

# Северный морской коридор — путь Европы на Крайний Север

О. ХАУТЕ, руководитель проекта «Северный морской коридор»



**Освоение Крайнего Севера на настоящем этапе и в перспективе несет за собой большие вызовы (в незначительной степени это связано с расширяющейся деятельностью по разработке углеводородных месторождений континентального шельфа, влекущее быстрое экономическое развитие Баренцева региона). Это также ставит новые задачи перед логистикой и транспортной системой, порождая спрос на более регулярные и частые морские транспортные рейсы между Европой, Северной Норвегией и Северной Россией. Северный морской коридор является соединительным звеном между Европейским континентом/Великобританией и Северным морским путем.**

Европейский Союз выдвинул так называемую концепцию Motorways of the Sea (морских автомагистралей) в качестве важнейшей составляющей своих транспортных сетей, намереваясь осуществить переход от сухопутных грузоперевозок к морским и смешанным перевозкам, одновременно улучшая транспортные услуги в периферийных районах. С другой стороны, Россия хочет развивать Северный морской путь между Северо-Западом России и Дальним Востоком через Берингов пролив.

Транспортный коридор, соединяющий Северный морской путь и Motorways of the Sea в Европе, является, по сути, Северным морским коридором (СМК). Концепция СМК была разработана в рамках проекта, профинансирован-

ного по межрегиональной программе ЕС под названием INTERREG. Этот проект охватывает 20 регионов в Северном море и регионы северной периферии в 9 странах, включая Россию. С российской стороны в нем участвуют представители частного и государственного сектора из Мурманской, Архангельской областей и Ненецкого автономного округа.

Этот проект, начатый в 2002 году, завершился в июне 2008 года, но вытекающий из него проект, так называемый StratMoS, начнется в этом же 2008 году и продолжится до 2011 года.

## СМК продвигает надежную систему интермодальной транспортировки

Транспортировка любого груза не может быть осуществлена только вод-

ным путем. И в отправной, и в конечной точке груз должен быть доставлен от причала к месту назначения, независимо от того, находится ли получатель в порту или далеко от порта. Груз, таким образом, должен быть перевезен из порта далее по автомагистрали, железной дороге или внутренним водным путям. Если морской транспорт работает плохо, плохо работает вся транспортная цепь.

Проект СМК направлен не только на усиление морского звена транспортной цепочки, но и на улучшение портовых операций, а также соединений с удаленными от побережья регионами.

Главное достижение СМК в том, что через этот проект были установлены связи между российскими и европейскими заинтересованными сторонами как в частном, так и в государственном секторе. В заседаниях и семинарах по проекту СМК участвуют региональные власти, нефтяные компании и другие отрасли промышленности, порты, железные дороги, экспедиторы, грузовые автотранспортные компании и т.д. Такое широкое поле контактов необходимо для всестороннего осмысления задач логистики и транспорта на Крайнем Севере и установления таких отношений, которые позволят бизнесу реализовать

## ● ТОЧКА ЗРЕНИЯ



**С.М. ЛЕУС**, первый заместитель руководителя Департамента промышленности и транспорта администрации Мурманской области

Стратегией социально-экономического развития Мурманской области определены несколько основных направлений дальнейшего роста экономики, которые являются наиболее перспективными для нашего региона. Одним из них является комплексное развитие Мурманского транспортного узла.

Уникальные преимущества Мурманской области по географическому положению и природным условиям дают все основания для расширения транспортных мощностей. Это свободная, неза-

роенная и неосвоенная, территория, глубоководная незамерзающая, защищенная от волнения акватория; свободный выход в открытый океан с относительно небольшой интенсивностью судоходства; близость транспортного узла к европейскому и американскому рынкам; возможность использования международных транспортных транзитных коридоров Севморпуть (порт Мурманск — начальная точка Севморпути), Транссиб и Север—Юг; надежная связь Кольского полуострова железнодорожной, автомобильной, а в перспективе и трубопроводной магистралями с промышленно развитыми регионами России; близость к индустриально развитым районам европейской части севера не только России, но и европейских стран.

Политика Правительства Российской Федерации направлена на возможность

выхода России на международный рынок транспортно-логистических услуг. Сегодня выдвигаются новые требования к транспорту, как к ключевому элементу национальной экономики.

По прогнозам экспертов грузооборот стран Балтийского моря к 2010 году приблизится к 600 миллионам тонн. При этом суммарные мощности российских морских портов на Северо-Западе уже в обозримом будущем возрастут до 250–300 миллионов тонн. Столь динамичному росту внешнеторгового грузооборота будут способствовать вступление России в ВТО и увеличение объемов транзита страны АТР — США. Естественно, что рост грузооборота приведет к повышению интенсивности судоходства в Балтике. В этих условиях некоторые страны могут проявить стремление увеличить свои доходы за

хорошие идеи, то есть повысить качество транспортных услуг. Правительство может способствовать в данном вопросе, но трудные решения по созданию и предоставлению транспортных услуг должен принимать частный сектор.

**Перенос грузоперевозок с суши на море — задача экологически важная**

Автоконтейнер — самый гибкий способ транспортировки, но ему сопутствуют дорожные пробки и выхлопы парниковых газов. Концепция Motorways of the Sea нацелена, в частности, на сокращение грузовых автоконтейнерных перевозок на дальние расстояния в Европе.

Но для того, чтобы избежать дальних автомобильных грузоперевозок, важно обеспечить доступность альтернативных средств транспорта не только в центральной части Европы, но и в отдаленных уголках Европы и России. Если груз попадает в автофургон, вероятнее всего, ему придется проделать весь путь именно этим способом.

«Северный морской коридор» рассматривает эту перспективу в качестве первоочередной задачи. Через региональное сотрудничество проект СМК активно ищет хорошие идеи для улучшения существующих и создания новых морских услуг. Проект СМК выступил с инициативой создания новых услуг, таких как доставка по железной дороге и морем свежей рыбы из Северной Норвегии на континент, а затем предложил соответствующим частным компаниям заняться предоставлением такого рода услуг. В других случаях частные компании

**Главное достижение СМК в том, что через этот проект были установлены связи между российскими и европейскими заинтересованными сторонами как в частном, так и в государственном секторе.**

берутся за внедрение новых услуг или улучшение имеющихся, например, SeaCargo расширяет предоставление услуг в Северном море, а потом проект СМК поддерживает инициативу, предоставляя маркетинговый анализ, контакты с нужными людьми и учреждениями по всему региону, поддерживая заявки на финансирование через фонды. Все эти инициативы способствуют переносу грузоперевозок с суши на море и улучшению транспортных услуг в периферийных районах.

**Проект СМК накапливает реальный опыт**

26 марта 2008 года многоцелевое судно «Tello», принадлежащее партнеру СМК, компании Norlines AS, успешно загрузилось в Мурманском порту металлическими конструкциями производства местной фабрики Reinertsen, чтобы доставить их в норвежский порт Оркангер.

Этот заход был частью инициативы СМК под названием BASIS (интермодальная служба Баренцева моря) с целью создания регулярной линии контейнерных морских перевозок от континента / Великобритании до российских портов Мурманск и Архангельск.

«Это наш второй заход в Мурманск, — говорит Торальф Экрейм, управляющий компании Norlines AS, — и все прошло хо-

рошо. Мы очень довольны поддержкой, которую обеспечил нам для осуществления этого захода проект СМК. Воспользовавшись контактной сетью СМК, мы избежали проблем и получили положительные отзывы о наших операциях в Мурманске».

Успех «Tello» был бы невозможен без помощи областных властей в Мурманске. «Мы рады, что все прошло хорошо, — говорит первый заместитель руководителя Департамента промышленности и транспорта администрации Мурманской области Сергей Леус. — Мурманская область активно развивает свой потенциал в качестве мультимодального транспортного узла для импортных и экспортных грузов, а также для размещения иностранных компаний, особенно для участников проекта СМК, что является жизненно важной частью повышения конкурентоспособности нашего порта. В августе 2007 года мы принимали делегацию СМК в Мурманске, и сейчас нам очень приятно видеть, что так быстро достигнуты практические результаты».

**В Мурманск приходит «Storfoss»**

Исландское судно «Storfoss» прибыло в Мурманск 8 мая 2008 г. Рейс состоялся в рамках проекта СМК, соединяющего Нидерланды, Великобританию, Норве-

счет повышения сборов и стоимости лоцманской проводки или, обоснованно опасаясь экологической катастрофы в территориальных водах, ужесточить правила прохода судов, особенно крупнотоннажных танкеров, через проливы, что может создать определенные осложнения для стран — экспортеров нефти. И в этих условиях становятся очевидными преимущества Мурманского порта.

В мае прошлого года на совместном заседании Президиума Госсовета РФ и Морской коллегии при Правительстве РФ были полностью поддержаны предложения правительства и губернатора Мурманской области Ю.А. Евдокимова о создании на Кольском полуострове крупного глубоководного хаба — центра по переработке нефтеналивных, генеральных и контейнерных грузов, пеллажалке угля и удобрений.

Разработка обоснования инвестиций по проекту комплексного развития Мурманского транспортного узла показала большую заинтересованность российских компаний в использовании нашего порта для транспортировки своих грузов на экспорт. В то же время для повышения экономической эффективности таких перевозок необходима полная загрузка судов в обоих направлениях. А проект «Северный морской коридор» как раз и будет способствовать налаживанию связей между транспортными компаниями и грузовладельцами в различных странах, что позволит координировать перевозки. Учитывая это, правительство Мурманской области активно участвует в работе СМК. Уже принято решение, что следующая встреча участников проекта состоится в Мурманске.

Следует отметить, что СМК — один из немногих предлагаемых нашими зарубежными партнерами международных проектов, учитывающих интересы всех сторон. Сегодня в некоторых странах северной Европы лоббируются вопросы строительства железнодорожных путей и пограничных переходов для создания транспортных коридоров направлением США — страны АТР, минуя порты Мурманской и Архангельской области. Один из таких проектов — строительство линии Нарвик — Хаппаранда — Торнио — Лулео — Костомукша — Ледозеро — Кочкома и далее с выходом на Транссиб. Такая постановка вопроса, понятно, нас не может устроить, так как это приведет к потере грузопотоков через наши порты со всеми вытекающими последствиями.



# GlobalPORT-2008

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОРСКАЯ СТОЛИЦА России**  
Транспортно-транзитный потенциал города

**24-25** сентября 2008  
**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



## В ПРОГРАММЕ:

- ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ
- САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – ГОРОД-ПОРТ НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
- РАЗВИТИЕ СУДОХОДСТВА, АВТОМОБИЛЬНОЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
- ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
- ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ
- ФОРМИРОВАНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БЮДЖЕТНЫХ АССИГНОВАНИЙ ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОНДА В РАМКАХ ПРОГРАММЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА
- ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ
- МЕХАНИЗМЫ САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ В ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЯХ РАЗЛИЧНОГО ПРОФИЛА
- ПРОГРАММА "РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ"
- ВЫХОД ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ НА IPO. СОЗДАНИЕ СТОИМОСТИ КОМПАНИИ
- СЛИЯНИЯ И ПОГЛОЩЕНИЯ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

МОРСКАЯ ЭКСКУРСИЯ В БОЛЬШОЙ ПОРТ СПБ  
ПРОГРАММА ДЕЛОВЫХ ВСТРЕЧ

## В КОНФЕРЕНЦИИ ПРИМУТ УЧАСТИЕ:

РУКОВОДЯЩИЙ СОСТАВ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ, ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА, ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА, МИНИСТЕРСТВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РФ, МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РФ, МИНИСТЕРСТВА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РФ, МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ РФ, КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ РФ, ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ РФ, ГИБДД, ПРАВИТЕЛЬСТВА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, ПРАВИТЕЛЬСТВА ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ, ПОЛНОМОЧНОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ПРЕЗИДЕНТА РФ ПО СЕВЕРО-ЗАПАДНОМУ РЕГИОНУ И ДР.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕДИАПАРТНЕР:

[www.transportweekly.com](http://www.transportweekly.com)

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ  
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ:

**ЭКСПЕРТ**  
ANALYTICS

\*\*\*\*\*  
**UNCL-партнер**

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ  
ИНТЕРНЕТ ПАРТНЕР:

**РОСБАЛТ**

**ТЕЛЕФОН ДЛЯ РЕГИСТРАЦИИ: +7 (921) 860 1265**

E-MAIL: [CONF@BUSINESS-E.BIZ](mailto:CONF@BUSINESS-E.BIZ)

WEB: [WWW.BUSINESS-E.BIZ/3](http://WWW.BUSINESS-E.BIZ/3)

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА:



**be.** Business  
Engineering  
consulting bureau



гию и Мурманск общим морским маршрутом. Такие рейсы — экспериментальные.

Грузоподъемность «Storfoss» — около 2 000 тонн, судно было построено год назад. Норвежские партнеры нацелены на дальнейшее развитие. Представитель компании Eimskip Тронд Лоренсен говорит: «В основе всякого проекта лежит экономический расчет. В северо-западной России происходят перемены к лучшему. Мы построили три новых судна и собираемся наращивать объем торговли в этом направлении, которое более перспективно, чем Балтийское море».

По проекту эти суда должны приходить в Мурманск дважды в месяц. Исландское судно привезло мороженую рыбную продукцию и получит на борт металлические конструкции для доставки их в Норвегию.

Проект очень выгоден для Мурманска — он дает рабочие места и отчисления в бюджет. Самое главное приобре-

тение — возможность освоения новых рынков. Глава департамента промышленности и транспорта Мурманской области Петр Принц сказал: «Сегодня многие сомневаются в его осуществлении. Но когда рейсы станут регулярными, часть грузов будет доставляться этим путем».

#### Проект BASIS создаст беспроигрышную ситуацию

Сегодня российские суда идут с полной загрузкой с севера России в Европу, но оттуда возвращаются почти в балласте. В то же время европейские суда с полной загрузкой приходят на север России и уходят пустыми. Это идеальная отправная точка для создания взаимовыгодной ситуации для обеих сторон путем сотрудничества и координации рейсов.

Проект СМК создал рабочую группу, в которую вошли судоходные и транспортные компании, порты и региональные власти, для поиска путей к сотруд-

ничеству и координации предоставляемых услуг, чтобы эти услуги в Баренцевом регионе стали более регулярными и частыми.

Такие координированные услуги могут использовать растущий транспортный рынок тем более, что торговля между Европой и Россией год от года расширяется. Во-первых, расширяется местная торговля. Во-вторых, имеется потенциал в использовании контейнеров для перевозки наливных грузов. В-третьих, порты Балтийского моря скоро достигнут предела своих возможностей, и тогда у северных портов появится возможность перерабатывать грузопотоки, направляемые из центральных областей России. И, наконец, стремительно развивающаяся в Баренцевом море добыча углеводородов будет означать дополнительные грузы для северных портов.

#### Пилотные грузоперевозки покажут жизнеспособность интермодальных услуг службы Баренцева моря

Похоже, на данный момент на рынке не рассматривают северные порты как реальное решение по оказанию услуг России (так как не видят в северных портах реальной возможности для развития транспортных услуг в России). Расстояния слишком велики, лед порождает проблемы и затраты. Но расстояние от Амстердама до Мурманска почти такое же, как и до Петербурга. Более того, Мурманск дольше свободен ото льда, чем Санкт-Петербург, а архангельский порт действует круглый год с помощью ледоколов.



www.tvcargo.ru

## Транс Ванино Карго

Тел.: (42137) 57-808, 57-626,  
76-198, 57-232, 57-448  
Факс (42137) 7-39-92  
email: tvcargo@vcspr.ru  
LSabirov@vcspr.ru

ведущая  
экспедиторская  
компания  
в порту Ванино

