

# Роль Мурманской области в реализации арктических проектов и развитии Северного морского пути



Д. А. Соснин,  
министр транспорта  
и дорожного хозяйства  
Мурманской области

Необходимое условие для разработки и эксплуатации новых и разведанных месторождений в Арктической зоне России заключается в устойчивом и эффективном функционировании транспортного комплекса региона. Морской порт Мурманск – базовый порт Северного бассейна по обеспечению перевозок грузов в районы Крайнего Севера и дальнего зарубежья. Комплексное развитие мурманского транспортного узла имеет не только важное региональное, но и общенациональное значение.

## Конкурентные преимущества в сфере оказания транспортно-логистических услуг

Незамерзающий глубоководный порт Мурманск – единственный порт в европейской части России с коротким и удобным выходом на океанские магистрали. Отсутствие искусственных защитных сооружений и потребности в ледокольном обеспечении в зимний

период делают порт привлекательным для судовладельцев и удобным для обслуживания крупнотоннажных судов (рис. 1).

В порту Мурманск есть вся необходимая инфраструктура для приема, обслуживания и ремонта судов. Здесь базируются суда российских компаний, аварийно-спасательного флота и уникальные атомные ледоколы, с помощью которых осуществляются проводки судов по трассам Северного морского пути (СМП).

Более половины общего грузооборота Мурманского порта приходится на уголь, руду, минеральные удобрения. Кроме того, здесь переваливаются нефть и нефтепродукты, генеральные грузы, рыба и рыбная продукция. Среднегодовой грузооборот морского порта Мурманск на протяжении последних пяти лет составлял порядка 30 млн т (см. таблицу).

При реализации всех планов компаний-операторов и инвесторов-застройщиков терминалов порта, а также крупнейших грузоотправителей, предполагающих перевозить грузы в направлении Мурманска, потенциальный грузооборот порта в 2020 г. может составить 63,2 млн т, а в 2025 г. – 74,4 млн т.

## Комплексное развитие транспортного узла

При существующих мощностях порт исчерпал свои возможности для дальнейшего увеличения грузооборота, так как исторически развивался в основном



**Расположение**  
На северо-западе Европейской части России.

Почти вся территория располагается на Кольском полуострове, за Полярным кругом. Омывается Баренцевым и Белым морями. Входит в границы Арктической зоны Российской Федерации.

На западе и северо-западе граничит с Финляндией и Норвегией, на юго-западе – с Республикой Карелия

Входит в состав Баренцева Евро-Арктического региона (БЕАР)

**Территория** – 144,9 тыс. кв. км (0,85 % площади России)

**Численность населения** на 01.01.2015 – 766 тыс. чел. (0,5 % населения России)

**Административный центр** г. Мурманск – самый крупный город в мире за Полярным кругом

Рис. 1. Основные характеристики региона

## Грузооборот морского порта Мурманск (млн т)

		Годы					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015 (8 мес.)
Мурманск	Наливные	17,63	8,88	5,42	11,5	2,0	2,04
	Сух. грузы	15,17	16,81	18,24	20,3	19,8	14,87
Всего		32,8	25,69	23,66	31,9	21,8	16,9

на восточном берегу Кольского залива. Цель реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» – развитие также и территории западного берега.

Проектом предусмотрено развитие глубоководного морского порта как центра по переработке генеральных, нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений, интегрированного в международный транспортный коридор «Север – Юг» и действующего круглогодично. Предполагается развитие инфраструктуры морского, железнодорожного и автомобильного транспорта, а также логистической и складской инфраструктуры. Сегодня основной задачей проекта стало создание транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в частности строительство новой железнодорожной ветки. Проектом также предусмотрено развитие имеющейся инфраструктуры на восточном берегу Кольского залива.

Проект реализуется на основе государственно-частного партнерства.

Реализация проекта и финансирование мероприятий по объектам федеральной собственности предусмотрено Федеральной целевой программой (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Согласно ФЦП общий объем финансирования по проекту составляет около 145 млрд руб., из них 55,6 млрд руб. – федеральное финансирование, 89,3 млрд руб. – средства частных инвесторов.

Реализация проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» соответствует Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г.

В сентябре 2014 г. в Мурманске министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов и губернатор Мурманской области Марина Ковтун дали старт строительству объектов федеральной собственности проекта (рис. 2).

Сегодня ведется строительство железнодорожной линии ст. Выходной – мостовой переход через р. Тулома – ст. Мурмаши 2 – ст. Лавна общей протяженностью 46 км. Работы проводятся согласно заключенному в 2014 г. государственному контракту. Общая стоимость контракта составила 41,5 млрд руб. Срок выполнения работ – март 2018 г.

В сентябре 2014 г. подрядчик – ООО «Стройгазконсалтинг» – начал подготовительные работы и разработку рабочей документации. 24.07.2015 г. получено разрешение на строительство объектов железнодорожной инфраструктуры. Работы ведутся в соответствии с графиком.

В задачи проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» входит строительство новых и модернизация существующих перевалочных комплексов. На западном берегу Кольского залива предусмотрено строительство угольного и нефтяного терминалов, на восточном – контейнерного терминала (рис. 3). На базе морского порта Мурманск продолжается реализация проектов компаний по развитию собственных грузовых терминалов за счет собственных средств.

Планируется наращивать мощности и реконструировать объекты ОАО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП). Согласно Программе развития ОАО «ММТП» до 2020 г. в порту Мурманск планируется реконструкция грузовых районов, включающая переустройство причалов, проведение дноуглубительных работ, чтобы появилась возможность обработки судов дедвейтом до 130 тыс. т у причалов и до 300 тыс. т – в акватории. В результате повысится экологическая безопасность производства, изменится технология выгрузки, очистки и складирования угля, увеличатся грузооборот причалов и нормы одновременного хранения апатитового концентрата.

Остановимся на таком важном объекте, как проект ГМК «Норильский никель» по строительству перегрузочного комплекса. Проектная мощность терминала – 1,5 млн т. Основной объем грузопотока Мурманского транспортного филиала составляют собственные грузы ГМК «Норильский никель»: продукция и материально-технические ресурсы. Кроме того, компания оказывает услуги по перевозке и перевалке грузов сторонним организациям. Как



Рис. 2. Строительство объектов федеральной собственности в рамках проекта



Рис. 3. Объекты частных инвестиций в рамках проекта

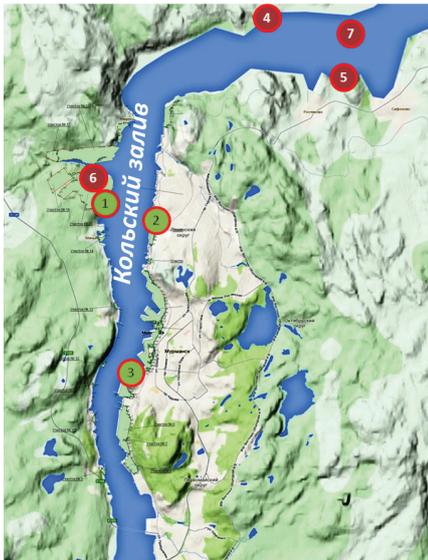


Рис. 4. Существующие и перспективные площадки для реализации проектов по освоению шельфовых месторождений

#### Реализованные проекты

1. ООО «Карморнефтегаз» (ОАО НК «РОСНЕФТЬ») обеспечивает береговую поддержку буровых операций на лицензионном участке «Восточно-Приновоземельский-1».
2. ООО «Газпромнефть-Сахалин» — береговая поддержка строительства скважин и буровых операций на Долгинском месторождении.
3. ООО «Газфлот» база обеспечения буровых работ на месторождении Приразломное.

#### Перспективные участки

4. Район н.п. Белокаменка (Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений. ОАО «НОВАТЭК»). Общая площадь двух земельных участков 48,5 га. Глубина акватории 12–40 м, глубина у причалов 5–10 м.
5. Район н.п. Росляково (береговая база обеспечения арктических проектов. ОАО НК «РОСНЕФТЬ»). Общая площадь 82,8 га. Глубина акватории 40–70 м, глубина у причалов 12–18 м, причальный фронт – 330 м.
6. Район устья р. Лавна (база берегового обеспечения «Лавна». ОАО НК «РОСНЕФТЬ»). Общая площадь земельных участков 5,2 га. Глубина акватории 12–20 м, глубина у причалов 8–12 м.
7. Акватория в районе м. Краснощелье (Рейдовый перегрузочный комплекс. ЗАО «РПК Норд»)

правило, это грузы социальной сферы для жителей Норильского промышленного района: продукты питания, медикаменты и предметы быта. По трассам СМП суда компании перевозят около миллиона тонн грузов в год.

Проект развития Мурманского транспортного узла особенно актуа-

лен для решения важных государственных задач по освоению нефтегазовых месторождений на шельфе Арктики (рис. 4).

#### Программа освоения Арктического шельфа

Традиционно Мурманск является основным портом базирования специализированных и научных судов, а также плавучих буровых установок. В целях реализации государственной программы освоения ресурсов углеводородов на континентальном шельфе российской Арктики в порту размещены базы обеспечения геологоразведочных и буровых работ дочерних компаний «Роснефть», «Газпром». Создаются береговые центры для строительства объектов морской техники компаний «Роснефть» и «НОВАТЭК». Логистической схемой ОАО «Газпром нефть» предусмотрена транспортировка нефти с использованием мощностей рейдового перевалочного комплекса ЗАО «РПК Норд» начиная с 2016 г.

Между правительством Мурманской области и ОАО «НК «Роснефть»» заключено соглашение о стратегическом партнерстве, в рамках которого намечена реализация ряда социально и экономически значимых проектов. Прежде всего, это создание береговой базы обеспечения (ББО) ОАО «НК «Роснефть»» на территории судостроительного завода ОАО «82 СРЗ» в п. Росляково (рис. 5).

На территории ОАО «82 СРЗ» и прилегающих земельных участках планируется разместить:

- опорную ББО шельфовых проектов компании «Роснефть» для разведки

и промышленной разработки месторождений с глубоководными и большегрузными причалами, выходом в федеральную автодорожную и железнодорожную сеть;

- промышленный кластер нефтесервисных производств, включающий завод по производству технологических комплексов для подводной добычи нефти и газа; многофункциональные сухие доки с батопортами для производства бетонных оснований нефтегазовых добычных платформ и заводы по производству сжиженного природного газа прибрежного базирования; площадки по модульной сборке верхних строений платформ; прибрежную инфраструктуру для стыковки верхних строений и бетонных оснований буровых платформ.

Для обеспечения реализации проекта п. Росляково 82-й СРЗ с прилегающей территорией выведены из состава закрытого административно-территориального образования (ЗАТО) Североморск.

Другим важным проектом компании «Роснефть» является расширение инфраструктуры ББО «Лавна», расположенной на западном берегу Кольского залива. База организована в 2014 г. для обеспечения безопасного и бесперебойного ведения буровых работ на шельфе Карского моря. Именно эта база поддерживала в прошлом году бурение компании «Роснефть», в результате которого было открыто новое месторождение «Победа». В составе базы причал длиной 234 м и прилегающая территория общей площадью 5,2 га, где размещены:



Рис. 5. База берегового обеспечения и промышленный кластер нефтесервисных производств для шельфовых проектов в Росляково (ОАО «НК «Роснефть»»)



Рис. 6. Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений ОАО «НОВАТЭК»

- административные модули пункта пропуска;
- неотопливаемый склад площадью 1105 м<sup>2</sup>;
- открытые стеллажные площадки для хранения буровых труб;
- комплекс приготовления бурового раствора
- административно-бытовой комплекс модульного типа;
- аварийная электростанция;
- открытая площадка складирования оборудования для ликвидации аварийных разливов нефти.

Планируется расширение инфраструктуры ББО «Лавна», чтобы появилась возможность проведения большего числа операций. Для обеспечения бурения двух-трех скважин в год предусмотрено увеличение причала на 110 м. Бурение пяти скважин ежегодно потребует увеличения причала до 510 м, инвестиций в энергообеспечение, водозабор и в прочую инфраструктуру.

После ввода в эксплуатацию опорной ББО в Росляково данная площадка может быть использована для размещения перевалочных мощностей для углеводородного сырья с месторождений компании «Роснефть» в Западной Арктике.

В число проектов, направленных на развитие западного берега Кольского залива, входит проект компании «НОВАТЭК» по созданию в н. п. Белокаменка Мурманской области Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС) (рис. 6).

Общая площадь строительства составляет около 180 га. В число строящихся сооружений входят:

- причалы несущей способностью от 5 до 15 т;
- объекты изготовления модулей верхних строений;
- причалы;
- два сухих дока для строительства заводов по производству сжиженного природного газа (СПГ) на железобетонном основании гравитационного типа;
- производственная и вспомогательная инфраструктура.

Проект реализуется в рамках проекта СПГ-2 по освоению месторождений Ямала. Всего в рамках проекта планируется построить три завода СПГ мощностью 5,5 млн т каждый.

Центр будет выполнять следующие функции:

- строительство и изготовление оснований гравитационного типа и других морских конструкций;
- изготовление модулей верхних строений (ВС), сборка/интеграция конструкций ВС и предварительная пусконаладка, подключение морских и береговых объектов;
- ремонт и обслуживание морских платформ для разведки, добычи и переработки углеводородов в арктической зоне.

В соответствии с планом строительства ЦСКМС должно быть завершено к середине 2018 г. В этом же году должна состояться закладка первого основания для завода по производству СПГ. Чтобы обеспечить реализацию данного проек-

та, предполагается высвободить часть территории из-под режима ЗАТО Александровск.

Сегодня стоит задача развития СМП в качестве конкурентного транспортного коридора глобального значения, в том числе для контейнерных перевозок, которые доминируют в мировом грузообороте. В 2016 г. ФГУП «Атомфлот» планирует возобновить работу атомного лихтеровоза «Севморпуть», который способен значительно расширить временные рамки использования СМП для перевозок грузов снабжения в дальневосточные регионы, прежде всего на Камчатку. Сегодня такие грузы доставляются из европейской части страны по железной дороге и далее морем.

Создание на Севере и Дальнем Востоке двух крупных портов-хабов – в Мурманске и в Петропавловске-Камчатском – обеспечит сбалансированную работу контейнерной линии с использованием челночного контейнеровоза ледового плавания. Завоз и вывоз контейнеров из портов-хабов будет осуществляться неледовыми контейнеровозами повышенной вместимости. Предлагаемая схема может привлечь часть транзитной грузовой базы, идущей в настоящее время через Суэцкий канал. Кроме того, в навигацию 2015 г. по СМП осуществлен успешный пробный рейс рефрижераторного судна с грузом рыбопродукции. Таким образом, отечественная грузовая база для перевозок по СМП может быть успешно сформирована. ■