

Мурманский транспортный узел — новые рубежи внешнеторговой деятельности России

П. П. ПРИНЦ, руководитель Департамента промышленности и транспорта Мурманской области

2 мая 2007 года в Мурманске состоялось совместное заседание президиума Государственного совета Российской Федерации и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Перечнем поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина (№ Пр-810 от 17.05.2007) по его итогам определены направления развития конкретных российских морских портов, в том числе порта Мурманск.

Мурманская область сегодня рассматривается как перспективный регион развития российской экономики в части транспортной составляющей. Для обеспечения внешнеторговой экономической деятельности России необходим глубоководный, незамерзающий порт. Единственным портом в европейской части России, удовлетворяющим всем условиям, является порт Мурманск.

По прогнозам экспертов, грузооборот стран Балтийского моря к 2010 году приблизится к 600 млн. т. в год. При этом суммарные мощности российских морских портов на Северо-Западе уже в обозримом будущем возрастут до 250–300 млн. т. в год. Столь динамичному росту внешнеторгового грузооборота будут способствовать вступление России в ВТО и увеличение объемов транзита страны АТР — США, а также освоение месторождений континентального шельфа Западной Арктики.

В целях минимизации возможных негативных последствий для российской экономики особенно актуальной и стратегически важной является реализация решения Правительства РФ о развитии Мурманского транспортного узла с прямым выходом в открытый океан. Стоит отметить также возрастающую роль Северного морского пути, начальным пунктом которого является порт Мурманск.

Особое географическое и геополитическое положение области, близость к индустриально развитым районам европейского севера России — потенциальным потребителям нефти и газа, возможность транспортировки грузов

по главной транспортной артерии Северного ледовитого океана, соединяющей европейские и дальневосточные порты — все это создает предпосылки для развития транспортной системы Мурманской области. Развитие же железнодорожной и автодорожной составляющих транспортного комплекса региона обусловлено необходимостью увеличения пропускной способности к порту Мурманск и привлечения грузов транзитных направлений Север — Юг и Восток — Запад.

Область является крупным транспортным узлом, имеющим федеральное значение, который включает незамерзающий глубоководный порт, торговый, рыбодобывающий флота и атомный ледокольный флот, осуществляющий навигацию по Северному морскому пути, высокую обеспеченность железнодорожными и автомобильными магистралями, аэропорты. Кроме того, Мурманская область достаточно обеспечена электроэнергией, имеет неплохие перспективы развития этой отрасли. Правительство и предприятия региона открыты для экономического и научно-технического сотрудничества с деловыми партнерами из других регионов России и иностранных государств.

В 2007 году был подписан ряд соглашений о сотрудничестве с целью снятия инфраструктурных ограничений, препятствующих развитию порта Мурманск:

- между Правительством Мурманской области и ОАО РАО «ЕЭС России».

Общий объем инвестиций в рамках Соглашения превысит 64,7 млрд. рублей, из которых 46,2 млрд. рублей будет направлено на развитие генерации и

18,5 млрд. рублей — инвестиции в электросетевое хозяйство.

- между Правительством Мурманской области и ОАО «Российские железные дороги».

В рамках Соглашения планируются реконструкция и строительство, оснащение и модернизация объектов железнодорожной инфраструктуры современными техническими средствами. Общий объем утвержденных инвестиций составит 3,1 млрд. рублей. Соглашение также подразумевает участие ОАО «РЖД» в запланированном строительстве железнодорожной линии ст. Выходной — ст. Лавна, строительстве вторых путей на однопутных перегонах, спрямление кривых участков пути, реконструкция путевого развития станций, увеличение пропускной способности участка Лоухи — Мурманск под планируемые объемы грузооборота порта Мурманск.

Правительством Мурманской области разработаны основополагающие документы развития региона на долгосрочную и среднесрочную перспективу:

- «Стратегия экономического развития Мурманской области до 2015 года» утверждена постановлением Правительства Мурманской области № 251-ПП от 20.12.2001;

- «Программа социально-экономического развития Мурманской области на 2004–2008 годы» утверждена Законом Мурманской области № 594-01-ЗМО от 10.02.2005 и зарегистрирована в Министерстве экономического развития и торговли Российской Федерации.

Правовое регулирование инвестиционной деятельности является одним из существенных факторов, воздействующих на инвестиционную активность в области. На территории региона приняты:

- закон Мурманской области «О государственном регулировании инвестиционной деятельности», предусматривающий государственное регулиро-

вание и государственную поддержку инвестиционной деятельности на территории Мурманской области;

- региональная целевая программа «Развитие инвестиционной деятельности в Мурманской области» на 2007–2010 годы. Программа направлена на создание более благоприятных условий для привлечения отечественных и зарубежных инвестиций;

- региональная целевая программа «Развитие системы ипотечного кредитования и жилищного строительства в Мурманской области» на 2006–2010 годы. В рамках реализации программы создан региональный оператор ОАО «Агентство ипотечного жилищного кредитования Мурманской области»;

- разработан законопроект «О внесении дополнений в некоторые законодательные акты Мурманской области в целях установления льготного налогообложения при осуществлении инвестиционной деятельности на территории Мурманской области», где предусмотрены налоговые льготы на имущество организаций и преференции для инвесторов. Следует учитывать, что федеральные и региональное законодательство влияет не только на степень инвестиционного риска, но и на возможности инвестирования в те или иные сферы или отрасли.

Развитию и нормальному функционированию порта Мурманск будет способствовать принятый 8 ноября 2007 года Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 261-ФЗ, который регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания в морских портах Российской Федерации, устанавливает порядок строительства, открытия, закрытия морских портов в России и порядок осуществления в них деятельности (в том числе оказание услуг), устанавливает основу государственного регулирования в морских портах.

Сегодня, когда Северу России возвращают его историческое значение, когда наращивается потенциал российских портов, растет конкуренция на рынке международных транспортных перевозок.

Ближайшие соседи Мурманской области — Норвегия и Финляндия, помимо оказания государственной поддержки в части развития портовой инфраструктуры, предоставляют различные налоговые и таможенные льготы. Например, с 1993 года грузо-



оборот порта Киркенес, в первую очередь, за счет российских грузов вырос в 19 раз.

Среди портов Баренцев-Евро-Арктического региона, призванных, по мнению стран, входящих в него, обеспечить перевозки в США и страны АТР углеводородов шельфа Арктики и других грузов, норвежскому Нарвику отводится роль основного незамерзающего порта, способного покрыть дефицит портовых мощностей на севере России, включая оказание услуг, связанных с разработкой нефтегазовых месторождений.

На основании принятого недавно Федерального закона «О внесении изменений в федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 240-ФЗ Правительство Мурманской области также готовит конкурсную документацию для создания в порту Мурманск портовой особой экономической зоны.

Согласно этому закону, резиденты особых экономических зон получают специальный налоговый и таможенный режимы: они могут без пошлин и НДС ввозить в зоны стройматериалы, технику, оборудование для ремонта и оснащения судов, топливо без уплаты акциза. Таким образом, создание портовой особой экономической зоны в порту Мурманск придаст импульс для развития транспортной инфраструктуры на побережье Баренцева моря для перевалки традиционных и транзитных грузов.

По расчетам экспертов, суммарный грузооборот МТУ, к 2010 году составит 28,5 млн. т. в год, а к 2015 и 2020 — 39 и 52 млн. т. в год соответственно, и это только

по консервативному сценарию, который не учитывает полное развитие МТУ.

Наработки обоснования инвестиций, в основу которых положена Генеральная схема развития Мурманского портового транспортного узла, подтвердили техническую возможность и экономическую целесообразность развития МТУ для всех участников проекта с учетом анализа перспективных грузопотоков.

Уже даны предложения по оптимальному составу, мощности и местоположению объектов Мурманского транспортного узла и необходимому развитию транспортной инфраструктуры. Предварительная базовая структура проекта предусматривает, как один из возможных вариантов, строительство следующих объектов:

- контейнерного терминала на восточном берегу Кольского залива;
- угольного терминала на западном берегу Кольского залива;
- нефтяного терминала на западном берегу Кольского залива;
- железнодорожных подходов к новому порту на западном берегу Кольского залива.

А также модернизацию угольного терминала на восточном берегу Кольского залива, развитие железнодорожной инфраструктуры и создание логистического центра.

Правительством Мурманской области предпринимаются практические шаги к тому, чтобы обеспечить конкурентоспособность транспортного комплекса региона. Развитие Мурманского транспортного узла, несомненно, будет способствовать реализации Стратегии освоения Арктики и сбалансированному развитию транспортного комплекса страны с учетом долгосрочных государственных интересов.