и грузовые базы. Изначально термин «арктическая конкуренция» использовался в российских СМИ лишь в контексте отношений с зарубежными странами. Но сегодня это понятие распространилось и на взаимоотношения субъектов РФ².

Истоки межрегиональной «арктической конкуренции»

Сегодня и Архангельск, и Мурманск имеют по собственному крупному проекту развития своих морских транспортных узлов, требующих очень большого федерального финансирования и поддержки на самом высоком уровне власти. Для Мурманска это проект Комплексного развития Мурманского транспортного узла (МТУ), стоимостью 132,3 млрд. рублей, из которых 56,6 млрд. рублей — средства федерального бюджета и 75,7 млрд. рублей — внебюджетные источники³. Для Архангельска это проект глубоководного порта в Архангельске стоимостью до 35 млрд. рублей, который необходимо строить в комплексе с реализацией мега-проекта «Белкомур»⁴. По предварительным оценкам экспертов, всего для реализации проекта «Белкомур» потребуется не менее 176 млрд. рублей (без учёта строительства трассы до Мурманска)⁵. С учётом предстоящих многомиллиардных финансовых затрат и очевидных проблем с финансированием, скорее всего, на оба проекта развития морских портов федеральные инвестиции выделяться не будут. Деньги, в первую очередь, получит лишь тот регион, который имеет мощных лоббистов на федеральном уровне и докажет, что именно его морской транспортный узел наиболее востребован и нужен для освоения Российской Арктики. Таким образом, так называемая «конкурентная» борьба против порта-соседа, скорее всего, носит субъективный характер, и направлена в обоснование необходимости выделить средства на «главный проект». При этом интересы мурманского порта находятся в зоне интересов нефтяных компаний, стремящихся снизить затраты на создание баз обеспечения своих проектов за счёт крупных федеральных инвестиций в развитие МТУ. Например, озвученное в апреле 2014 года на заседании у вице-преьера Правительства РФ предложение приостановить исполнение госконтракта по проекту МТУ и перенаправить

² К слову об «арктической конкуренции»: Архангельский порт присоединяют к Мурманскому. URL: <http://51rus.org/news/policy/3380> (дата обращения: 21.11.2014). Морская администрация порта Архангельск стала филиалом ОАО «ММТП». URL: <http://www.echosevera.ru/news/2014/01/21/8606.html> (дата обращения 12.12.2014).

³ Сечин просит Медведева финансировать транспортный узел Мурманска. URL: <http://ria.ru/economy/20140424/1005283733.html> (дата обращения: 06.12.2014)

⁴ Строительство глубоководного порта Архангельска может начаться в 2014 году. URL: http://www.arctic-info.ru/news/28-12-2012/stroitel_stvo-glybokovodnogo-porta-arhangel_sk-mojet-nacat_sa-v-2014-gody (дата обращения: 06.12.2014).

⁵ Архангельские власти заявляют, что конкуренции с Мурманском в проекте «Белкомур» нет. 27.01.2013. URL: http://www.belkomur.com/news/index.php?ELEMENT_ID=2661 (дата обращения: 14.03.2015).

часть ресурсов на финансирование транспортных проектов, реализуемых в Крыму, встретила мощный отпор нефтяного лобби, благодаря чему финансирование было сохранено⁶.

Очевидно, что у архангельского проекта строительства глубоководного района порта «Северный» такого мощного лоббистского ресурса нет. Неслучайно шаг за шагом за Архангельском закрепляется образ неперспективного, мелководного, замерзающего и дорогого порта, в развитие которого не имеет смысла вкладывать ни рубля федеральных инвестиций. Замглавы Минтранса РФ Виктор Олерский заявил, что магистраль Белкомур должна быть ориентирована не на Архангельск, а на создаваемый Мурманский транспортный узел⁷. Поэтому в ближайшее время Архангельск, скорее всего, обречён на проигрыш в так называемой «конкуренции» с Мурманском за федеральные инвестиции. Странно, что у «конкурентов» нет понимания того, что дальнейшее ослабление морской составляющей экономики Архангельска не поможет, а навредит развитию Мурманска.

При этом у Мурманска есть реальный «арктический конкурент», и это не Архангельск, а такой же «незамерзающий и глубоководный» соседний **порт Киркенес**, где компания "Norterminal" планирует построить к 2018 году крупный стационарный нефтяной терминал с хранилищем сырой нефти емкостью 1 млн. тонн. В Киркенесе уже базируются зарубежные сервисные нефтегазовые компании, работающие на проектах российских операторов в Арктике. Согласно записям Киркенеского порта, уже в 2013 году около 70% заходивших сюда сейсмозондировочных судов обслуживали российских нефтяников в Карском море⁸.

Но, в отличие от Архангельска, Киркенес не является конкурентом Мурманску за российские федеральные инвестиции и, вероятно, поэтому не подвергается постоянным информационным атакам с целью утвердить в общественном сознании главенство мурманского порта в Арктике. Тем не менее, в перспективе российские нефтегазовые операторы могут исключительно в интересах своего бизнеса и по причине высокого уровня западного морского сервиса на порядок более активно использовать Киркенес, как удобную альтернативу Мурманску⁹. У Киркенеса есть большой шанс стать «Главными воротами в Арктику», и не случайно в декабре 2014 года Министерство иностранных дел Норвегии, несмотря на присоединение к режиму антироссийских санкций США и ЕС, разрешило своим компаниям, базирую-

⁶ Из Мурманска в Крым. URL: <http://itar-tass.com/ekonomika/1183230> (дата обращения: 06.12.2014).

⁷ Проект «Белкомур» должен быть ориентирован на Мурманск. URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/news/view/55936/> (дата обращения: 11.12.2014).

⁸ Нефть России. Информационно-аналитический портал. URL: <http://www.oilru.com/news/391113/> (дата обращения: 11.12.2014).

⁹ Российскую арктическую нефть – на норвежские терминалы. URL: <http://barentsobserver.com/ru/energiya/2013/09/rossijskuyu-arkticheskuyu-neft-na-norvezhskie-terminaly-17-09> (дата обращения: 24.11.2014)

щимся в Киркенесе, беспрепятственно оказывать услуги по снабжению судов на российских морских нефтегазовых проектах в 2015 году в Баренцевом, Печорском и Карском морях¹⁰.

За счёт реализации проекта развития МТУ, Мурманск стремится решить проблему перегруженности своей железной дороги. Однако железнодорожное расстояние, или, на сленге транспортников, «плечо» доставки грузов из Центральной России и Урала через Мурманск остаётся самым длинным. Рано или поздно может актуализироваться пока отложенный, но очень выгодный для грузоперевозчиков и их заказчиков логистический проект строительства железнодорожной ветки, которая свяжет кратчайшим путем приграничный район Никель-Печенга (Мурманская область) с портом Киркенес. Его цель — переключение на порты стран Баренцева региона грузопотоков между Китаем и восточным побережьем США. Согласно опубликованным данным, нужно построить участок длиной всего около 40 км, что сопоставимо с длиной новой железнодорожной ветки от станции Выходной до станции Лавна Октябрьской железной дороги протяжённостью 46 км по проекту комплексного развития МТУ 11. По мнению российских экспертов, дорога Никель — Печенга — Киркенес может не только разгрузить перегруженный Мурманский порт, но и «увести значительную часть российских и внешнеторговых грузов от Мурманска», в частности грузы «Белкомура», на которые рассчитывает Мурманск, в крупный транспортный коридор Northern East-West Corridor — "N.E.W. Corridor". Сегодня для развития этого направления западные соседи Мурманской области планируют построить железную дорогу от финского г. Рованиеми до норвежского порта Киркенес (около 550 км). Можно предположить, что в случае реализации этого плана Киркенес станет самым притягательным современным железнодорожно-морским транспортным узлом, расположенным рядом с Мурманском¹².

Информационные методы «арктической конкуренции»

Несмотря на особую роль Мурманска в Арктике, в первую очередь как базы атомного ледокольного флота, как центра накопления и перевалки арктической нефти, как сервисного центра баз бурения в Баренцевом море, как транзитного пункта для иностранных судов, которые пойдут по Севморпути (СМП), необходимо отметить, что Архангельский железнодорожно-морской транспортный узел важен для завоза генеральных грузов в арктическом

¹⁰ Услуги по снабжению судов не входят в перечень санкций против России. URL: <http://barentsobserver.com/ru/energiya/2014/12/norvezhcy-podumyvayut-o-prodolzhenii-snabzheniya-rossiyskoy-neftyanki-09-12> (дата обращения: 24.11.2014).

¹¹ Минтранс объявил конкурс на строительство нового порта в Мурманске за 40,2 млрд. рублей. URL: <http://itar-tass.com/ekonomika/852783> (дата обращения 10.12.2014).

¹² Архангельский порт максимально выгоден для доставки кокса железнодорожным путем из Китая в Норвегию. URL: <http://www.1prime.ru/Russia/20090611/756206028.html>. (дата обращения 10.12.2014).

направлении и играет серьёзную роль в каботажных грузоперевозках по СМП. А каботажные грузоперевозки на небольших судах — наиболее востребованный сегодня вид перевозок по СМП¹³. В Архангельской области сосредоточены все крупнейшие на севере машиностроительные предприятия, самые квалифицированные кадры в области судостроения и судоремонта, все старейшие научно-образовательные учреждения. Архангельск, несмотря на серьёзные провалы в лоббировании своих интересов на федеральном уровне, остается приоритетным регионом для размещения комплексной производственной базы обеспечения большинства индустриальных арктических проектов. В Мурманской области такого серьёзного промышленного и научно-образовательного потенциала нет, а создание Мурманского транспортного узла невозможно без привлечения соответствующих потенциалов своих ближайших промышленно развитых соседей.

С позиции межрегиональной «арктической конкуренции» существующий и требующий инвестирования промышленный, транспортно-логистический, образовательный и научный потенциал Архангельска, скорее всего, воспринимается как угроза сценарию, по которому все крупные федеральные финансовые потоки для освоения Арктики должны направляться в развитие лишь одного арктического порта и одного «главного» морского транспортного узла — в одну «инвестиционную корзину», в «один карман», и в одни «главные ворота Арктики». Сегодня в общественное сознание через СМИ активно внедряются представления о «безусловных преимуществах Мурманского порта» как «Главных ворот Арктики», публикуются статьи, принижающие значение порта Архангельска перед Мурманском, нивелируется роль Архангельска в морском открытии и освоении российской Арктики. Цель данной информационной политики — подготовить общественное мнение к тому, что акцептором всех федеральных инвестиций в региональное транспортное, инфраструктурное, научное и социальное развитие, безусловно, должен стать Мурманск. При этом «забывается», что оба порта — и старейший в России арктический порт Архангельск, которому уже более 430 лет, и Мурманский порт, который был создан в 1916 году в составе Александровского уезда Архангельской губернии, играют свою уникальную транспортно-логистическую и экономическую роль в регионе. В отрицании этого можно увидеть очевидные признаки пропагандистской войны под видом информирования об «очевидных фактах». Так, новостной сайт «Трибуна» приводит интервью губернатора Мурманской области, которая, если верить сайту, заявила, что Мурманск: «...Это начало Северного морского пути, ключевой опорный пункт на стыке райо-

¹³ Большая часть заявок подана на прохождение небольших судов каботажного плавания. URL: <http://sdelanounas.ru/blogs/41301/> (дата обращения: 10.12.2014).

нов Северного Ледовитого и Атлантического океанов. У нас круглогодичный, незамерзающий порт с необходимыми глубинами. Это очевидные факты. Именно поэтому на протяжении всего двадцатого века из Мурманска начинались все экспедиции в Арктику...» [1].

Очевидно, что такое представление о роли Мурманска в Арктике не вполне соответствует действительности. *Во-первых*, потому что Северный морской путь начинается в районе Карских ворот в Ненецком автономном округе и Новой Земли (Архангельская область). *Во-вторых*, большинство известных экспедиций в Арктику в XX веке начинались в Архангельске. Впрочем, стоит ли при серьёзном анализе значения портов обращать внимание на подобные «арктические бренды»? Гораздо важнее для понимания истинной роли регионов беспристрастно сравнить реальные достоинства и недостатки арктической транспортной логистики Архангельска и Мурманска.

Оборотная сторона клише «незамерзающий и глубоководный»

Рассматривая методы упомянутой выше «арктической конкуренции», можно увидеть, что в качестве бесспорного доказательства превосходства Мурманского порта используется словосочетание «глубоководный и незамерзающий». Или, как процитировано выше: «незамерзающий порт с необходимыми глубинами». С целью объективной оценки этого информационного клише, надо ответить на ключевой вопрос: *для чего необходимы большие глубины и зачем судам, работающим в Арктике, нужен глубоководный и незамерзающий порт?* Российская Арктика — это в основном мелководный и покрытый льдами регион. Работать там могут только суда с малой осадкой, и, как правило, они работают с ледокольной проводкой, причем ледокольный флот в мелководных условиях мореплавания также должен иметь небольшую осадку.

Гораздо важнее для участников грузоперевозок в российской Арктике такие достоинства железнодорожно-водных транспортных узлов, как: меньшее транспортное, в первую очередь железнодорожное, «плечо» доставки грузов в порт, наличие свободных железнодорожных путей при подходе к порту, низкие тарифы на услуги порта, наличие свободных складов, причалов и площадок для строительства промышленных объектов, существующая инфраструктура, доступ к инфраструктуре, снижение времени доставки и уровень качества обслуживания судов. Например, в Европе морские порты «четвёртого поколения» предусматривают размещение производств непосредственно на территориях портов, что обеспечивает большую часть их грузовой базы. Для этого нужно, чтобы в порту было много свободных территорий для строительства. В этом плане зажатый сопками порт не идёт в сравнение с портом на равнинной территории.

Глубоководный и незамерзающий Мурманский порт имеет бесспорное объективное преимущество перед Архангельским портом только при перевалке на экспорт больших партий навалочных, насыпных грузов, в первую очередь — каменного угля. Этот факт хорошо известен профессионалам, работающим в сфере транспортной логистики на Севере. Глубины порта Мурманска нужны, в основном, для захода крупных балкеров, на которые можно загрузить максимально большие объемы угля или апатитового концентрата. Эти грузы невыгодно возить мелкими партиями или небольшими судами, поэтому и нужен глубоководный порт, работающий, как правило, на экспортном (западном) направлении. Однако на восточном, или арктическом (каботажном) направлении, завозятся, в основном, не навалочные, а генеральные грузы¹⁴. Для инфраструктурных и нефтегазовых проектов на Севере и в Арктике нужны суда, способные заходить в устья заполярных рек, подходить к мелководным портопунктам. Это суда, перевозящие контейнеры, оборудование, трубы для газопроводов, подвижную самоходную и несамоходную технику, грузы в транспортных пакетах, штучный груз в упаковке, бочки и стройматериалы, железобетонные и металлические конструкции и большое количество мелкопорционных грузов. Большие суда-балкеры, которые принимает глубоководный Мурманский порт, по причине их большой осадки, обычно не используются для каботажного плавания в Арктике и для завоза грузов на арктическое побережье. Не случайно главным требованием при строительстве новых ледоколов и судов ледового класса для российской Арктики является максимальное уменьшение их осадки. В частности, требования к строящемуся головному атомному ледоколу ЛК-60 проекта 22220 предполагают такую конструкцию судна, которая позволит использовать его в мелководных участках, включая устья полярных рек¹⁵.

Мурманский морской торговый порт принимает суда осадкой до 15,5 метров, длиной более 265 метров и дедвейтом до 150 000 тонн, но такие суда почти не используются для каботажного плавания в Арктике и не нужны для обеспечения большинства работ по реализации арктических нефтегазовых проектов¹⁶. Для сравнения, Архангельский морской торговый порт принимает суда с осадкой 7—10 м, однако такая осадка оптимальна для завоза грузов и работы в Российской Арктике. Не случайно компания ГМК «Норникель» специально

¹⁴ Межгосударственный стандарт. Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования. URL: http://zakonrus.ru/gost/g26653-90.htm#_Точ64361946 (дата обращения: 06.12.2014)

¹⁵ Новости проекта. URL: <http://www.arctic-info.ru/ArcticPath/News/Page/dmitrii-kobilkin--eto-sydno-otkroet-povyu-stranicy-v-istorii-osvoenia-arktiki> (дата обращения: 06.12.2014)

¹⁶ ММТП достиг рекордного объема перевалки угля. URL: <http://www.energyland.info/analytic-show-104838> дата обращения 08.12.2014)

построила пять новых судов ледового класса с осадкой 9,5 метров, которые могут войти и в Лену, и в Енисей, и в Обь, в другие заполярные реки¹⁷.

Нередко в качестве доказательства несопоставимости роли Архангельска перед портом Мурманска, приводятся, например, такие данные: «грузооборот порта Мурманск в 2012 году составил 31,4 млн. тонн, а грузооборот порта Архангельск — 4,4 млн. тонн»¹⁸. Однако за первой цифрой стоят навалочные, насыпные и наливные грузы, в первую очередь, уголь, удобрения, сырая нефть, отправляемые крупными партиями на экспорт. Зато вторая цифра отражает, в основном, каботажные перевозки грузов в Арктику, завоз контейнеров, оборудования, труб, техники для арктических нефтегазовых и инфраструктурных проектов. Таким образом, становится понятно, почему вопрос о том, Архангельск или Мурманск нужно называть «главными воротами в Арктику», решается методами информационной войны в СМИ.

Тот факт, что Белое море и Северная Двина зимой замерзают, не означает, что Архангельский порт является замерзающим. Ещё с прошлого века в Архангельске в зимнее время действует ледокольная проводка. К 1917 году Архангельский порт уже имел 16 ледоколов, из них 7 линейных и 9 портовых¹⁹. С середины XX века эта ледокольная проводка в зимнее время действует постоянно. Для сравнения: ледовые условия и глубины в Балтийском море не менее сложны для мореходства, чем в Белом море, а порт С.-Петербурга в зимнее время тоже работает с ледокольной проводкой. Однако всё это не является его конкурентным недостатком при наличии выгодной транспортной логистики. В годы Первой мировой войны Архангельск был самым востребованным портом в России, его грузооборот в 1916 году составлял 2,8 млн тонн. В годы Великой Отечественной войны через причалы Архангельска было перевезено около 4 млн тонн грузов, имевших стратегическое значение. В это время Архангельский и Мурманский порты работали как части единого механизма, имели общего интегратора, перераспределявшего грузопотоки.

Преимущества и недостатки портов с позиции интеграции

По данным руководителя проектов ООО «Морстройтехнология» Софьи Катковой, «самой дорогой перевозкой в номенклатурных группах является контейнер (от 100 до 120 тысяч рублей, в зависимости от региона поставки). Именно поэтому морская перевалка контейнеров в Архангельске — наиболее экономичный вариант доставки груза на арктическое побережье и шельф Баренцева, Печорского, Карского морей. Это относится ко всем желез-

¹⁷ Список судов ГМК «Норникель». URL: <http://fleetphoto.ru/list.php?did=647> (дата обращения 06.12.2014).

¹⁸ Грузооборот портов в РФ. URL: <http://ria.ru/economy/20140114/989126015.html> (дата обращения: 06.12.2014).

¹⁹ Сайт ОАО «АМТП». URL: www.ascp.ru/htm/3.htm (дата обращения: 06.12.2014).

нодорожным грузам 3-го класса (самым дорогим): «В результате сравнения транспортных цен Архангельск — лучшее морское направление в логистике каботажных перевозок в районы арктического побережья. А Мурманск, несомненно, более удачная точка для размещения крупных экспортно-импортных сырьевых потоков. Глубины, ледовые условия позволяют ему работать с судами-накопителями большого дедвейта в защищённом морском заливе» [2, с. 10—12].

К сожалению, крайне редко в СМИ озвучивается мнение профессионалов в области транспортной логистики, указывающих, что объективных причин для конкуренции стивидорных компаний, работающих в портах Мурманска и Архангельска, не существует. У каждой компании есть своя постоянная ниша заказов, свои грузовые базы и приоритетные направления работы. А с учётом начала строительства порта «Сабетта» по проекту «Ямал СПГ» и с реализацией шельфовых проектов в Печорском и Карском морях, фрахтовый рынок во время летней навигации, когда грузоотправители одновременно направляют свои грузы в Арктику, может быть даже, говоря на языке транспортных специалистов, «затоварен объёмами»²⁰. И сегодня надо думать не о конкурентной борьбе за объёмы и грузовые базы соседнего арктического порта, а о том, как интегрировать и распределить несогласованные транспортные потоки, чтобы в будущем не возникало заторов и других проблем в железнодорожно-водных транспортных узлах Мурманска и Архангельска.

Именно с этих позиций, с целью максимально выгодного использования логистики и возможностей обоих портов, нужно говорить о недостатках и достоинствах Архангельского и Мурманского транспортных узлов. И тот, и другой порты имеют и недостатки, и преимущества при сравнении друг с другом. Но говорить об этом нужно максимально объективно, без использования клише, наподобие «незамерзающего и глубоководного порта» или «главных морских ворот в Арктику».

Объективной реальностью является не решенная проблема низкой пропускной способности железной дороги на подходах к Мурманскому порту, которая может поставить крест на многих далеко идущих планах по его развитию. Вопрос заторов в Мурманске решается развитием железнодорожной инфраструктуры, включая строительство новой ветки от станции Выходной до района Лавна и трех железнодорожных станций²¹. Для сравнения, Архангельский порт обслуживается двумя станциями Северной железной дороги (СЖД), что в последние десятилетия полностью исключало вероятность простоя вагонов и железнодо-

²⁰ Архангельск в поисках груза // «Созвездие-ревью». 2014. №19. С. 32—33.

²¹ Инвестиционный проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла». URL: <http://www.murmanshelf-conf.ru/archive/presentations/2013/RosTransModernizacia.pdf> (дата обращения: 06.12.2014).

рожных заторов. В отличие от подъездных путей к ММТП, который затоварен каменным углём, удобрениями и другими навалочными грузами, в Архангельске железнодорожные пути, особенно в последние десятилетия, остаются недозагруженными. Кроме того, в Архангельской области построен газопровод «Нюксеница-Архангельск», и в областной центр больше не идут вереницы составов с мазутом для ТЭЦ. Для сравнения, Мурманск остаётся негазифицированным, а составы с мазутом увеличивают и без того высокую вероятность заторов на мурманском направлении Октябрьской железной дороги (ОЖД). При этом объёмы грузов, завозимых по железной дороге в Архангельск, продолжают падать. Так, с января по ноябрь 2014 года СЖД обеспечила погрузку 57 млн 707 тысяч тонн грузов, что ниже уровня погрузки аналогичного периода 2013 года на 7,7%. Таким образом, на СЖД образовался дополнительный пропускной резерв для привлечения в АМТП новых грузовых баз²².

Несмотря на то, что пропускная способность у железной дороги, идущей на Архангельск, существенно выше, чем у дороги на Мурманск, время настойчиво требует развития припортовых железнодорожных станций в обеих портах. Станционные возможности должны позволять размещать определенный объем грузов на дополнительных железнодорожных путях при подходе к порту. В будущем это позволит Архангельску избежать печального опыта Мурманска и заторов на железной дороге. Создать такую сеть в Архангельске, где много свободного пространства и нет скалистых сопков, проще, чем в тесном Мурманске. По мнению транспортных специалистов, в Архангельске уже сегодня надо срочно увеличивать сеть железнодорожных разъездов и тупиков, где можно будет размещать часть грузовых вагонов в периоды максимального грузопотока.

Специалисты указывают, что вероятность затора в Архангельском железнодорожно-морском транспортном узле за последние годы возросла. Он может возникнуть, когда несколько крупных заказчиков, действующих несогласованно, не имея общего логистического интегратора, одновременно отправят свои грузы в Архангельский порт. По мнению транспортных специалистов, во время летней навигации в Арктике, на магистрали СЖД может одновременно скопиться до тысячи и более вагонов [2, с.12]. Когда грузопоток за три месяца поступает в течение одного месяца, ни один порт в мире не сможет быстро справиться с такими объёмами. В данной ситуации, помимо дополнительных подъездных путей и нескольких железнодорожных тупиков, на которых можно временно разместить избыток вагонов, и Мурманску, и Архангельску необходим общий интегратор для развития скоординированных

²² С начала года по СЖД перевезено 57,7 млн тонн грузов. URL: <http://szd.rzd.ru/news/public/ru> (дата обращения: 20.05.2013).

действий с грузоотправителями и стейкхолдерами, включая ОАО «РЖД». Сегодня такой национальный интегратор отсутствует, что ставит под удар планы грузоперевозчиков.

Размещение сервисных баз арктических проектов

Выгода от размещения компаниями-операторами в порту Мурманска своих баз бурения, особенно на первом этапе обеспечения поискового и разведочного бурения на шельфе Баренцева моря, не вызывает никаких сомнений. Геологическое изучение шельфа российской Арктики требует большого объёма работ и поставок, что создает спрос на услуги порта. Глубины ММТП позволяют собирать в его акватории крупные модульные конструкции, например, технологические морские платформы. В зимнее время в акватории порта почти не требуется ледокольная проводка, что облегчает любые операции в порту. Для понимания предстоящего объема работ достаточно сказать, что геологическая изученность российского шельфа в 10 раз ниже изученности принадлежащего США шельфа Чукотского моря и в 20 раз ниже, чем изученность арктического шельфа в соседней Норвегии. Плотность покрытия сейсмическими работами в наиболее перспективных акваториях арктических морей, за исключением Баренцева и Печорского морей, пока не превышает 0,15 км на квадратный километр, а для восточных морей — менее 0,1 км на квадратный километр [3].

Однако территория ММТП разделена на множество участков, принадлежащих разным владельцам. Создание опорной производственно-логистической базы обеспечения нефтегазового проекта требует, как правило, объединения нескольких таких участков, которые иногда приходится выкупать или арендовать не у одного, а у нескольких хозяев. С каждым нужно вести отдельные переговоры, причем нет гарантии, что они будут успешными. Поэтому далеко не у любой компании есть возможность создать свою базу на территории порта Мурманска. Так, например, ООО «Газпромнефть-Сахалин» создало свою базу снабжения на причалах № 44 и № 45 Мурманского морского рыбного порта. ООО «Газпромнефть-шельф» для своей базы арендует причалы судоремонтного завода № 35. Компания ООО «Карморнефтегаз» использует для собственного снабжения причалы в районе порта Лавна, и «НК «Роснефть» создает базу по сборке буровых платформ на площадях 82-го (судоремонтного) завода в Росляково. Собственные причалы для базы бурения в Мурманске сегодня имеются только у ООО «Газфлот». По мнению А. Фадеева, начальника управления по обеспечению производства ООО «Газпромнефть-Сахалин»: «промышленное освоение в Арктике углеводородных, минерально-сырьевых и биологических ресурсов будет только увеличиваться, именно поэтому конкуренция за удобные инфраструктурные площадки с высоким потенциалом роста будет постоянно обостряться» [4].

Свои базы в порту Мурманска, вблизи своих заказчиков, стремятся создать и различные подрядчики, и даже субподрядчики из Архангельской области. В частности, примером является деятельность ЗАО «Белфрахт», которое развивает свою сервисную базу на территории Мурманского порта. Эта компания из Архангельска уже сформировала здесь крупный парк из более 300 собственных оффшорных контейнеров для вывоза бурового шлама с морских платформ в Карском и Печорском морях. Стоит отметить, что в Архангельске недавно создано новое производство оффшорных контейнеров, которые доставляются в Мурманск кратчайшим морским путем. Такое логистическое решение исключает риски, сопутствующие аренде контейнерного оборудования у иностранных поставщиков. И доказывает, что промышленный потенциал Мурманска — это, очень часто, промышленный потенциал поставщиков из соседнего Архангельска и Северодвинска. Благодаря размещению базы архангельского поставщика в Мурманском порту, заказчики ООО «Газпром бурение», ОАО «НК «Роснефть» в 2013 и 2014 гг. в сжатые сроки получили необходимые им контейнеры, что крайне важно для сезонных работ по бурению оффшорных скважин, проводимых в короткий межледовый период²³.

В перспективе, содержание собственной сервисной базы — трудоёмкое и затратное занятие для компаний операторов нефтегазовых проектов. Исходя из международного опыта, операторам было бы выгодно появление в Мурманске не нескольких, а одной крупной производственно-логистической базы, принадлежащей отдельной серьёзной сервисной компании, которая занималась бы обслуживанием всех операторов по международным стандартам. Примерно так, как это наблюдается в соседнем норвежском Киркенесе. Зарубежные нефтяные и газовые компании, привлекаемые российскими операторами к участию в арктических проектах в Баренцевом, Печорском и Карском морях, предпочитают Киркенес Мурманску из-за низкого уровня бюрократии и эффективной логистики [5].

Возможно, рано или поздно в Мурманске также будет востребован опыт создаваемой в Киркенесе крупной сервисной базы. Но российские компании-операторы пока не готовы идти по такому пути и вместо одной базы для всех проектов создают в разных частях порта собственные отдельные базы бурения, каждая — под отдельный морской проект. Отсутствие свободных территорий для масштабного строительства и развития промышленных производств, без которых немыслима деятельность крупной базы обеспечения арктических индустриальных проектов, является, наряду с железнодорожными пробками, и длинным транспортным «плечом», ещё одним из существенных недостатков порта Мурманска. Осво-

²³ ГК «Оптимист»: стратегия импортозамещения// «Созвездие-ревью». 2014. № 21. С 20—22.

ение западного берега Кольского залива, строительство там нового угольного терминала, железнодорожной линии и нового морского торгового порта «Лавна» может лишь частично исправить это положение. Но в целом проблему, например, более длинного «железнодорожного плеча» при транспортировке грузов арктического направления по сравнению с Архангельском и тесноты зажатого скалами Кольского залива это не решит.

Выбор порта зависит от «железнодорожного плеча»

Сегодня компании, начинающие и планирующие работать на шельфе Арктики, обустроиваются в основном на территории ММТП. Это, по мнению гендиректора ОАО «Беломортранс» (г. Москва) Михаила Сисина, закономерно, потому что на этапе бурения в Баренцевом море базы снабжения удобно размещать на Кольском полуострове. Но на следующем этапе освоения месторождений, когда компании пойдут в Печорское и Карское моря, в Обскую губу, часть из них непременно начнёт перебазироваться в Архангельский порт. Дело в том, что расстояние доставки грузов в указанные районы через архангельский железнодорожно-морской транспортный узел на сотни километров короче, чем через аналогичный Мурманский транспортный узел. Кроме того, Архангельск выполняет ещё и важную роль ведущего «резервного» морского направления в зимний период²⁴.

Эти обстоятельства хорошо известны специалистам транспортно-логистических компаний, разрабатывающим схемы доставки грузов в Арктику. Так, руководитель проектов ООО «Морстройтехнология» (г. С.-Петербург) Софья Каткова подчёркивает, что «железнодорожное плечо» доставки грузов различного назначения до Архангельска в среднем ниже железнодорожной доставки до Мурманска. «Более короткое железнодорожное плечо и, соответственно, величина железнодорожного тарифа являются определяющими факторами при сравнении северных направлений доставки грузов из регионов Центральной России и Урала. При этом железнодорожный тариф в логистической цепочке проектных грузов занимает значительную часть расходов (для дедеветных грузов от 30 до 40%, в зависимости от региона поставки). Здесь надо отметить, что по оценке других экспертов железнодорожный тариф может занимать лишь 15—20% расходов, что, впрочем, также немало. При сравнении морского фрахта к проектным точкам Арктики разница между Мурманском и Архангельском почти незаметна, если говорить о судах равного дедвейта для перевозки дедеветных грузов. Если же сравнивать логистику для недедеветных (объёмных) грузов, к которым относятся трубы большого диаметра и оборудование (в том числе различные металлоконструкции и

²⁴ Архангельск в поисках грузов // «Созвездие-ревью». 2014. № 19. С 33.

пр.), то здесь доля морского фрахта в цене цепочки поставки будет значительно выше — от 55 % до 80%. Тем не менее, направление через Архангельск остается привлекательным и для этих грузов» [2, с.10—12].

Главным критерием при выборе порта на арктическом направлении является расстояние доставки грузов: 20 часов — это минимальное время доставки груза поездом Москва — Архангельск. Для сравнения: грузовой поезд Москва — Мурманск идет почти в два раза дольше, около 40 часов, не считая времени простоев. Расстояние при транспортировке российских грузов арктического направления через Архангельский порт будет короче, чем через любой другой порт Северо-Запада, а доставка — быстрее. Сегодня целый спектр категорий грузов в район Обской губы транспортные компании предпочитают везти не через Мурманск, а через Архангельск. Таким образом, сегодня правительству Архангельской области надо сконцентрировать основные усилия на развитии наиболее выгодных для Архангельского порта каботажных перевозок грузов в российской Арктике, а основной поток импорта и экспорта, в первую очередь экспорта угля, до тех пор, пока не будет реализован проект «Белкомур», нужно оставить Мурманску²⁵.

Грузопотоки и грузовые базы

Мурманский порт традиционно обрабатывает большие объёмы навалочных грузов, и это основная причина высоких показателей его грузооборота в сравнении с Архангельским портом. Но это те грузы, которые часто не предназначены для Арктики, в первую очередь, уголь. Через Мурманский порт экспортируется больше угля, чем через порты Санкт-Петербург, Кандалакша, Выборг и Высоцк, вместе взятые. Основное направление экспорта — страны Западной Европы²⁶. Из-за увеличения объемов перевалки угля пропускная способность железной дороги к Мурманскому порту не позволяет привлекать в порт новые крупные грузовые базы. А сам порт, из-за того, что он, в основном, является угольным портом, не может полноценно развивать другие направления, пока не будет построен новый угольный терминал на западном берегу Кольского залива.

При этом в Архангельском порту целые погрузочно-разгрузочные районы нередко простаивают из-за отсутствия новых грузовых баз. Мощности АМТП позволяют перерабатывать до 4,5 млн тонн грузов в год — в три с лишним раза больше, чем порт обрабатывает сегодня. Перевалка через Архангельский порт больших, сопоставимых с Мурманским портом,

²⁵ Архангельск в поисках грузов // «Созвездие-ревью». 2014. № 19. С 32.

²⁶ ММТП достиг рекордного объема перевалки угля. URL: <http://www.energyland.info/analitic-show-104838> (дата обращения 07.12.2014)

объёмов навалочных грузов, в том числе каменного угля, будет возможна при реализации проекта «Белкомур» и строительстве глубоководного района порта «Северный». Однако возникает резонный вопрос о реальности этих планов в ближайшей перспективе. Поэтому объективно на успехи по перевалке навалочных грузов Архангельск претендовать не может и Мурманску конкуренции не составляет.

Но на арктическом (каботажном) направлении, как указано выше, приоритет остаётся у Архангельска, так как это выгодно в первую очередь заказчикам грузоперевозок. Архангельский порт, благодаря наличию свободных открытых площадок и складских помещений, часто используется компаниями как резервный пункт для накопления грузов перед навигацией в Арктике, выполняя функции «сухого порта». В Архангельске не надо, как в Мурманске, взрывать скалы и разравнивать сопки, чтобы создать промышленную площадку под нужды нового предприятия или расширения железнодорожных станций. Архангельск и его индустриальные сателлиты (Северодвинск и Новодвинск) газифицированы, что снижает производственные затраты предприятий. По объективным показателям Архангельский морской торговый порт должен испытывать бум спроса на его услуги. Но успешному развитию Архангельского порта мешает ряд факторов, и многие из них возникли не только по объективным причинам. Многие годы здесь не решался вопрос выравнивания ставок портовых сборов, несмотря на то, что в АМТП они были самыми высокими не только в России, но и в мире. Лишь в 2014 году ставки портовых сборов для Архангельского морского торгового порта удалось немного снизить. Но, прежде чем федеральные власти внесли соответствующие изменения в приказ ФСТ России от 30.04.2013 № 85-т/1 «Об утверждении ставок портовых сборов за услуги, оказываемые ФГУП «Росморпорт» в морских портах Российской Федерации», потребовалось личное вмешательство Президента России. По его указанию, 12 ноября 2013 года на заседании Правления Федеральной службы по тарифам было утверждено снижение ставок в следующем размере: для судов заграничного плавания на 20%; для судов каботажного плавания — на 10 %; ледокольный сбор снижен на 20%²⁷.

Новые ставки портовых сборов в Архангельске начали действовать с 1 января 2014 года. Тем не менее, по мнению транспортных специалистов, снижение ставок не меняет ситуацию, и для того, чтобы в Архангельск массово пошли суда, надо снижать ставки на 50%. Развитие Архангельского порта сдерживают не только тарифы, но и деградация традиционных гру-

²⁷ ФГУП «Росморпорт». Архангельский филиал. Ставки портовых сборов. URL: http://www.rosmorport.ru/arf_portcharges.html (дата обращения 07.12.2014).

зовых баз, поставлявших в течение прошлого века лес и целлюлозу на экспорт. В частности это стало основной причиной снижения грузопотока через ППП «Бакарица» в АМТП.

Развитие АМТП на примере ППП «Левый берег» и ППП «Бакарица»

Через АМТП в советские времена завозились трубы для газопровода «Уренгой — Помары — Ужгород», и сегодня, когда наступает время обновлять советские старые трубы на новые, Архангельский морской порт снова может быть востребован как опорный перевалочный пункт для обеспечения этого проекта модернизации газопровода. Через ППП «Экономия» завозились трубы большого диаметра при обустройстве системы магистральных газопроводов Бованенково-Ухта (проект «Ямал» компании «Газпром»), доставлялись обетонированные трубы на комплекс "MRTS-Defender" в Байдарацкую губу Карского моря. АМТП уже много лет сотрудничает в северных проектах с Выксунским металлургическим заводом (ОАО «ВМЗ»), куда через Архангельский порт доставляются листы широкоформатной стали из Германии. За 6 лет АМТП переработал только в импорте около 1,5 млн тонн грузов. А в обратном направлении в порт поступают изготовленные на ВМЗ трубы большого диаметра для газопроводов. Новым арктическим мега-проектом, в котором активно задействован АМТП, стало строительство порта «Сабетта» и завода по сжижению природного газа (СПГ) на полуострове Ямал. «Ямал СПГ» — это самый крупный из числа реализуемых сегодня в России новых нефтегазовых проектов. Помимо строительства указанных объектов, он включает в себя логистическое развитие и инфраструктурное освоение трассы Севморпути (СМП). Этот проект способен обеспечить загрузку мощностей как минимум на 3 года и более, когда завод СПГ будет пущен в эксплуатацию.

На территории Архангельского порта сегодня выгодно размещать как отдельные производства, так и комплексные производственные базы обеспечения арктических проектов. Здесь порт не зажат сопками, а в устье Северной Двины много свободных территорий, пригодных для возведения любых крупных промышленных объектов. На основе возможностей порта можно решать большинство производственных задач, стоящих перед компаниями, которым предстоит работать в Арктике. Архангельский порт расположен в центре крупнейшего индустриального кластера на Севере России. Железная дорога на Архангельск практически не знает пробок, характерных для других портов Северо-Запада. Архангельск полностью газифицирован, что удешевляет энергозатраты промпредприятий. Суда, заходящие в Мурманский порт, теряют много времени из-за ограничений по заходу в связи с потребностью пропускать в первую очередь корабли Северного флота.

Благодаря этим преимуществам, на территории Архангельского порта можно создавать интегрированные логистические цепи, развивать динамичные сети производства и распределения грузопотоков в едином транспортном узле. Примером того, что этот процесс не только реален, но уже начался, является приход в Архангельск компании «Межрегионтрубопроводстрой» (ОАО «МРТС»), осуществляющей строительство подводно-технических объектов магистральных трубопроводов нефтегазодобывающего комплекса и имеющей соответствующий собственный флот. Компания выбрала в качестве своей опорной производственно-логистической базы Архангельский морской торговый порт и приобрела территорию и причалы бывшего угольного терминала ПРР «Левый берег», где работает дочерняя структура ООО «МРТС Терминал». Фактически, уже сегодня МРТС использует причалы АМТП для обслуживания своих заказчиков, среди которых: «Газпром», «Транснефть», «ЛУКОЙЛ», Exxon Neftegas Ltd, «Роснефть», «Норильский никель» и многие другие. И можно прогнозировать, что по мере развития нефтегазовых проектов в Арктике указанные компании-операторы и другие заказчики будут все активнее использовать промышленный потенциал предприятий Северодвинска и Архангельска, выгодную железнодорожно-водную транспортную логистику, а также возможности научно-исследовательских и образовательных учреждений²⁸.

Ещё один район Архангельского порта ПРР «Бакарица», почти остановленный из-за деградации прежних грузовых баз, сегодня тоже востребован в арктических проектах. Глубины «Бакарицы» были изначально рассчитаны на суда Северного морского пароходства с допустимой осадкой не более 7—7,5 м. Неудобство при использовании ПРР «Бакарица» представляют два разводных моста (железнодорожный и автомобильный), через которые надо проходить судам, а это дополнительные затраты времени. Однако ПРР «Бакарица» удобен для накопления и длительного хранения в порту больших партий грузов, что позволяет значительно удешевить грузоперевозки. Район обслуживается железнодорожной станцией «Бакарица» СЖД. Очевидным преимуществом для района является прямой выход на федеральную автомобильную трассу М-8 (Архангельск — Москва). Таким образом, ПРР «Бакарица» представляет интерес для промышленных компаний, которым нужны склады длительного хранения больших партий грузов, предназначенных для завоза в арктическом направлении. Свободных площадок и складских помещений для накопления и длительного хранения, а также погрузочно-разгрузочной техники в ПРР «Бакарица» достаточно²⁹.

²⁸ МРТС осваивает север//«Созвездие-ревью». 2014. № 21. С.28

²⁹ Погрузочно-разгрузочный район «Бакарица.URL: <http://www.ascp.ru/htm/st2.htm> (дата обращения 07.12.2014)

Об актуальности нереализованных проектов развития АМТП

Недостатком Архангельского порта является незаконченность проектов инфраструктурного и транспортного развития, которые были разработаны ещё в советские годы. В частности, сегодня всё большее значение в логистике грузоперевозок играет автомобильная федеральная трасса М-8, которая в последнее время приведена в порядок. Идущие по ней автопоезда составляют серьёзную конкуренцию железнодорожному транспорту, причем, не только из-за тарифной политики СЖД. Автопоезда позволяют заказчику рассчитывать доставку груза в порт с точностью до трех часов. Однако федеральная автомобильная трасса М-8 заканчивается в районе автомобильного разводного моста через Северную Двину. Поэтому, на федеральном уровне надо лоббировать принятие решения о её логическом продлении до ПРР «Экономия» через окружную дорогу. Регион должен добиваться включения в федеральную программу существующего еще с советских времен проекта строительства нового моста через рукав Кузнечиху, который позволит вывести федеральную трассу М-8 прямо к причалам ПРР «Экономия» АМТП. Также понадобится строительство нового автомобильного и железнодорожного моста в районе Турдеевской лесобазы. От него будет идти объездная дорога — в обход Архангельска. Строительство этих магистралей уже заложено в архангельском градостроительном плане. А подходные каналы, причалы и т.д. будут относиться к ведению Росморпорта.

По мнению руководства ЗАО «АМТП», Мурманский и Архангельский морские торговые порты никогда не были и не станут полнопрофильными конкурентами, потому что у каждого свои направления грузоперевозок. Большой массовый объём, например, уголь АМТП предлагается проводить через Мурманский порт. Вся же мелкопорционная часть поставок в любой регион Арктики, все генеральные грузы, контейнеры, трубы, строительные конструкции, стройматериалы, техника — больше тяготеют к Архангельску. Специализация и опыт работы архангельских портовиков связаны с тем, что ориентация под небольшую партию дает заказчику заметное преимущество в сегменте. Контейнерные грузоперевозки через Архангельск очень удобны для транспортировки грузов в условиях Арктики и Севера. Грузы ГК «Норникель» — основного партнера ОАО «АМТП» на протяжении более 70 лет, сегодня примерно на 40% контейнеризированы. В Архангельском порту функционирует специализированный контейнерный терминал. Несмотря на то, что транспортировка генеральных грузов является приоритетным направлением для порта, для сохранения его устойчивого развития надо стремиться к уходу от специализации в сторону универсализации грузоперевозок и сохранять навыки персонала, наработанные многими десятилетиями, которые мо-

гут быть востребованы заказчиками. Импортные грузы в любом случае будут доставляться в Архангельск и проходить здесь процедуру растаможивания, поэтому экспортно-импортное направление в АМТП останется. Но самое главное, у АМТП есть все основания для универсализации работы с грузами, потому что это единственный в России морской порт, который получил лицензию для работы со всеми 9 классами опасных грузов, что означает, что он может обработать практически любой груз³⁰.

Заключение

В настоящей статье рассмотрены проблемы конкуренции и интеграции транспортно-логистических процессов в Арктике. Подчёркивается, что Архангельский и Мурманский морские транспортные узлы создавались как части единой логистической системы грузоперевозок на Севере и должны не конкурировать, а дополнять друг друга. Для этого необходимо создание упомянутого выше государственного национального логистического интегратора с филиалами в виде логистических центров на уровне областного руководства не только в Мурманске, но и в Архангельске, несмотря на то, что основные рычаги управления транспортными узлами, включая администрирование работы АМТП, в 2014 году переведены в ММТП. Правительству Архангельской необходимо усиление профессиональными морскими кадрами и принятие ряда мер, включающих, наряду с описанными выше, изучение тарифной политики, прогнозирование грузопотоков, создание условий для привлечения в порт новых стратегически выгодных грузовых баз. На основе мониторинга и научных данных можно осуществлять поиск и вовлечение в региональную транспортную логистику новых грузовых баз. Всю научную работу должны выполнять на основе аутсорсинга специализированные институты и консалтинговые компании по заказу областного правительства. Отсутствие государственного логистического интегратора на уровне областного руководства и научного прогнозирования сценариев развития морской логистики может привести к тому, что Архангельский морской порт будет занят различными не координирующими свои действия компаниями.

Для Мурманска важным направлением является не только решение поднятой выше железнодорожной проблемы, но и более рациональное использование территории своего морского порта, создание единой крупной коммерческой сервисной базы в порту вместо нескольких автономных баз нефтегазовых операторов и активное вовлечение промышленных предприятий Архангельской области в своё инфраструктурное развитие. Наряду с интеграционными процессами с соседней Норвегией, предлагавшей Мурманску весьма рацио-

³⁰ Архангельский морской порт: инвестиции в развитие // Созвездие-ревью». 2014. № 20. С. 4

нальный проект общей «Поморской экономической зоны», не менее актуальной темой является развитие нормальных отношений между Мурманском и Архангельском³¹. Важнейшим направлением является взаимный и осознанный отказ региональных управленческих элит от неконструктивной идеологии «арктической конкуренции» между Архангельском и Мурманском, создание условий для интеграции всех экономических процессов, в первую очередь — на скоординированной работе поставщиков и участников транспортной логистики на Севере и в Арктике на условиях взаимной информированности, координации и равноправного регионального участия в арктических проектах.

Литература

1. Ковтун Марина: Арктика начинается в Мурманске. 15.04.2013. URL: <http://tribuna.ru/news/2013/04/15/27782/> (дата обращения: 06.12.2014).
2. Каткова С. Куда течет грузопоток?// «Созвездие-ревью», журнал для поставщиков нефтегазовой промышленности. 2014. № 21. С.10—12.
3. Донской Сергей, Министр природных ресурсов и экологии РФ. О перспективах освоения ресурсов континентального шельфа России 15.01.2013 г. URL: <http://www.mnr.gov.ru/news/detail.php?ID=130045&> (дата обращения: 24.11.2014)
4. Фадеев А. Перспективы освоения Арктического шельфа. 25 марта 2014. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=3373#top (дата обращения: 12.06.2014).
5. Staalesen Alte. Арктический порт рад приветствовать нефтяников: интервью начальника порта Киркинеса Эйвина Гадэ-Лундлиэ. URL: <http://barentsobserver.com/ru/energiya/2013/12/arkticheskiy-port-rad-privetstvovat-neftyanikov-19-12> (дата обращения: 24.11.2014).

Рецензент: Смирнов Сергей Владимирович,
директор Ассоциации поставщиков
нефтегазовой промышленности «Созвездие»

³¹ Поморская зона: новая база Баренц сотрудничества. 20 ноября 2006 г. URL: <http://www.murman.ru/themes/соор-2011-2006.shtml?&print=1> (дата обращения 10.12.2014)