Ведение

Мурманск— город в России, административный центр [Мурманской области](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C). Мурманск находится на скалистом восточном побережье Кольского залива [Баренцева моря](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%B2%D0%BE_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B5). Крупнейший в мире город, расположенный за северным [полярным кругом](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%8F%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B3). Один из крупнейших портов России.За оборону от немецких войск в годы Великой Отечественной войны Мурманску присвоено звание [Города-героя](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%B0-%D0%B3%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B8). Мурманск — крупнейший в мире город, расположенный за Северным полярным кругом, в зоне распространения [многолетней мерзлоты](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D1%87%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%B7%D0%BB%D0%BE%D1%82%D0%B0). Город вытянулся более чем на 20 километров вдоль скалистого восточного побережья Кольского залива, в 50 километрах от выхода в открытое море. Мурманск находится в 1967 километрах к северу от [Москвы](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) и в 1448 километрах от Санкт-Петербурга. В 16 км к северу от города расположено [ЗАТО](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%90%D0%A2%D0%9E) город Североморск, база [Северного флота](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%84%D0%BB%D0%BE%D1%82_%D0%92%D0%9C%D0%A4_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8). Между Североморском и Мурманском имеется несколько посёлков-спутников (Росляково, [Сафоново](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D1%84%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE_%28%D0%9C%D1%83%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C%29), Сафоново-1, которые относятся к ЗАТО). Ближайший сосед с юга — древний [город Кола](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%B0_%28%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%29). Мурманск, расширяясь, уже достиг южными микрорайонами окраин этого города. С запада и востока город окружают лесные массивы. Самая высокая точка Мурманска — безымянная сопка на восточной границе города высотой 305 метров.

мурманск порт торговый

1. История порта Мурманск

К началу XX-го века Россия располагала всего лишь двумя портами на северо-западе, через которые проходили торговые пути со странами Западной Европы - это Санкт-Петербург и Архангельск. Наиболее дальновидные государственные деятели того времени прекрасно понимали, что для развития экономики страны этого явно недостаточно, так как Архангельский порт открыт для захода судов лишь семь месяцев в году и его пропускная способность незначительна, а замерзающий зимой Финский залив требовал ледокольной проводки судов.

Вступление России в августе 1914 года в войну подтвердило самые наихудшие опасения, когда черноморские порты и Санкт-Петербург оказались блокированными противником, а с наступлением зимы прекратилась навигация в Архангельске. Единственным выходом было срочное строительство нового порта на севере России. В конце июня - начале июля 1915 года были проведены первые плановые работы на территории будущего порта, а уже 1 сентября того же года к временной пристани ошвартовался первый пароход "Дротт" с грузом из Нью-Йорка. Таким образом, 1 сентября можно считать днем рождения Мурманского порта. Меньше чем за год был построен участок железной дороги до Кандалакши и по нему пошли первые поезда. В некотором смысле можно сказать, что в те годы было "прорублено второе окно в Европу".

Время подтвердило правильность выбора. Благодаря теплому течению Гольфстрим климатические условия в этой части Кольского полуострова относительно мягкие - залив не замерзает даже в суровые зимы, что дает возможность осуществлять круглогодичную навигацию без ледовой проводки. Ширина Кольского залива и глубины фарватера позволяют заходить и становиться на якорную стоянку практически любым судам - без ограничений по длине или осадке.

Именно благодаря наличию порта и железной дороги Россия получила возможность освоения природных богатств Кольского полуострова, на трассу Северного морского пути и к архипелагу Шпицберген. После начала Второй мировой войны через порт шли грузы на Испанию, а в годы Великой Отечественной войны - принимал и разгружал караваны судов стран-союзников. В послевоенные годы порт интенсивно развивался. Строились новые причалы, подъездные пути и перегрузочные комплексы, в порту появлялась новая техника, совершенствовалась технология работ. Широкомасштабное освоение природных богатств Кольского полуострова и регионов Крайнего Севера России, которое происходило в то время, требовало надежного транспортного обеспечения. И порт всегда успешно справлялся с этой задачей.

Мурманский морской торговый порт занимает особое место среди северных портов России. С одной стороны это связано с уникальными природно-климатическими условиями и географическим расположением Мурманского порта. С другой стороны - это его история и сегодняшний день, которые чрезвычайно богаты значительными событиями. Многие, но далеко не все знают, что, находясь за Полярным Кругом - на северной широте 68° 58' Мурманский порт, в отличие от других портов Северо-Западного региона России, не замерзает круглый год.

Порт сравнительно близко расположен к портам Западной Европы и через него осуществляется выход на трассу Северного Морского Пути. Именно поэтому с момента появления на карте России Мурманский порт приобрел и сохраняет важное стратегическое значение для всей страны.

Мурманский морской торговый порт сегодня - это огромный транспортный узел, связавший воедино автомобильный, железнодорожный и морские пути сообщения. Это предприятие с грузооборотом более 10 млн. тонн, со значительным потенциалом и хорошими перспективами для дальнейшего развития.

### 2. Промышленность Мурманска

Основными отраслями промышленности Мурманска являются рыболовство и рыбопереработка, морской транспорт, судоремонт, морские, железнодорожные и автомобильные перевозки, металлообработка, пищевая промышленность, морская геология, геологоразведочные работы на шельфе арктических морей. Другие крупнейшие предприятия города: — «Мурманское морское пароходство», «Союз рыбопромышленников Севера», «Мурманский судоремонтный завод Минморфлота», «Севморпуть», «Арктикморнефтегазразведка», научно-производственное предприятие «Моргео» и крупнейший в рыбодобывающей отрасли «Мурманский траловый флот».[http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA - cite\_note-33](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA#cite_note-33)Основой экономики города является Мурманский морской порт — один из крупнейших незамерзающих портов в России. В Мурманске начинается Северный морской путь.

Мурманский морской торговый порт характеризуется следующими общими показателями:

* площадь территории - 104 га;
* количество причалов - 20;
* общая протяженность причалов - 3800 метров;
* глубины у причалов - до 15 метров;
* общая длина железнодорожных подъездных путей - 10,5 км;
* общий грузооборот (по итогам 2007 года) - 10 255 тыс. тонн.

По объему перевалки сухих грузов Мурманский порт прочно удерживает второе место в Северо-Западном регионе после порта Санкт Петербург и четвертое место по России.

Мурманский морской торговый порт - единственный порт на северо-западе России, имеющий возможность обрабатывать суда дедвейтом свыше 140 000 тонн.

На территории Мурманского морского торгового порта осуществляют деятельность две стивидорные компании: открытое акционерное общество Мурманский морской торговый порт и закрытое акционерное общество Агросфера. Функции портовых властей осуществляет государственное учреждение "Морская администрация порта Мурманск" (МАПМ). Обслуживание и снабжение судов в порту осуществляется силами ЗАО МАСКО - малой судоходной компании. На причале № 17 ведется строительство специализированного комплекса для переработки сухих навалочных грузов мелких фракций.

Показатели производственной деятельности ОАО "Мурманский морской торговый порт"

ОАО "ММТП" было создано в 1994 году на базе государственного предприятия и в настоящее время является крупнейшим предприятием города Мурманска. ОАО "ММТП" эксплуатирует 13 причалов и оснащено современной высокопроизводительной перегрузочной техникой: 52 портальных крана грузоподъемностью до 40 тонн, 1 погрузочная машина для перевалки апатитового концентрата производительностью более 1000 тонн в час, 113 единиц автопогрузчиков грузоподъемностью от 1,5 до 32 тонн. Для осуществления вспомогательных операций имеются в распоряжении тягачи, ролл-трейлеры, бульдозеры, тракторы и другая техника.

Основная номенклатура грузов, перерабатываемых в ОАО "ММТП":

* цветные металлы и сплавы в пакетах (алюминий, медь, никель);
* прокат черных металлов;
* уголь навалом;
* апатитовый концентрат навалом;
* глинозем навалом;
* металлолом и железорудные окатыши навалом;
* продукция химической промышленности в мешках и биг-бегах;
* строительные материалы;
* продовольственные грузы;
* технологическое оборудование в ящиках и без упаковки;
* различные грузы в контейнерах ИСО-20 и ИСО-40.

Особое место занимает перевалка угля. Мурманский морской торговый порт является крупнейшим и практически единственным крупным перевалочным пунктом угля в Северном морском бассейне. Через Мурманский порт сейчас экспортируется больше угля чем через порты Санкт-Петербург, Кандалакша, Выборг и Высоцк вместе взятые.

Основное направление экспорта - это страны Западной Европы, в частности - Испания, Нидерланды, Бельгия, Франция, Великобритания и другие.

Ежегодно ОАО "ММТП" затрачивает значительные средства на развитие производственной базы и модернизацию основной перегрузочной техники.

Учитывая тенденцию дальнейшего роста объемов грузопереработки, предпринят ряд мер, направленных на увеличение пропускной способности порта, расширение спектра и качества услуг. Так, за последние два года в Мурманском порту значительно расширены складские площади, проводится планомерная модернизация основного перегрузочного оборудования, проведен комплекс дноуглубительных работ, введены в эксплуатацию 3 специализированные установки для очистки, дробления и сортировки угля, закуплены 4 портальных крана. Благодаря этому появилась возможность осуществлять обработку крупнотоннажных судов типа "Cape Size" дедвейтом более 140 тыс. тонн. Сейчас совместно с итальянской фирмой "Coeclerici Carbometal" разрабатывается проект поставки и введения в эксплуатацию еще нескольких установок для очистки и сортировки кузбасского угля, что позволит значительно повысить его качество и конкурентоспособность на внешнем рынке.

В ближайшее время планируется произвести модернизацию причала № 4 путем строительства палов с целью обеспечения возможности приема и погрузки на нем угля на суда типа "Панамакс" грузоподъемностью до 65 тыс. тонн и увеличения пропускной способности причала. Это позволит увеличить объем перевалки угля в порту.

Существуют планы и на более отдаленную перспективу. Так, нефтяная корпорация "Лукойл" предполагает начать интенсивную разработку нефтегазовых месторождений Тимано-Печорской провинции. С развитием арктической нефтегазодобычи, естественно, увеличатся потребности в перевозках через Мурманск других народнохозяйственных грузов и для работы в этом направлении у нас имеются необходимые резервы.

Мурманский морской торговый порт - один из немногих портов России стабильно работающий на протяжении многих лет подряд и благодаря продуманной стратегии продолжает динамично развиваться. Поэтому мурманские портовики с полным основанием могут гордиться своими достижениями и с уверенностью смотреть в будущее.

**3. Главные составляющие Мурманского транспортного узла**

В 2006 году в рамках Федерфальной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» открытым акционерным обществом «Особые экономические зоны» при поддержке правительства Мурманской области было разработано обоснование инвестиций по проекту «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла». В настоящее время пакет документов, а это более 50 томов, прошел государственную экспертизу и получил положительное заключение.

Обоснование инвестиций (с учетом анализа перспективных грузопотоков) в целом подтвердило техническую возможность и экономическую целесообразность развития Мурманского транспортного узла для всех участников проекта.

На сегодняшний день среди других Российских портов п. Мурманск имеет преимущество как самым глубоководным порт России, способный принимать суда дедвейтом до 300 тысяч тонн.

Основа для развития МТУ - уникальное географическое положение Мурманска. Порт имеет свободный выход в открытый океан с относительно низкой интенсивностью судоходства и располагается относительно близко к международным морским трассам.

Порт является незамерзающим, глубоководным, защищенным от штормов, круглогодичным портом – в отличие от многих мировых портов, потенциальных конкурентов МТУ.

Порт экономически независим от других стран ввиду отсутствия необходимости прохождения через их территориальные воды.

Среди других преимуществ МТУ можно выделить близость зоны к европейскому и американскому рынкам; возможность использования международных транспортных коридоров Севморпуть, Транссиб и Север – Юг; свободные, неосвоенные территории на западном берегу Кольского залива, пригодные для строительства новых терминалов; надежные транспортные связи порта Мурманск с промышленно-развитыми регионами России.

По предварительным данным, к 2015 году грузооборот увеличится до 79,82 миллиона тонн, из них сухогрузы 38,82 миллиона тонн, налив 41,5 миллиона тонн. Для обеспечения такого грузооборота планируется осуществить строительство и модернизацию портовых комплексов по перевалке генеральных грузов, угля, контейнеров и нефтеналивных грузов.

Основные объекты проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» следующие:

- развитие морского транспорта: реконструкция угольного терминала ММТП (9,6 миллиона тонн); строительство угольного терминала (20 миллионов тонн) на Западном берегу; строительство контейнерного терминала (1 миллион TEU); строительство нефтяного терминала на 35 миллионов тонн; строительство экологического бункеровочного комплекса.

- развитие железнодорожного транспорта: строительство новой ж/д ветки «Выходной-Лавна» (28 километров); строительство новых ж/д станций и парков (10 штук); реконструкция путевого развития 4 станций.

Развитие логистической и складской инфраструктуры: строительство дистрибуционно - логистического комплекса; строительство логистического центра.

- развитие автомобильного транспорта: развитие улично-дорожной сети города Мурманска; реконструкция автодороги «Кола».

-развитие авиационного транспорта: реконструкция аэропорта «Мурманск».

Межотраслевые вопросы проекта: оборудование пограничного перехода; внешнее энергоснабжение транспортного узла; комплексная система безопасности мореплавания; система противопожарной защиты транспортного узла; промышленная безопасность транспортного узла; оценка воздействия на окружающую среду.

По расчетам экспертов, суммарный грузооборот МТУ к 2010 году составит 28,5 миллиона тонн в год, а к 2015 и 2020 – 39 и 52 миллиона тонн в год соответственно, и это только по консервативному сценарию, который не учитывает дальнейшее развитие МТУ. Если же рассматривать оптимистический прогноз, то экспорт нефти и нефтепродуктов через МТУ к 2020 году составит 33 млн. тонн в год. В основном это нефть с месторождений арктического шельфа, которая будет доставляться в порт по челночной схеме, малыми танкерами ледового класса, а затем по формированию товарных партий будет транспортироваться из порта магистральными танкерами, дедвейтом до 320 тысяч тонн. Касательно оборота контейнеров через МТУ, то планомерное строительство контейнерных терминалов обеспечит их работу с мощностью к 2015 году - 1,1 миллиона, а к 2020 году - 4,4 миллиона TEU. Основной поток контейнеров предполагает транзитный характер Азия – Европа – Северная Америка.

Для полноценного развития отраслей промышленности и транспорта региона существуют определенные ограничения по электросетевой и железнодорожной составляющей.

Так, для обеспечения обработки перспективных объемов грузооборота Мурманского транспортного узла должен быть реализован ряд мероприятий, входящих в проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», в первую очередь должна быть произведена реконструкция железной дороги на подходах к Мурманску - весь участок от станции Волховстрой до станции Мурманск должен стать двухпутным.

Основные перспективы развития Мурманского порта связаны с освоением западного побережья Кольского залива, для этого необходимо строительство новой железнодорожной ветки Выходной – Лавна.

В декабре 2007 было подписано соглашение с ОАО «РЖД» по развитию железнодорожной инфраструктуры Мурманской области. Соглашение включает в себя перечень конкретных мероприятий, реализация которых позволит ликвидировать «узкие» места в Мурманском железнодорожном узле и выйти железной дорогой на западный берег Кольского залива.

**4. Закладываем международные конкурентные преимущества порта Мурманск**

Итогом реализации проекта комплексного развития Мурманского транспортного узла должны стать: создание равных международных конкурентных возможностей для порта Мурманск, что будет способствовать значительному росту экспортно-транзитного потенциала России за счет увеличения в перспективе экспортных и транзитных грузопотоков и укреплению внешнеэкономических связей, а также расширению участия Мурманской области в процессе международного сотрудничества; интеграция транспортной системы Мурманской области в общероссийскую транспортную систему и содействие в результате этого росту экономического потенциала Северо-Западного региона и Российской Федерации, значительное усиление конкурентных преимуществ транспортной системы России в целом; содействие деловой и инвестиционной активности в Мурманской области за счет улучшения общего инвестиционного и делового климата; создание необходимых предпосылок для динамичного развития Мурманского транспортного узла, увеличения темпов развития экономики, активизации инновационной деятельности, привлечения отечественных и иностранных инвестиций и передовых технологий в развитие хозяйства Мурманской области; создание и развитие в порту Мурманск и на западном берегу Кольского залива современных портовых комплексов по переработке экспортных грузов, а также условий для реконструкции портовой инфраструктуры за счет привлечения отечественных и иностранных инвестиций; диверсификация системы экспорта нефти и угля через порт Мурманск, формирование конкурентоспособных транспортных схем для экспорта массовых сырьевых грузов с использованием крупнотоннажных транспортных судов дедвейтом до 300 тысяч тонн; приведение транспортной инфраструктуры Мурманской области в соответствие с современными экономическими условиями и создание предпосылок для строительства новых портовых терминалов на Западном берегу Кольского залива; создание объективных условий для развития перевозок грузов по Северному морскому пути; создание новых рабочих мест с высококвалифицированным персоналом, сохранение и развитие кадрового потенциала региона, повышение качества жизни населения; получение дополнительных налоговых поступлений в бюджеты все уровней.