

УДК 338.47

М. Н. Чечурина, А. А. Гринь

## Проблемы морского порта Мурманск как составляющей транспортной инфраструктуры региона

M. N. Chechurina, A. A. Grin

### Problems of the port of Murmansk as an essential part of the region transport infrastructure

**Аннотация.** Представлены и кратко охарактеризованы основные проблемы порта Мурманск. Проведен анализ некоторых предоставляемых портом услуг в сравнении с их российскими и зарубежными аналогами. Показано, что совершенствование системы ценообразования на услуги является одним из необходимых условий для становления и развития порта Мурманск как арктической гавани России.

**Abstract.** The main problems of the port of Murmansk have been presented and characterized in the paper. The analysis of provided certain port services as compared with their Russian and foreign analogues has been carried out. It has been shown that improvement of pricing for services is one of the necessary conditions for formation and development of the port of Murmansk as an Arctic harbour of Russia.

**Ключевые слова:** порт, морской транспорт, пресная вода, буксирное обеспечение, причал.

**Key words:** port, marine transport, fresh water, tugboat services, berth.

#### Введение

Морской транспорт является самым востребованным видом транспорта. С его использованием, по данным ООН, осуществляется 90 % мировой торговли<sup>1</sup>, он является наиболее эффективным и наименее затратным при распространении готовых товаров и изделий, а также при перевозке сырья из мест добычи в места переработки, которые зачастую находятся в разных точках земного шара.

Кроме того, морские перевозки играют ключевую роль в решении проблем бедности и голода на планете, поскольку являются важнейшим источником дохода и занятости населения во многих развивающихся странах. Тысячи людей обслуживают деятельность морского транспорта: экипажи судов, работники судоремонтных компаний и заводов, портов, агентских, судоходных, страховых и юридических компаний.

В РФ доля морского транспорта в общем количестве перевозок невелика: по состоянию на 2014 г. в перевозке грузов она составляла всего 1,5 %<sup>2</sup>, пассажиров – 0,04 %. Однако при этом нельзя недооценивать роль морского транспорта. Сегодня он для нашего государства имеет огромное стратегическое значение, что в первую очередь связано с освоением Российской Арктики и строительством новых северных портов. Развитый Север – залог экономической безопасности страны, что в условиях агрессивности и враждебности глобальных экономик и политик сегодня является первоочередной задачей нашего общества и государства [1; 2].

#### Исследование проблем Мурманского порта

Порт Мурманск сегодня претендует на роль центра развития морского транспорта в Арктическом регионе России. Инфраструктура порта Мурманск является комплексной, включает в себя несколько портовых хозяйств, является самой развитой на сегодняшний день в Арктическом секторе РФ [3–5], однако при этом далека от идеальной. Цель данной статьи – определить и проанализировать основные проблемы порта Мурманск.

Авторы выделили пять основных проблем, которые, по их мнению, тормозят развитие порта Мурманск.

1. Высокая цена на доставку воды на рейд порта Мурманск ввиду наличия единого поставщика-монополиста ООО "Мурманская база вспомогательного флота" (ООО "МБВФ").

Сегодня единственным поставщиком воды на рейд порта Мурманск является ООО "МБВФ", флот которого состоит двух водолеев, судов, специализирующихся на бункеровке водой.

---

<sup>1</sup> Справка Организации объединенных наций [Электронный ресурс] : официальный сайт ООН: // Общее описание. С. 1. URL: <https://business.un.org/en/entities/13>.

<sup>2</sup> Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики: Оперативная информация и официальные публикации [Электронный ресурс] // Основные показатели транспортной деятельности в России. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/#).

Тарифы ООО "МБВФ" меняются часто, и по состоянию на 01 января 2016 г., 1 т воды с доставкой на рейд у мыса Мишуково в рабочие и праздничные дни стоит 1 700 руб. (без НДС). Таким образом, единоразовая бункеровка 200 т "обойдется" судовладельцу (далее – СВ) в 200 т × 1 700 руб. = 340 000 руб. Такая цена наиболее пагубно сказывается на судах, заходящих в порт Мурманск для пополнения судовых запасов и запасов топлива и не становящихся к причалу для погрузки и выгрузки, где можно дешевле забункероваться аналогичным количеством воды. В первую очередь это суда, следующие из Дудинки в Европу с металлоломом, контейнерами, с медно-никелевым фанштейном, из Европы в п. Сабетта с цементом и генеральным грузом.

Представляется важным сопоставить цены на пресную воду, поставляемую на рейд водолеями, с ценами на аналогичные услуги в крупных портах Европы. Для примера рассчитаем стоимость поставки 200 т воды в п. Роттердам (Нидерланды), где это возможно только с использованием барж (водолеев). Стоимость воды составляет 5,59 евро/т. При этом минимальная партия равна 5 т. Кроме того, применяются различные наценки, которые зависят от причала порта, где ошвартовано судно, от времени и дня поставки воды. Существует сбор за топливо для водолея, варьирующийся в зависимости от района порта, в котором находится судно и куда необходимо доставить пресную воду.

Предположим, бункеровка судна осуществляется в рабочий день до 17 ч по местному времени, при этом местоположение судна Region East. Тогда стоимость 200 т воды будет рассчитываться следующим образом: 200 т × 5,59 евро/т + 18,25 евро (наценка за топливо при доставке в район Region East) + 54,00 евро (сбор за доставку) + 0 евро (дополнительные сборы не предусмотрены, так как бункеровка осуществляется в рабочий день до 17 ч по местному времени (по условиям задачи)) = 1 190,25 евро. По курсу ЦБ РФ на 01.01.2016 г. 1 евро = 79,6395 руб., т. е. 1 190,25 евро × 79,6395 руб. = 94 790,91 руб., что в разы дешевле, чем в п. Мурманск.

2. Отсутствие возможности бункероваться водой с некоторых причалов порта Мурманск.

На причальной линии (в частности, торгового порта) гидранты с пресной водой расположены примерно через один причал. В случае отсутствия гидранта и необходимости забункеровать судно водой остается вариант привлечения водолея, но это сопряжено с другой серьезной проблемой, т. е. высокой стоимостью при монополии на услугу.

Рассмотрим положение п. Мурманск на мировом рынке цен на поставку пресной воды, если услуга осуществляется с причала с помощью гидрантов. Для более объективного сравнения возьмем мировые порты, которые предоставляют услугу по поставке воды только с причалов. Результаты сравнительного анализа представлены в табл. 1.

Таблица 1

Сравнительный анализ цен на поставку пресной воды с причалов через гидранты

Страна	Порт	Стоимость 100 т в оригинальной валюте	Стоимость 100 т в руб. (по курсу ЦБ РФ на 01.01.2016 г.)	Способ бункеровки
Испания	Пасажес	200 евро	15 927,90 р.	с причала (гидрант)
Марокко	Жорф-Ласфар	600 долл. США	43 722,09 р.	с причала (гидрант)
	Касабланка	700 долл. США	55 747,65 р.	с причала (гидрант)
Италия	Монфальконе	770 евро	61 322,42 р.	с причала (гидрант)
Швеция	Окселосунд	4 340 SEK	37 669,48 р.	с причала (гидрант)
Россия	Мурманск АО "ММРП"	20 763,00 р.	20 763,00 р.	с причала (гидрант)
	Мурманск ПАО "ММТП"	15 035,00 р.	15 035,00 р.	с причала (гидрант)
	Мурманск ОАО "ГМК Норильский никель"	10 310,00 р.	10 310,00 р.	с причала (гидрант)

Из табл. 1 видно, что конкурентоспособны по сравнению с портом Мурманск только цены испанского порта Пасажес. Кроме того, у причалов порта Мурманск, а именно АО "Мурманский морской рыбный порт" (ММРП), ПАО "Мурманский морской торговый порт" (ММТП) и Мурманского транспортного филиала ОАО "ГМК Норильский никель" цена за 1 т пресной воды значительно меньше цены, предлагаемой ООО "МБВФ", что объясняется более низкой себестоимостью подобной услуги, предоставляемой с использованием стационарной причальной колонки.

В табл. 2 представлены тарифы на бункеровку пресной воды у причалов трех крупнейших компаний мурманского порта.

Таблица 2

Тарифы на поставку 1 т пресной воды у причалов АО "ММРП", ПАО "ММТП" и Мурманского транспортного филиала (МТФ) ОАО "ГМК Норильский никель" на 01.01.2016 г., руб.

ПАО "ММТП"	АО "ММРП"	МТФ ОАО "ГМК Норильский никель"
150,35	207,63	103,10

Из табл. 2 очевидно, что минимальная цена за пресную воду предлагается на причалах Норильского никеля, максимальная – АО "ММРП". Однако ОАО "ГМК Норильский никель" использует имеющиеся причалы только для обработки судов, ему принадлежащих, либо зафрахтованных им для перевозки грузов. Практически невозможно представить ситуацию, когда терминал ОАО "ГМК Норильский никель" разрешил постановку к причалу для бункеровки водой стороннему судну.

Необходимо также отметить, что в порту Мурманск отсутствуют альтернативные источники бункеровки находящихся у причалов судов, кроме как с помощью береговых колонок пресной воды. Доставка воды специальными автоцистернами, которая практикуется во многих иностранных портах, где инфраструктура не позволяет бункероваться с причала, в Мурманске применения не находит.

3. Наличие монополии на оказание услуг по швартовке и отшвартовке судов с использованием буксиров.

В порту Мурманск бесспорным монополистом в сфере оказания услуг по швартовке и отшвартовке судов при помощи буксиров является ЗАО "МАСКО", буксирный флот которого состоит из 10 судов разной мощности. Оплата услуг возможна в соответствии с модульными либо почасовыми тарифами. Модульные тарифы ЗАО "МАСКО" представлены в табл. 3.

Таблица 3

Модульные тарифы на услуги буксиров для судов у причалов №№ 2–19 ПАО "ММТП"

Вид операции	Тариф (долл. за 1 м <sup>3</sup> )
Швартовка	0,095
Отшвартовка	0,095

Часовые тарифы на услуги буксиров при швартовых операциях у других причалов (в том числе у причала морского вокзала ФГУП "Росморпорт"), на рейдах, рейдовых и береговых терминалах акватории морского порта Мурманск по состоянию на 01.01.2016 г. представлены табл. 4.

Таблица 4

Часовые тарифы на услуги буксиров при швартовых операциях у других причалов (в том числе у причала морского вокзала ФГУП "Росморпорт"), на рейдах, рейдовых и береговых терминалах акватории морского порта Мурманск по состоянию на 01.01.2016 г.<sup>3</sup>

Тип буксира	Тариф (руб./ч), без НДС
"Пак", мощность ГД 4 500 л. с., "Механик Фролов", "Капитан Шебалкин", "Бизон", мощность ГД 4 200 л. с.	41 880
"Кильдин", "Канин", мощность ГД 3 420 л. с.	38 710
"Буран", мощность ГД 2 520 л. с.	31 840
"Ковдор", мощность ГД 1 600 л. с.	24 574

<sup>3</sup> Официальный сайт ЗАО "МАСКО" : Тарифное положение на 2016 год [Электронный ресурс] // п. 1.3. Часовые тарифы на услуги буксиров при швартовых операциях у других причалов (в том числе у причала морского вокзала ФГУП "Росморпорт"), на рейдах, рейдовых и береговых терминалах акватории морского порта Мурманск. С. 1. URL: <http://www.masco.ru/index.php?blockid=122>.

Также буксирным флотом в составе 2 буксиров владеет АО "ММРП", часовые тарифы которого представлены в табл. 5.

Таблица 5

Тарифы на услуги портового флота АО "ММРП"<sup>4</sup>

Тип буксира	Тариф (руб./ч), без НДС
Буксиры: "Безотказный", "Быстрый", мощность 1 600 л. с.	18 000

Однако ввиду небольшой мощности привлечение буксиров АО "ММРП" для швартовки и отшвартовки большинства торговых судов, несмотря на приемлемую цену, затруднительно. Поэтому зачатую СВ не остается ничего, кроме как пользоваться дорогими услугами ЗАО "МАСКО".

Интересным является вопрос сопоставимости цен ЗАО "МАСКО" с ценами крупнейших буксирных компаний мира в европейских портах. К примеру, рассмотрим стоимость буксирных услуг в п. Роттердам.

Таблица 6

Стоимость буксирных услуг в п. Роттердам

Буксирная компания	Длина буксируемого судна	Тариф за 1 буксир (2 ч работы)
Fairplay Towage	< 130 м	1 000 евро
	161–190 м	1 475 евро
SMIT	< 138 м	1 015 евро
	176–187 м	1 605 евро
Kotug (принадлежит SMIT)	< 138 м	999 евро
	176–187 м	1 560 евро
Svitzer	< 163 м	2 035 евро
	176–187 м	2 332 евро

Проанализируем, где дешевле ошвартовать судно с навалочным грузом, если его длина 180 м, дедвейт 26 000 т, GT (валовая вместимость судна) = 16 000 т, ширина наибольшая 25 м, высота борта 20 м, и работа по его ошвартовке заняла 2 ч. Результаты анализа представлены в табл. 7. Курс евро/доллар взят по состоянию на 01.01.2016 г. Дополнительно необходимо подчеркнуть, что согласно обязательным постановлениям в морском порту Мурманск, утвержденным приказом Минтранса России от 12.08.2014 г. № 222, для судна дедвейтом от 14 000 т до 28 000 т при осуществлении операции по швартовке минимальное количество буксиров должно быть 2 шт. и минимальная мощность каждого из них должна составлять 1 320 кВт (1 794,67 л. с.).

Таблица 7

Стоимость швартовки судна с заданными параметрами  
в п. Мурманск и п. Роттердам на 01.01.2016 г.

Буксирная компания	Стоимость услуги
Fairplay Towage	2 буксира × 1 475 евро × 79,6395 руб. = 234 936,53 руб.
SMIT	2 буксира × 1 605 евро × 79,6395 руб. = 255 642,795 руб.
Kotug (принадлежит SMIT)	2 буксира × 1 560 евро × 79,6395 руб. = 248 475,24 руб.
Svitzer	2 буксира × 2 332 евро × 79,6395 руб. = 371 440,73 руб.
ЗАО "МАСКО" при применении почасовых тарифов	31 840 руб. × 2 ч + 38 710 руб. × 2 ч = 141 100 руб.
ЗАО "МАСКО" при применении модульных тарифов	(180 × 25 × 20) м × 0,095 долл. × 72,9299 руб. = 623 550,65 руб.

<sup>4</sup> Официальный сайт АО "ММРП" : Прейскурант 11-01-50-02 "Тарифы на работы и услуги Мурманского морского рыбного порта" [Электронный ресурс] // Тарифы на услуги портового флота. Таблица № 14. С. 23. URL: <http://portofmurmansk.ru/files/tarif/tarif%201.04.16.pdf>.

Из табл. 6 видно, что цены ЗАО "МАСКО" в среднем более чем в 2 раза выше цен, предлагаемых в п. Роттердам за аналогичные услуги, в случае применения модульных тарифов.

Кроме того, необходимо обратить внимание на тот факт, что на протяжении 3 лет тарифы Fairplay Towage, SMIT, Kotug не претерпели никаких изменений. Тарифы ЗАО "МАСКО" же выросли с 1.01.2014 г. на 25 %.

Сопоставим цены ЗАО "МАСКО" с ценами, предлагаемыми в других портах России, например, во Владивостоке и Козьмино (табл. 8).

Таблица 8

Стоимость буксирных услуг в портах Владивосток и Козьмино

Порт	Организация, предоставляющая буксир	Стоимость, без НДС	Особые условия предоставления
Владивосток	ФГУП "Росморпорт"	7,20 руб./GT <sup>5</sup> *GT – валовая вместимость судна, указанная в Международном мерительном свидетельстве судна	В стоимость буксирных услуг, оказываемых Дальневосточным бассейновым филиалом, входит использование двух буксиров в морском порте Владивосток, без ограничения времени их использования для выполнения швартовных операций
Козьмино	ООО "Транснефть-Сервис"	5,76 руб./1GT <sup>6</sup>	–

Таким образом, стоимость швартовки судна с заданными выше параметрами будет равна:

– во Владивостоке: 16 000 т × 7,20 руб. = 115 200 руб.

– в Козьмино: 16 000 т × 5,76 руб. = 92 160 руб.

Проведенный анализ показал, что стоимость предоставления буксирных услуг в п. Мурманск существенно выше в сравнении с другими портами России и крупнейшим портом Европы – Роттердамом.

4. Высокая стоимость стоянки для пассажирских судов у пирса дальних линий.

Морской пассажирский транспорт, как уже упоминалось выше, в России практически не развит. С целью развития круизного туризма и внутреннего морского пассажирского транспорта в нашем регионе правительство Мурманской области инициировано создание проекта "Арктическая гавань"<sup>7</sup>, одним из уже реализованных этапов которого является реконструкция пирса дальних линий.

По словам первого заместителя губернатора Мурманской области Алексея Тюкавина, "Арктическая гавань" в Мурманске должна стать аналогом "Морского фасада" Санкт-Петербургского пассажирского порта. Один из ключевых пунктов данного проекта – прием на морском вокзале Мурманска крупных океанских круизных лайнеров.

Реконструкция пирса дальних линий завершена, сегодня он готов к принятию пассажирских судов. Однако стоимость стоянки у пирса дальних линий является весьма значительной, что показано в табл. 9.

Таблица 9

Тарифы на услуги по предоставлению причалов для стоянки судов  
ФГУП "Росморпорт" и АО "ММРП"

№ п/п	Наименование причала	Тариф, (руб./ч) за погонный метр (без учета НДС)
1	Пирс дальних линий (ФГУП "Росморпорт")	31,40 <sup>8</sup>
2	Причалы АО "ММРП" (стоянка 1-м корпусом)	1,6 <sup>9</sup>

<sup>5</sup> Официальный сайт ФГУП "Росморпорт" : Портовые сборы и тарифы [Электронный ресурс] // Тарифы на буксирные услуги Дальневосточного бассейнового филиала в морских портах. URL: [http://www.rosmorport.ru/vlf\\_portcharges.html#tow\\_serv](http://www.rosmorport.ru/vlf_portcharges.html#tow_serv).

<sup>6</sup> Официальный сайт ООО "Транснефть-Сервис" : Деятельность [Электронный ресурс] // Тарифы по п. Новороссийск (буксировка морским транспортом), тарифы по п. Козьмино (буксировка морским транспортом), тарифы по п. Козьмино (лоцманская проводка), дополнительные услуги. С. 2. URL: <http://www.ooo-transneft-service.transneft.ru/about/deyatelnost>.

<sup>7</sup> Транспорт РФ, Портал для специалистов транспортной отрасли : Мурманский транспортный узел [Электронный ресурс] // "Проект Арктическая гавань". URL: <http://www.rostransport.com/themes/8960>.

<sup>8</sup> Официальный сайт ФГУП "Росморпорт" : Портовые сборы и тарифы [Электронный ресурс] // Услуги по предоставлению причалов для стоянки судов Мурманского филиала. URL: [http://www.rosmorport.ru/mur\\_portcharges.html#crew\\_serv](http://www.rosmorport.ru/mur_portcharges.html#crew_serv).

5. Отсутствие в порту услуги по погрузке/выгрузке автомобилей физических лиц с пассажирских судов.

Погрузка/выгрузка автомобилей физических лиц, стоимость которых нередко превышает 1 млн руб., – операции очень серьезные и зачастую в силу погодных условий непредсказуемые. На сегодняшний день ни одно портовое хозяйство в Мурманске не возьмет на себя ответственность за регулярную погрузку и выгрузку автомобилей физических лиц. Отсутствует такая услуга и на пирсе дальних линий. За кажущейся незначительностью данного вопроса может скрываться один из существенных недостатков порта, планирующего стать круизным центром Арктики.

### **Заключение**

Развитие порта Мурманск в целом имеет стратегическое значение в обеспечении жизнеспособности региона. Достижение конкурентоспособного развития порта, его экономической результативности, в том числе в долгосрочной перспективе, потребует существенных комплексных усилий: необходимы новые научные и прикладные исследования, государственная поддержка в реализации их результатов, активная грамотная работа власти региона и бизнеса, которому, бесспорно, принадлежит ключевая роль.

Готовность представителей всех заинтересованных сторон не только создавать перспективные проекты, но и нести ответственность за их претворение в жизнь; способность адекватно оценивать стоимость предоставляемых услуг и осознание приоритета долгосрочного развития над получением сиюминутной прибыли; осуществление долгосрочных финансовых вложений и общая нацеленность на перспективу – необходимые условия, без соблюдения которых невозможно становление и развитие порта Мурманск как арктической гавани России.

### **Библиографический список**

1. Гасанов Б. Г., Передерий М. В. Формирование современной транспортной инфраструктуры // Вестник ЮРГТУ (НПИ). 2014. № 6. С. 28–35.
2. Морозов В. Порт как основа развития региона // Морские порты. 2012. № 4.
3. Попов В. А. Перспективы развития портов Арктики и Северного морского пути // Наука и транспорт. 2013. № 5. С. 12–15.
4. Рукша В. В., Смирнов А. А., Головинский С. А. Атомный ледокольный флот России и перспективы развития Северного морского пути // Арктика: экология и экономика. 2013. № 1 (9). С. 78–83.
5. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, Москва, 2013. 171 с.

### **References**

1. Gasanov B. G., Perederiy M. V. Formirovanie sovremennoy transportnoy infrastruktury [Formation of modern transport infrastructure] // Vestnik YuRGTU (NPI). 2014. N 6. P. 28–35.
2. Morozov V. Port kak osnova razvitiya regiona [Port as a basis for region development] // Morskie porty. 2012. N 4.
3. Popov V. A. Perspektivy razvitiya portov Arktiki i Severnogo morskogo puti [Perspectives of development of ports of the Arctic and the Northern Sea Route] // Nauka i transport. 2013. N 5. P. 12–15.
4. Ruksha V. V., Smirnov A. A., Golovinskiy S. A. Atomnyi ledokolnyi flot Rossii i perspektivy razvitiya Severnogo morskogo puti [The atomic icebreaker fleet of Russia and prospects of development of the Northern Sea Route] // Arktika: ekologiya i ekonomika. 2013. N 1 (9). P. 78–83.
5. Strategiya razvitiya morskoy portovoy infrastruktury Rossii do 2030 goda [Strategy for the marine port infrastructure development in Russia up to 2030], Moskva, 2013. 171 p.

### **Сведения об авторах**

**Чечурина Майя Николаевна** – Мурманский государственный технический университет, Институт экономики, управления и права, кафедра международных отношений и коммуникаций, д-р экон. наук, профессор; e-mail: maya1946@mail.ru

**Chechurina M. N.** – Murmansk State Technical University, Institute of Economics, Management and Law, Department of International Relations and Communications, Dr of Econ. Sci., Professor; e-mail: maya1946g@mail.ru

**Гринь Анна Андреевна** – Мурманский государственный технический университет; Институт экономики, управления и права, кафедра международных отношений и коммуникаций, аспирант; e-mail: longessay@rambler.ru

**Grin A. A.** – Murmansk State Technical University, Institute of Economics, Management and Law, Department of International Relations and Communications, Ph.D. Student; e-mail: longessay@rambler.ru

---

<sup>9</sup> Официальный сайт АО "ММПТ" : Прейскурант 11-01-50-02 "Тарифы на работы и услуги Мурманского морского рыбного порта" [Электронный ресурс] // Тарифы на услуги д. у. по предоставлению причальной линии. Таблица 1 Д.У. С. 3. URL: <http://portofmurmansk.ru/files/tarif/tarif%201.04.16.pdf>.