

**Стенограмма парламентских слушаний на тему
«Проблемы законодательного регулирования в сфере развития Северного морского
пути и Арктической зоны Российской Федерации»**

27 марта 2015 года

Д.И. АЗАРОВ

Уважаемые коллеги, добрый день! Только что аппарат доложил нам о том, что явка у нас практически стопроцентная, и мы можем приступить к работе.

Я хочу в первую очередь поблагодарить всех, кто откликнулся на наше приглашение принять участие в парламентских слушаниях.

Сегодня в заседании принимают участие представители федеральных органов власти, наши коллеги – члены Совета Федерации и представители Государственной Думы, представители научного и бизнес-сообщества. Отдельно хочу поблагодарить всех тех, кто приехал из регионов, понимаю, что это не всегда близко. Особенно хочу вас за это, коллеги, поблагодарить. Без вас обсуждение было бы все-таки достаточно пустым. Всегда мнение с мест очень важно при принятии решений.

Тема нашего сегодняшнего мероприятия – "Проблемы законодательного регулирования в сфере развития Северного морского пути и Арктической зоны Российской Федерации" – выбрана не случайно. В посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию в 2013–2014 годах особое внимание было уделено вопросам развития Арктической зоны Российской Федерации, Сибири и Дальнего Востока. Напомню, что Владимир Владимирович Путин в Послании 2013 года обозначил подъем этих регионов как наш национальный приоритет на весь XXI век.

Особое внимание в декабрьском Послании Президента 2014 года уделено Северному морскому пути. "Нам необходим комплексный проект современного конкурентного развития Северного морского пути. Он должен работать не только как эффективный транзитный маршрут, но и стимулировать деловую активность на российском Тихоокеанском побережье и освоение арктических территорий", – отметил Владимир Владимирович Путин.

Наш комитет продолжает работу по рассмотрению основных проблем развития Арктической зоны Российской Федерации. Коллеги, напомню, что и в предыдущий период эта работа велась достаточно активно.

Так, в 2012 году комитетом были проведены парламентские слушания, посвященные государственному регулированию развития и использования Северного морского пути, на которых обсуждался тогда еще проект федерального закона, направленный на внесение изменений в отдельные законодательные акты в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути. В разработке этого федерального закона принимали непосредственное участие члены Совета Федерации, и многие их поправки учтены в итоговой редакции.

В 2013 году были проведены парламентские слушания, посвященные социально-экономическому развитию Арктической зоны Российской Федерации, на которых был рассмотрен широкий спектр задач по развитию Арктики. Конечно, с тех пор произошли существенные подвижки, был принят ряд нормативных правовых актов, регулирующих отношения в этой сфере.

В 2013 году Президентом Российской Федерации утверждена Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. В ней определены основные приоритеты развития региона и меры по их реализации. В октябре того же года был утвержден и план по реализации Стратегии.

Главным инструментом реализации Стратегии призвана стать государственная программа Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года", утвержденная в 2014 году Правительством

В мае 2014 года был подписан указ Президента, определивший сухопутный состав территории Арктической зоны Российской Федерации. В соответствии с указом в состав Арктической зоны Российской Федерации включены территории четырех субъектов Российской Федерации полностью и четырех субъектов Российской Федерации частично. Однако и здесь есть вопросы. Ряд субъектов Российской Федерации выдвигает свои предложения по расширению Арктической зоны.

Я думаю, что сегодня и Александр Константинович Акимов в своем докладе более подробно остановится на этом вопросе. Уверен, мы внимательно слушаем и мнения по данному вопросу всех присутствующих.

Можно отметить, что за последнее время были приняты нормативные правовые акты, сформировавшие правовую базу для функционирования Северного морского пути. Основным, конечно, является федеральный закон № 132, о котором я говорил ранее, закрепивший разрешительный порядок плавания судов в акватории Северного морского пути.

Кроме того, распоряжением Правительства Российской Федерации в мае 2013 года создана Администрация Северного морского пути, приказом Минтранса России утверждены Правила плавания в акватории Северного морского пути, определен размер платы за ледокольную проводку судов. В результате указанного регулирования установлена система выдачи разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути, основанная на выполнении судовладельцем требований, связанных с безопасным плаванием; обеспечивается ежедневный контроль за местоположением судна, снабжение судов необходимой информацией о ледовой, навигационной, гидрометеорологической обстановке по пути следования. Вместе с тем остается нерешенным вопрос о пресечении плавания в акватории Северного морского пути судов, не имеющих разрешений на плавание, выданных Администрацией Северного морского пути. Эту проблему также необходимо решать после детального обсуждения.

Уважаемые коллеги, я думаю, что сегодня уже ни у кого не вызывает сомнения, что развитие Арктической зоны требует не только особых организационных, финансовых, административных, но и правовых подходов. В Арктической зоне, естественно, действует законодательство об охране окружающей среды, земельное, водное законодательство, законодательство о недрах. Однако в действующих законах или не совсем учитываются, либо учитываются недостаточно специфические особенности Арктической зоны.

Вы, конечно же, знаете, что уже предпринимались попытки разработать отдельный закон, устанавливающий особенности осуществления в Арктической зоне экономической, социальной, природоохранной, инвестиционной, миграционной, жилищной политики. В 1998 году проект такого закона был разработан в Совете Федерации. В 2013 году Министерство регионального развития внесло на обсуждение Правительства Российской Федерации проект федерального закона "Об Арктической зоне Российской Федерации", но тогда решили, что принятие закона не обусловлено настоятельной необходимостью и регулируемые им отношения или уже урегулированы, либо могут быть урегулированы отраслевым законодательством. Отчасти это, безусловно, так. Но мы уверены, что федеральный закон или, возможно, ряд федеральных законов об Арктической зоне сегодня необходимы.

Сегодня также важно использовать опыт законодательного регулирования, приобретенный в рамках деятельности по социально-экономическому развитию отдельных российских территорий, например, Дальнего Востока и Байкальского региона.

Вы знаете, что по поручению Президента Российской Федерации, прозвучавшему в Послании Федеральному Собранию в декабре 2013 года, решается задача создания сети специальных территорий опережающего развития с особыми условиями для организации несырьевых производств. На законодательном уровне для этого были использованы особые финансовые и организационные механизмы, такие, например, как установление специального налогового режима для инвесторов.

Большой потенциал имеет создание особых экономических зон на региональном уровне. Считаю, что эти, а также иные, уже существующие правовые механизмы могут с успехом быть применены и для развития Арктической зоны Российской Федерации.

Следует отметить, что работа по развитию Российской Арктики существенно осложнилась в связи с ухудшением экономической ситуации в стране, а также с недружественными действиями ряда зарубежных государств. Это прежде всего проявилось в запрете на поставки технологического оборудования, необходимого для ведения разведки, добычи природных ресурсов, в том числе в Арктической зоне. Поэтому в условиях современной экономической ситуации реализация Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года невозможна без реализации мероприятий по импортозамещению, особенно в топливно-энергетическом комплексе. Для этого необходимо обеспечить локализацию производства перспективного оборудования с использованием мощностей отечественных производителей, включая трансферт западных технологий путем создания совместных предприятий по производству данного продукта.

Важно сместить приоритет в использовании оборудования предприятиями естественных монополий и компаниями с государственным участием в сторону отечественного, обеспечить внедрение механизма льготного финансирования отечественного производства. Ряд важных мер в этом направлении был предложен в ходе проведения 27 февраля 2015 года парламентских слушаний на тему "Реиндустриализация экономики регионов России как базовое условие реализации политики импортозамещения". Полагаю, что эти предложения также могли бы быть использованы в интересах развития Арктической зоны.

В заключение своего выступления хочу отметить еще раз, что Совет Федерации проводит большую работу по совершенствованию нормативно-правового обеспечения развития Арктики. Уверен, что и сегодняшнее наше заседание поставит целый ряд задач для работы парламентариев, регионов и заинтересованных министерств и ведомств.

Уважаемые коллеги, хочу пожелать всем успешной работы. Так сложились обстоятельства, что сейчас я должен принять участие в работе коллегии Министерства строительства и ЖКХ. Рассчитываю, что наше сегодняшнее заседание пройдет в конструктивной и заинтересованной обстановке. Мы обязательно ознакомимся и примем для отработки все предложения, которые будут озвучены. Александр Константинович сегодня проведет парламентские слушания.

А сейчас разрешите передать слово первому заместителю председателя комитета уважаемому Степану Михайловичу Киричуку.

Спасибо.

С.М. КИРИЧУК

Спасибо, уважаемый Дмитрий Игоревич. И огромное спасибо участникам еще раз.

У меня очень простая миссия – помочь Александру Константиновичу и вам всем в реализации этих замыслов. Поэтому, если позволите, вы будете увлекаться такой содержательной частью, а я буду следить за регламентом, который вы же и установите.

Предлагается для докладов дать по 15 минут. С Константином Геннадьевичем я успел уже обменяться информацией, он сказал, что уложится в это время. Надеюсь, что и Рафаэл Михайлович тоже уложится. Содоклады – по 10 минут, остальные выступления – до 5 минут.

И просьба поблагодарить Дмитрия Игоревича, пожелать ему там успешной работы, ну и результатов.

Д.И. АЗАРОВ

Я доложу.

С.М. КИРИЧУК

Договорились.

А сейчас, уважаемые друзья, хочу сказать, что в нашем комитете сложилась очень конструктивная обстановка, связанная с теми проблемами, по которым сегодня здесь мы пытаемся продолжить обсуждение. Было очень много разных решений. Так или иначе эти решения находят свое подтверждение в жизни людей в наших регионах. И огромное значение этому придают те члены Совета Федерации, которые представляют эту северную часть России не только в нашем комитете, но и в Совете Федерации в целом.

Я вижу сегодня здесь достаточно много знакомых лиц – и среди коллег, и среди ученых, экспертов, и среди людей, которые непосредственно занимаются этой работой на местах. Поэтому убежден: все, что просил Дмитрий Игоревич, нам удастся выполнить.

Давайте пожелаем Александру Константиновичу хорошего модераторства, успехов и предоставим ему слово.

Александр Константинович, в добрый путь!

А.К. АКИМОВ

Спасибо.

Добрый день, уважаемые участники парламентских слушаний! Продолжаем работу.

Вначале я хочу сказать, что вам розданы рекомендации наших парламентских слушаний.

И у нас есть сегодня доклады. Я хотел бы поблагодарить министерства и ведомства, которые принимали активное участие в подготовке парламентских слушаний. Эта тема очень серьезная, актуальная, поэтому, конечно, соответствующие министерства очень серьезно подошли, и сегодня их представители выступят с докладами.

Мы пригласили представителей арктических регионов, северных регионов, которые сегодня тоже обмениваются своими мнениями по данной тематике.

Вы знаете (и Дмитрий Игоревич об этом сказал), что проблемы развития Арктической зоны, в целом Севера, Арктики всегда находятся под контролем Совета Федерации. Совет Федерации – палата регионов, и мы, представители регионов, эти вопросы держим под особым контролем: регулярно проходят парламентские слушания, "круглые столы". И я хочу сказать, что в прошлом году под эгидой нашего комитета прошло более 10 крупных межрегиональных научно-практических конференций, форумов, начиная с Санкт-Петербурга, Архангельска, Мурманска и заканчивая Якутском. И, конечно, все эти документы, рекомендации этих конференций мы полностью подытожили, собрали достаточно солидные материалы.

При Совете Федерации создан экспертный совет, который возглавляет уважаемый Вячеслав Анатольевич Штыров. Экспертный совет уже начал свою работу. Материалы сегодня есть. Вы видите, сколько материалов. Российская академия наук специально на научной сессии 16 декабря 2014 года рассмотрела научно-технические проблемы освоения Арктики. Здесь материалов достаточно много. Так что по этой тематике у нас солидный научный, научно-технический, экономический, социальный потенциал, есть о чем сегодня говорить. И мы продолжим эту работу. Экспертный совет в июне тоже рассмотрит эти проблемы в городе Якутске. Мы планируем, что поэтапно, последовательно эти вопросы будут рассматриваться на уровне нашего комитета и других комитетов Совета Федерации.

Кроме этого, есть рабочая группа, которая тоже вырабатывает проекты ряда законов по территориям традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, где также отдельные министерства принимают самое активное участие. Проект закона практически подготовлен. После рассмотрения на экспертном совете мы вынесем его на осеннюю сессию, ну и ряд других законов, потому что без правового обеспечения, без законодательного обеспечения такие серьезные, крупные проблемы нам, конечно, не решить. Не решить социальные вопросы, связанные именно с закреплением трудовых ресурсов, подготовкой кадров, пенсионным обеспечением, и другие социальные вопросы, которые связаны именно с закреплением трудовых ресурсов, специалистов в регионах Арктики. Это прежде всего люди. Конечно, без людей нам не освоить Арктику, поэтому этот вопрос тоже очень серьезный.

Уважаемые коллеги, участники парламентских слушаний, позвольте приступить к нашей повестке. Степан Михайлович по регламенту уже доложил. Так что очень большая просьба, мы должны в два часа полностью уложиться. У нас практически четыре доклада (два доклада и два содоклада представителей министерств) и выступления представителей регионов. Записавшиеся есть. Если кто-то желает выступить с предложениями (по 5 минут), пожалуйста, вы можете передать заранее, чтобы мы могли учесть.

Я предоставляю слово для первого доклада Абрамяну Рафаэлу Михайловичу, директору Департамента развития регионального и приграничного сотрудничества Министерства экономического развития Российской Федерации.

Подготовиться Константину Геннадьевичу.

Пожалуйста.

Р.М. АБРАМЯН

Уважаемый Александр Константинович, уважаемые коллеги! Арктическая зона Российской Федерации составляет пятую часть территории Российской Федерации, на которой проживают около 2 400 тысяч человек, что составляет более половины арктического населения всей планеты. На территории Арктической зоны сосредоточено свыше 95 процентов металлов платиновой группы, более 90 процентов никеля и кобальта, 60 процентов меди, практически все разведанные российские залежи титана, олова, сурьмы, апатита и других ископаемых.

Недра Арктической зоны содержат от 70 до 90 процентов российских запасов золота, алмазов, свинца, бокситов и многих других полезных ископаемых. В Арктике добывается около 80 процентов российского газа и выявлены его значительные ресурсы. Вместе с тем освоению богатейшей природно-ресурсной базы этого мегарегиона препятствует ряд проблемных факторов: это неразвитость инфраструктуры и слабо диверсифицированная структура экономики; это очаговый характер промышленно-хозяйственного освоения территорий и низкая плотность населения; удаленность от основных промышленных центров, высокая ресурсоемкость и, как следствие, высокая стоимость инвестиционных проектов; это зависимость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от поставок топлива, продовольствия и товаров первой необходимости из других регионов страны.

Для преодоления перечисленных факторов, полноценного использования потенциала Арктики в социально-экономическом развитии страны и обеспечения национальной безопасности Президентом утверждены Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. В феврале 2013 года Президентом Российской Федерации утверждена Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. В ней также определены основные приоритеты развития региона и меры по их реализации. В настоящее время осуществляется реализация плана мероприятий Основ и Стратегии.

Буквально в конце прошлого года наше министерство подготовило сводный отчет по реализации плана. В целом можно признать, что те мероприятия, которые были запланированы, реализуются в срок, то есть реализацию можно признать в целом удовлетворительной. В этой работе задействованы 32 федеральных органа исполнительной власти, академии наук, госкорпорации, а также арктические субъекты Российской Федерации.

Главным инструментом реализации Стратегии призвана стать государственная программа Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года", которая была утверждена 21 апреля 2014 года. Вместе с тем уникальной особенностью этой программы является отсутствие бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий. Это, по-моему, единственный такой пример из всех государственных программ. Из этого можно заключить, что документ носит рамочный, аналитический характер и только индикативно отражает финансовое обеспечение мероприятий в других, отраслевых, скажем так, госпрограммах и не может являться инструментом реализации Стратегии, по сути, и достижения поставленных задач. При этом всего, по приблизительным оценкам, на 2015–2020 годы в рамках отраслевых государственных программ и непрограммной части, реализуемых на территории Арктической зоны, предусмотрено порядка 160 млрд. рублей. В настоящее время Правительством прорабатывается вопрос о целесообразности доработки госпрограммы с учетом возможностей ее финансового обеспечения.

Очень важная реализованная инициатива – это указ Президента от 2 мая 2014 года, определяющий сухопутный состав территории Арктической зоны. В соответствии с указом определена Арктическая зона Российской Федерации, включающая четыре субъекта полностью, четыре субъекта частично. Благодаря этому Российская Арктика выделена в самостоятельный объект государственной политики, стратегического планирования. Обеспечена возможность проведения статистических работ на этой территории.

Внешний фон. Большинство арктических держав опережающими темпами развивают инфраструктуру, хозяйственную деятельность в Арктике, активно привлекают частный бизнес, сосредотачивают политические и административные усилия на межотраслевой координации, реализуют комплексные программы освоения арктических пространств и ресурсов.

Для решения задач межведомственной и межрегиональной координации в соответствии с указом Президента Российской Федерации образована государственная комиссия по вопросам развития Арктики, утверждены положение об этой комиссии и ее состав. От Совета Федерации в состав комиссии включен Вячеслав Анатольевич Штыров.

Уже 14 апреля состоится первое заседание государственной комиссии. Сейчас мы готовим повестку и те вопросы, которые мы на нем планируем обсуждать. Основными приоритетами государственной комиссии являются повышение эффективности государственного управления и реализация стратегических приоритетов, определенных Основами и Стратегией в части развития Арктической зоны. Задачами являются уточнение целей и задач государственной политики в Арктике в соответствии с изменением внутривнутриполитической и внешнеполитической обстановки, повышение эффективности

программ и проектов устойчивого развития Арктической зоны, а также вопросы координации деятельности межведомственной и межрегиональной в этой сфере.

С учетом изменений в международной обстановке принципиально важно также активизировать международное сотрудничество в Арктическом регионе, в том числе на двусторонней основе. При этом нужно иметь в виду, что помимо традиционных арктических государств существенный интерес к этому региону проявляют и страны БРИКС, и другие, и, возможно, это наши потенциальные союзники даже идеологические. И очень важно эту работу также развивать на этих фронтах. Необходимо активно использовать потенциал международных арктических организаций, в первую очередь, конечно, Арктического совета.

Без сомнения, вопросы освоения природных ресурсов и защиты национальных интересов в Арктике помимо усилий политических, экономических требуют мобилизации также и, скажем так, правовых ресурсов. В этом плане мы поддерживаем предложения, отраженные в рекомендациях сегодняшних парламентских слушаний, о проработке вопроса о создании федерального закона об Арктике. Мы полагаем, что разработка такого комплексного, системообразующего нормативного акта высшей юридической силы в данной сфере поможет нам решить многие вопросы.

Конечно, уже говорилось о том, что были предприняты попытки, они не увенчались успехом (на то были объективные причины). Но мне кажется, что изменилась ситуация. Во-первых, накоплен значительный опыт, у нас появился и заработал целый ряд системных и стратегических документов в сфере Арктики. У нас уже есть опыт нормативных актов, связанных с комплексным развитием территорий и инструментов, применяемых для поддержки социально-экономического развития на этих территориях. Мне кажется, что с учетом в том числе этих факторов мы можем...

С другой стороны, есть и сложности новые, связанные с финансовыми ограничениями. Для того чтобы закон заработал, все-таки его реализация должна быть подкреплена в том числе и финансовыми средствами. Спасибо за внимание. Надеюсь, в регламент уложился.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Рафаэл Михайлович.

Уважаемые коллеги, Рафаэл Михайлович в своем докладе сказал о подготовке проекта закона о комплексном развитии Арктической зоны. Дмитрий Игоревич говорил о том, что проект закона в принципе был подготовлен, даже на каком-то этапе согласован (тогда в Министерстве регионального развития занимались этой проблематикой). И он достаточно такой подготовленный, с обоснованиями и так далее. Я думаю, что мы продолжим эту работу сообща.

На заседании экспертного совета у Вячеслава Анатольевича тоже планируется обсудить данный проект закона, он в этих недрах есть. Но с учетом изменившейся ситуации, современных реалий, я думаю, с учетом финансово-экономического обоснования эту работу мы должны обязательно продолжить. Без закона нельзя, конечно, такую огромную зону развивать. Даже по границам, по критериям есть вопросы. Например, в Якутии восемь улусов пропали. В Арктической зоне они были, 13 районов было. Но по какому критерию взяли только пять районов? Конечно, нельзя так подходить. Это в свое время научно обоснованные критерии, еще с советских времен полностью Арктическая зона была определена и так далее.

И мы, эксперты, считаем, что нужен, конечно, закон такой комплексный, фундаментальный, системообразующий закон обязательно. Нам надо к этим вопросам по Арктике серьезно готовиться.

Вопросы экологии, международные вопросы, связанные с развитием Северного морского пути, – это достаточно глубокие, фундаментальные вопросы. Международное право тоже надо учитывать.

Позвольте предоставить слово Константину Геннадьевичу Пальникову, директору Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. Пожалуйста.

К.Г. ПАЛЬНИКОВ

Добрый день, уважаемые участники слушаний, коллеги! В своем докладе я постараюсь кратко обрисовать тот комплекс нормативных правовых документов, которые регулируют деятельность в акватории Северного морского пути, и рассказать, как, с точки зрения Министерства транспорта, эта система функционирует. (Следующий слайд, пожалуйста).

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар. (Следующий слайд, пожалуйста).

На международном уровне вопросы судоходства в арктических морях, в том числе и в акватории Северного морского пути, регулируются рядом международных конвенций, стороной которых является Российская Федерация. Это Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов (МАРПОЛ), Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС). В 2017 году вступит в силу кодекс для судов полярного плавания, так называемый полярный кодекс, который был одобрен в конце 2014 года Международной морской организацией. Как вы видите, основа регулирования судоходства в этой зоне находится на международном уровне. (Следующий слайд, пожалуйста).

На межгосударственном уровне регулирование в акватории Северного морского пути осуществляется в рамках документов, принимаемых странами Арктического совета: это Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки, Финляндия и Швеция. На сегодняшний день подписаны и вступили в силу два основных соглашения: Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасении в Арктике и Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике, в соответствии с которым государства берут на себя ответственность по взаимодействию в борьбе с нефтяными разливами в акватории Арктики.

Во вступительном слове Дмитрий Игоревич уже упомянул о том, какие нормативные акты действуют в российском законодательстве. Я позволю себе еще раз акцентировать внимание на этом моменте, а именно: в 2013 году вступил в силу федеральный закон № 132 о Северном морском пути. В соответствии с этим законом создана Администрация Северного морского пути, утверждены Правила плавания в акватории Северного морского пути, определен размер платы за ледокольную проводку и утверждены Правила применения тарифов на ледокольную проводку судов в акватории Северного морского пути, то есть вопросы образования тарифов урегулированы на федеральном уровне.

На слайде мы представили один из скриншотов с сайта Администрации Северного морского пути. Я видел, в программе будет выступление руководителя этой организации, поэтому подробно я остановлюсь только на том, что с 2013 года реализована возможность подачи заявки на плавание в данной акватории в электронном виде. Размещается разрешение

на плавание судна на официальном сайте Администрации Северного морского пути, что значительно упростило процедуру получения разрешения для российских и иностранных судовладельцев. Подобная схема подачи заявок, а также возможность всем участникам процесса дистанционно контролировать наличие разрешений, конечно, очень облегчили организацию судоходства в данной акватории.

Хочу специально отметить, что содержание Администрации Северного морского пути полностью финансируется государством, а услуги для судовладельцев предоставляются свободно и без дополнительной платы.

Для обеспечения функционирования Северного морского пути из бюджета Российской Федерации направляются средства на осуществление следующих функций. На схеме показана такая небольшая блок-схема движения финансовых средств, которые направляются на данную деятельность. В частности, средства направляются на навигационно-гидрографическое обеспечение (это ФГУП "Гидрографическое предприятие"), несение аварийно-спасательной готовности в море (это ФБУ "Морская спасательная служба Росморречфлота"), организацию плавания судов в акватории Северного морского пути (это Администрация Северного морского пути). Финансируются расходы на работу администраций морских портов, расположенных в акватории Северного морского пути. Это администрация морских портов Западной Арктики и администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики. Также средства идут на содержание атомных ледоколов (это ФГУП "Атомфлот") и финансируется строительство новых атомных ледоколов (ответственный также ФГУП "Атомфлот"). Осуществляется финансирование гидрометеорологического обеспечения. Это выполняют организации, подведомственные Росгидромету.

Вторым источником финансирования функционирования Северного морского пути является оплата российскими и иностранными судовладельцами услуг по ледокольному, ледово-лоцманскому обеспечению, оплата портовых сборов в том случае, если суда заходят в морские порты, расположенные в акватории Северного морского пути, а также оплата дополнительных услуг организаций Росгидромета в части предоставления гидрометеорологической информации.

В бюджет Российской Федерации средства возвращаются в виде налогов от организаций, оказывающих услуги по ледокольной и ледовой лоцманской проводке и установленных законодательством Российской Федерации платежей в бюджет от предприятий и учреждений.

Основные затраты бюджета Российской Федерации в настоящее время приходится на финансирование содержания существующих атомных ледоколов и строительство новых судов. Основные финансовые потоки, как я уже отметил, которые возникают при обеспечении плавания судов в акватории Северного морского пути в 2014 году, продемонстрированы на слайде.

Еще раз хотел бы подчеркнуть, что сам по себе Северный морской путь не является ни организацией, ни хозяйствующим субъектом, это акватория, как было отмечено в начале доклада, а непосредственно хозяйственная деятельность – это взаимодействие тех организаций и субъектов, которые ведут ту или иную хозяйственную деятельность.

Во исполнение поручения Президента Российской Федерации Минтранс России подготовлен комплексный проект развития Северного морского пути, который сейчас рассматривается федеральными органами исполнительной власти. При подготовке указанного проекта Минтранс России исходил из следующего. Прогнозируемый грузопоток в акватории Северного морского пути при оптимистическом сценарии в 2020 году может составить до 65 млн. тонн в год. С учетом существующих рисков и неопределенностей, влияющих на привлекательность использования данной акватории для транзитных перевозок, а именно неопределенность грузопотока, связанная с существующими преимуществами перевозки транзитных грузов южным маршрутом и снижением стоимости судового топлива,

сложные гидрометеорологические условия, которые не позволяют судовладельцу точно спрогнозировать срок нахождения конкретного судна в акватории Северного морского пути, мы считаем, что наиболее перспективными для перевозок в акватории Северного морского пути являются грузопотоки, формируемые в местах добычи углеводородного сырья, расположенных на арктическом побережье и континентальном шельфе Российской Федерации. И основной задачей развития Северного морского пути должно стать создание инфраструктуры, обеспечивающей надежность таких перевозок.

Комплексный проект развития Северного морского пути предусматривает следующие функции: осуществление навигационно-гидрографического обеспечения, которое включает в себя выполнение гидрографических, промерных работ по определению глубин моря; определение и поддержание высокоширотного маршрута транспортировки углеводородного сырья, который позволяет использовать крупнотоннажные суда; промерные работы на подходах к морскому порту Сабетта и Новопортовскому терминалу в Обской губе; поддержание глубин в акваториях морских портов и на подходах к ним; промеры в устьевых участках северных рек, в том числе Енисея, Оби и Колымы; работы в районах освоения шельфовых месторождений углеводородов; продолжение издания и актуализация морских навигационных карт, руководств и пособий для плавания; оснащение морских путей, акваторий морских портов и устьевых участков северных рек с морским режимом судоходства средствами навигационного и радионавигационного оборудования; продолжение модернизации береговых и плавучих средств навигационного оборудования. Также предусматриваются строительство и модернизация гидрографических лоцмейстерских судов, гидрографических катеров ледового класса.

План предусматривает усовершенствование несения аварийно-спасательной готовности в акватории Северного морского пути, предусматривающей привлечение линейных ледоколов, работающих в акватории Северного морского пути, к данной деятельности и круглогодичное размещение на ледоколах оборудования и персонала для несения аварийно-спасательной готовности, включая водолазные работы и готовность к ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов. Хочу отметить, что уже есть практический опыт размещения специальных аварийных партий на борту атомных ледоколов, поскольку это единственные суда, которые могут оперативно отреагировать на какие-то внештатные и аварийные ситуации в данной акватории.

Проект плана развития Северного морского пути предусматривает организацию ледокольного обеспечения судоходства, включая строительство новых ледокольных судов. Также предполагается усовершенствование гидрометеорологического обеспечения судоходства, включающее разработку методики прогнозирования типов ледовых условий. Сейчас они разделяются на легкие, средние и тяжелые. Особенно данный прогноз необходим для зимнего периода – с октября по июнь. План предусматривает строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морских портов, расположенных в акватории Северного морского пути.

Перечисленные мероприятия, на наш взгляд, обеспечат надежность перевозок в акватории Северного морского пути, в том числе с мест добычи углеводородного сырья, расположенных на арктическом побережье и континентальном шельфе Российской Федерации. Спасибо за внимание. Доклад окончен.

А.К. АКИМОВ

Спасибо.

Уважаемые коллеги, вопросы (уточнения и так далее) можно будет задать в конце, когда будут выступления.

Константин Геннадьевич, огромное спасибо за подробный доклад. Радует то, что к 2020 году – 65 млн. тонн. Это, конечно, оптимистично. Даже в советское время примерно до 6 млн. тонн всего возили. А сейчас, конечно, объем небольшой, но перспективы... Конечно,

на такой уровень надо выходить, потому что интерес других государств очень большой, в том числе даже страны БРИКС, Азиатско-Тихоокеанского региона выходят, и это самый кратчайший путь. Я считаю, что перспектива Северного морского пути, конечно, очень большая. Это наш огромный плюс, потенциал, который Россия может использовать именно для своих интересов.

Для содоклада я предоставляю слово Максиму Леонидовичу Шерейкину, заместителю Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока. Пожалуйста.

М.Л. ШЕРЕЙКИН

Спасибо.

Уважаемые коллеги! Цифра в 65 млн. тонн, конечно, вдохновляет, но ведь мы – чиновники, и дьявол всегда кроется в деталях. И после озвучивания этой цифры Константин Геннадьевич перечислил факторы (природно-климатические, инфраструктурные и так далее), которые, в общем, эту цифру – в 65 млн. тонн – могут сделать недостижимой. И в целом оценка министерства: если все будет продолжаться, как сейчас (я имею в виду нулевое финансирование госпрограммы и те инвестиции, которые сегодня осуществляются в развитие инфраструктуры в Арктике, особенно в строительство ледоколов), 65 млн. тонн, конечно же, не будет. И нас это немножко пугает, потому что мы видим развитие Северного морского пути как один из основных источников, если не основной источник, развития значительной части российского Дальнего Востока. А еще нас пугают оценки, собственно, наших коллег-конкурентов, и Александр Константинович их озвучил, а я их, может быть, немножко усугублю.

Китайский арктический институт: к 2020 году от 5 до 15 процентов торгового оборота КНР в размере от 300 млрд. долларов до 900 млрд. долларов будет проходить через Арктику (это сотни миллионов тонн). Еврокомиссия: доля международного трафика, проходящего через СМП, составит к 2030 году 15 процентов. Движение судов по СМП может потенциально составить до 25 процентов от всего международного грузооборота (это оценка морского института Южной Кореи). И мы видим, собственно, что активность наших соседей в Азии по Северному морскому пути возрастает. Понятно, что объемы сейчас мизерные, но пока они ежегодно, по нашим оценкам, по нашей информации, удваиваются.

Мы создали в министерстве рабочую группу, есть отдельный отдел, который занимается проблематикой развития Северного морского пути. И основное его направление, конечно же, не дублирование функций Минтранса в создании условий для развития Северного морского пути. Эти условия мало создать, эти условия надо "продать" потенциальным грузоотправителям. Это то, чем сейчас занялось министерство. Мы активно общаемся со всеми крупнейшими грузоотправителями, и картина здесь такая: контейнерные перевозки большинство грузоотправителей не рассматривают или рассматривают, но как резервный путь к Суэцкому каналу и Малаккскому проливу, потому что там могут быть какие-то проблемы, связанные с безопасностью. И в том числе китайские грузоотправители Северный морской путь рассматривают как альтернативный. Отправители грузов, которые связаны с насыпными и наливными грузами, более оптимистично рассматривают возможности Северного морского пути, но все нам задают вопрос: какие инвестиции и в какую инфраструктуру вы произведете, для того чтобы нам обеспечить безопасную проводку наших судов? И здесь наша задача совместно с Минтрансом в той работе, которую они закончат во втором квартале 2017 года (это работа, я так понимаю, по разработке экономической модели Северного морского пути на основании грузопотоков), чтобы это была, естественно, с одной стороны, научно-исследовательская работа; а с другой стороны, в этой работе мы в том числе видим нашу роль в том, чтобы потенциальные грузоотправители приняли участие и подтвердили свою заинтересованность в отправке грузов через Северный морской путь.

В целом в рекомендациях парламентских слушаний отражено большинство предложений и позиций, которые министерство направляло и над которыми работает, – это и

включение муниципальных районов Якутии в Арктическую зону, и проблематика, связанная с федеральным софинансированием внутрирегиональных авиационных перевозок, которые существенно затратны на российском Дальнем Востоке. Но есть несколько моментов, на которые я хотел обратить ваше внимание.

Первый момент связан с налогообложением предприятий без государственного участия: это индивидуальные предприниматели и юридические лица, которые работают на Дальнем Востоке. В результате внесения изменений в закон о государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера, у нас сегодня бизнес, работающий на Крайнем Севере, платит только от фонда оплаты труда 63,2 процента. Рубль – работнику, 63 копейки – в бюджет. При этом в других зонах российской территории, в иных регионах этот показатель составляет 44,1 процента. Вопрос: как будут жить люди в Арктической зоне, что они будут зарабатывать, где они будут работать, если условия для ведения бизнеса не только инфраструктурные и природно-климатические, но и налоговые не стимулируют развитие бизнеса в Арктической зоне? Для справки: в среднем на одного работника эта доплата составляет 25 тыс. рублей (25 900 рублей) в наших арктических зонах.

Министерство предлагало различные меры, как то: внести изменения в закон о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг, для того чтобы установить преференции для местного бизнеса при поставке товаров, работ, услуг для государственных нужд этих регионов; установить повышающий коэффициент для федеральных субсидий на поддержку малого и среднего предпринимательства. Но всё это, так скажем, паллиативные решения, которые кардинально проблему налоговой нагрузки на предприятия не решат. Развитие Севера – это, конечно, государственная задача, и, нам кажется, государство здесь должно принять определенные решения, которые стимулировали бы развитие бизнеса.

Сегодня были упомянуты территории опережающего развития. Первую такую территорию опережающего развития в арктической зоне мы рассматриваем на Чукотке. Но вы должны понимать, что это не совсем тот инструмент, который позволит развиваться бизнесу.

Территории опережающего развития – это прототип особых экономических зон, это конкуренция с аналогичными зонами в Южной Корее и Японии, это массовый продукт для массового инвестора. Он решает инфраструктурную проблему, он решает проблему с налоговыми льготами. Он решит, кстати, ту проблему с взносами, о которой я упомянул. Отчасти он решит, потому что у нас предусмотрена налоговая льгота, которая до 7,5 процента снижает взносы во внебюджетные фонды со стороны резидентов таких зон. Посмотрим, что у нас получится с Чукоткой, но пока здесь сложно сказать.

Нам очень интересен... Есть еще один инструмент, который находится в руках министерства, – это инфраструктурная поддержка крупных проектов. Как правило, это ресурсные проекты, находящиеся далеко, в труднодоступной местности, в суровых климатических условиях, когда необходимо построить инфраструктуру, для того чтобы экономика этого проекта стала окупаемой. Мы сейчас первые шесть проектов отобрали для государственной поддержки. Я думаю, что от успеха реализации этих проектов в значительной степени зависит то дополнительное финансирование, на которое мы рассчитываем.

Для справки. На 2015 год на поддержку и ТОРов, и инфраструктурных проектов на российском Дальнем Востоке выделено 6,3 млрд. рублей. Это еще пока без того секвестра, который может произойти.

И, завершая свое выступление, отмечу, что жители российской Арктической зоны, особенно на Чукотке, очень хорошо представляют, как работают механизмы развития на той же самой Аляске. Мне кажется, эти механизмы развития заслуживают внимания. Они немножко противоречат той практике, которая сложилась у нас. Эту практику надо как минимум изучить. Но большая часть природной ренты от добычи, в том числе

углеводородов и золота, остается на Аляске. И министерство считает, что, конечно, особые территории требуют особого государственного урегулирования. И подходить к регулированию Арктической зоны с теми же мерками, с которыми мы подходим к югу Приморского края, конечно же, невозможно. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо.

И.К. ЧЕРНЫШЕНКО

Александр Константинович, для уточнения все-таки (мы стенограмму ведем)... Вы говорите, 63 процента – не налоговые, а это все фонды...

М.Л. ШЕРЕЙКИН

Да, это все фонды.

И.К. ЧЕРНЫШЕНКО

Давайте терминологию использовать... не налоговый фонд оплаты труда, а все сборы, которые уходят из фонда оплаты труда.

С МЕСТА

Игорь Константинович, дело не в деталях, а чёрт в деталях. *(Смех в зале.)*

И.К. ЧЕРНЫШЕНКО

То есть мы говорим о том (для стенограммы), что мы говорим обо всех случаях.

А.К. АКИМОВ

Хорошо. Спасибо.

Максим Леонидович, огромное спасибо.

Максим Леонидович затронул самую серьезную проблему – как Арктику будем поднимать, чьими руками, какие трудовые ресурсы, как людей закреплять. Без этого какой разговор об освоении Арктики можно вести?

В советское время это была государственная поддержка. Вы знаете закон о государственных гарантиях и компенсациях для лиц, проживающих в районах Крайнего Севера. Очень хороший закон, вплоть до пенсий, до выплат социальных – это все было продумано. В 90-е годы всё это уничтожили, сказали: Север не нужен, и никаких... И сегодня уже мы полумерами начинаем возвращаться, восстанавливаем эти документы. О чем сегодня Максим Леонидович сказал: без этих социальных законов, конечно, мы людей на Север, тем более в Арктику... Это особые условия, там же Чукотка, или возьмите другие арктические регионы... Очень сложно, особенно молодежи, и так далее. Поэтому этот вопрос, конечно, в первую очередь мы должны продумать, если мы хотим серьезно, комплексно освоить Арктику.

ТОРы (территории опережающего развития) начали сегодня уже создавать на Дальнем Востоке, в Арктике. Я думаю, это подход совершенно верный – налоговые льготы, средний и малый бизнес развивать и так далее. Так что этот вопрос сегодня правильно поставлен.

Позвольте предоставить слово Александру Владимировичу Журавскому, заместителю Министра культуры Российской Федерации. Пожалуйста.

А.В. ЖУРАВСКИЙ

Спасибо.

Уважаемые коллеги! Я думаю, что не стоит обсуждать общественно-политическую, экономическую и стратегическую важность темы освоения арктических территорий. На

уровне руководства страны эти тезисы и приоритеты четко сформулированы, на уровне стратегических документов – тоже.

Я скажу только об одном аспекте, который касается и Министерства культуры в частности, – это вопросы обеспечения и учета интересов аборигенных народов и коренного населения, которые проживают на территории Арктической зоны, и в том числе с учетом развития Севморпути.

Поскольку тема касается только пунктиром, то не буду сильно занимать ваше время. Понятно, что обустройство инфраструктуры Севморпути, причальные стенки, транспортная, логистическая системы так или иначе будут касаться тех ареалов жизни, особенно кочевых народов, которые традиционно проживают на территории Арктики. Сегодня аборигенная тематика очень сильно политизирована, в том числе и зарубежными странами, международными организациями. Вместе с тем никто не отменял конституционных обязательств и тех четких, недвусмысленных установок, которые сформулированы в ключевых стратегических документах, касающихся сегодняшней темы. Это Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года, это Стратегия развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года и это Концепция устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации. Документы утверждались в разные годы: в 2008, в 2009 и в 2013 годах. Но в каждом из этих документов вопросам обеспечения и учета прав и интересов аборигенных народов, коренных малочисленных народов уделяется существенное внимание.

Также исходим из того, что в рамках Арктического совета эта тема также является политически значимой и звучащей, особенно с учетом постоянной полемики или дискуссии по поводу прав на шельф и права на промышленное освоение арктических территорий.

Здесь я поддерживаю коллег, в частности Рафаэла Михайловича. Тема, связанная с финансовой необеспеченностью государственной программы по развитию арктических территорий, действительно злободневная. В свое время именно Минрегионразвития (там Елена Станиславовна Чугуевская, блок, который занимался территориальным планированием, в частности) готовил эту госпрограмму, но было в свое время принято решение, что она будет действительно рамочного характера, в аналитических целях, как принято говорить. Совершенно очевидно, что мы подходим к моменту, когда в аналитических целях не работает, поэтому рано или поздно будут приниматься решения.

Когда будут приниматься решения, нужно не забыть о том, что тема аборигенных народов будет актуальна и с точки зрения внешней политики, и с точки зрения политики внутренней. Это касается и вопросов стратегического планирования, потому что перечень территорий или мест традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов установлен Правительством. Но вместе с тем есть территории традиционного природопользования, под создание которых должны быть зарезервированы определенные территории. Разные субъекты решают эти вопросы по-разному: Ханты-Мансийский автономный округ – одним образом, Ямал – другим образом. Но тем не менее на уровне документов территориального планирования, на уровне документов стратегического планирования эти аспекты должны учитываться (и только отчасти учитываются).

Мы подходим к моменту, когда председательствовать в Арктическом совете будут Соединенные Штаты Америки, и в связи с этим обострения этой тематики мы тоже ожидаем.

Вместе с тем в ближайшее время, в 20-х числах апреля, состоится очередная сессия Постоянного форума ООН по вопросам коренных народов, туда направляется официальная делегация Российской Федерации, мы будем инициативно представлять страновой доклад о положении коренных народов. И, конечно, тема самочувствия аборигенных народов в арктических условиях будет очень актуальной. Будем показывать и положительный

региональный опыт, и в том числе опыт экологического движения, волонтерского экологического движения.

Здесь, скажем так, Ямало-Ненецкий автономный округ может нам продемонстрировать положительные практики с островом Белый и с рядом других экологических программ, которые осуществляются в том числе за внебюджетные средства. Полагаю, что это также необходимо учитывать и базировать дальнейшее развитие арктических территорий и идею развития Северного морского пути с учетом тех положительных региональных практик, которые уже сложились и которые могут быть использованы не только в имиджевом, но и в совершенно внятном экономико-экологическом и социальном аспектах. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Александр Владимирович.

Эта тема тоже очень актуальная, и Александр Владимирович правильно на этом сделал акцент, – именно сохранение традиционных отраслей.

Я просто хочу сказать, что Россия и бывший Советский Союз имеют огромный опыт сохранения и приумножения традиций, особенно коренных малочисленных народов Севера и Сибири. Этому у нас учились. Та же Аляска – это раньше была наша территория. В принципе это огромный опыт, и, конечно, надо это продолжать.

И регионы очень многое делают: в Ямало-Ненецком округе 445 территорий традиционного природопользования создали, узаконили, хотя нет федерального законодательства. И надо поблагодарить эти регионы. У нас установились эти традиции, и на самом деле здесь проводится огромная работа, другие могут учиться. Но надо эту работу продолжить в новых условиях. Конечно, есть проблемы, о чем мы и дальше продолжим говорить, уважаемые коллеги.

Переходим к выступлениям. Я хочу поблагодарить докладчиков, всё очень четко, идем по графику.

Я считаю, что сейчас надо давать на выступления по 5 минут. Уважаемые выступающие, я очень прошу четко вносить предложения, в том числе по рекомендациям. Сегодня уже было сказано, что проект закона, программу доработать надо.

Правильно сказал представитель Министерства экономического развития: эта программа просто рамочная, без финансового обеспечения, и, конечно, она сегодня не работает. В основном многие регионы в этом плане критикуют эту программу, говорят, что это пустая программа. Но на самом деле, конечно, она основополагающая. И если ее наполнить содержанием по приоритетным направлениям (финансовое обеспечение...), я думаю, программа очень хорошо будет работать. Были эти программы, они нормально работали. Конечно, по Арктике нужна серьезная программа. Мы уже на федеральном уровне должны эти вопросы рассмотреть.

Здесь есть очень опытные люди, которые Арктику знают не по бумагам, а живут и работают там, имеют огромный опыт. Они в сложное время ничего не бросили, имеют огромный авторитет в освоении Арктики, первопроходцы, можно сказать. И мы им благодарны. Они сегодня присутствуют, из регионов приехали.

Один из них – наш уважаемый Вячеслав Владимирович Рукша, генеральный директор федерального государственного унитарного предприятия "Атомфлот". Его знает и уважает вся Арктика.

Пожалуйста, Вячеслав Владимирович.

В.В. РУКША

Извините, пожалуйста, а Елену Михайловну Вы обидели или я? Я-то в программу смотрю, дама – впереди. *(Оживление в зале.)*

Е.М. ТИХОНОВА

Ничего страшного.

В.В. РУКША

Извините, пожалуйста, уважаемые дамы.

ИЗ ЗАЛА

Она попросила...

В.В. РУКША

А можно сразу три минуты попросить еще плюсом, потому что у меня практический доклад?

А.К. АКИМОВ

Хорошо.

В.В. РУКША

Хотелось бы вспомнить адмирала Макарова. Он предвидел... чуть больше 100 лет назад говорил о необходимости России иметь ледоколы. Сегодня, видимо, действительно это стало актуальным.

На этом снимке изображен первый подход атомного ледокола "Вайгач" к точке будущей отгрузки сырой нефти у Мыса Каменный, Новопортовское месторождение. Где желтым отмечено – это берег, красным – современная линия, работающая до минус 50 градусов. (Дальше, пожалуйста.)

Коротко об истории. Очень важный я хотел показать снимок. Северный морской путь уже в Великую Отечественную войну являлся такой мобилизационной дорогой переброски и ленд-лизских грузов, и военных кораблей с Востока на Запад.

Большой период (Николай Иванович здесь был, особенно в норильский период, сам лично утверждал)... Потому что понятно, что вначале была большая научно-практическая лаборатория, атомный ледокол "Ленин". Кстати, темпы строительства мы до сих пор не перекрыли. 11 ноября 1953 года было принято решение, а 3 декабря 1959 года он был принят в эксплуатацию. Мы сейчас строим 15 лет – от проекта до окончания. Надеюсь, три универсальных ледокола будут построены: головной – в декабре 2017 года и два серийных в декабре 2019 года и в 2020 году.

Я хотел бы обратить внимание на то, что сегодняшняя этап ожиданий Северного морского пути базируется на большом опыте работы по созданию транспортной круглогодичной морской системы для "Норильского никеля".

Почти аналогично, правда, габариты судов немножко другие, в рамках программы была создана серия арктических атомных ледоколов класса "Арктика" и построены "Таймыр" и "Вайгач" – специальные атомные ледоколы для великих сибирских рек (река Енисей, порт Дудинка).

Про грузопотоки говорили. Немножко идет разница от того, кто как что включает. Да, действительно, такой исторический мы пробовали нарисовать... Единственное внизу дописали, что Суэцкий канал в 2014 году – 963 млн. тонн груза. Мы там даже в полпроцента не вписываемся.

Поэтому, конечно, я считаю, Северный морской путь – это в первую очередь новые возможности для углеводородного сырья Обской губы, Ямальского и Гыданского полуостровов и в последующем, конечно, шельфа Карского моря.

Выгоды понятны. Но нельзя забывать, что восемь месяцев – двухметровые льды и самое холодное море – Восточно-Сибирское. Лед однолетний до 1,8–1,9 метра нарастает.

Опыт есть летне-осенних транзитных экспедиций крупнотоннажных судов. Все эти суда по 75 тыс. тонн, по 100 тыс. тонн. Ледокол в 30 тыс. тонн уже меньше судна практически в три-четыре раза. Если раньше ледокол был как минимум, как то же судно, 20-тысячный пароход, то сегодня, конечно, другое судоходство и абсолютно другие задачи.

Константин Геннадьевич, мы все имеющиеся проекты на 2020 год считаем под 30 млн. тонн. В первую очередь, конечно, я бы хотел, чтобы в рекомендациях было как-то озвучено, что реальным двигателем прогресса нынешнего этапа являются, бесспорно, два крупных проекта: "Ямал СПГ" – по морскому вывозу сжиженного газа с Южно-Тамбейского месторождения и проект "Газпромнефти" "Новый порт" – 8,5 млн. тонн вывоза через Мыс Каменный.

Мы постоянно работаем с "Норильским никелем", но в силу специфики продукции никель и медь не измеряются десятками миллионов тонн, а только сотнями тысяч тонн, поэтому другой грузопоток. Ну и, конечно, жаль, хотя мы по-прежнему работаем, взаимодействуем, в первую очередь с нефтяной компанией "Роснефть" и с Паяхским месторождением, наверное, эти проекты чуть медленнее будут идти.

Мы в Сабетте впервые, как-то не очень было отмечено, начали работать с декабря 2013 года в режиме круглогодичной навигации. Если брать помесячно 2014 год, – по 12–14 судов. Для задач "Норильского никеля" мы шесть-семь судов в месяц используем, кто знает практику. Это уже действительно другой грузопоток. На слайде виден облик порта, это реальный порт, который, кстати, добавил полтора миллиона тонн Александру Николаевичу Ольшевскому с точки зрения статистики.

А.Н. ОЛЬШЕВСКИЙ

1 300 тысяч.

В.В. РУКША

Хорошо.

Важнейшее событие произошло для нас, потому что это первая зимняя отгрузка сырой нефти Новопортовского месторождения. Поэтому проект идет. Мы как-то мало об этом говорим, но "Газпромнефть" вложила уже в целом в развитие новопортовского проекта 348 млрд. рублей, и еще там 150 миллиардов наверняка будет. Но при этом, даже при цене на нефть в районе 40 долларов, я так понимаю, проект достаточно эффективен.

Первая отгрузка.

При полном развитии уже где-то в мае 2017 года вывоз семью танкерами (по 36 тысяч тонн каждый) 12 судозаходами в месяц составит около 700 тыс. тонн, то есть 8,5 млн. тонн в год. Это уже существенное, мощное месторождение.

Мы также уже и сейчас чувствуем и видим присутствие Министерства обороны в Арктике, поэтому взаимодействуем. Надо, на мой взгляд, более плотно, иметь взаимные планы, потому что, конечно, вопрос в количестве.

Мы восстанавливаем в соответствии с приказом нашей государственной корпорации "Росатом" лихтеровоз "Севморпуть", уверены, что он должен стать мощным арктическим, в хорошем смысле, рейдером, который полностью решит все вопросы доставки грузов в любой период. Это судно класса ARC-7, которое практически само преодолевает полтора метра льда. Мы его хорошо знаем по эксплуатации в предыдущие десятилетия. Я думаю, что на данный этап и на ближайшие 10–15 лет он многие задачи позволит решать в Арктике.

Такая общая картинка по потребителям и росту. Как видите, у нас был, как мы называем, норильский период, когда почти все силы атомного ледокольного флота были направлены на решение задач "Норильского никеля", был тяжелый период отсутствия заказчиков, мы, можно сказать, бегали за заказчиками. И сейчас мы уверенно себя чувствуем

в связи с тремя основными заказчиками: "Ямал СПГ", "Газпром Нефть Новый Порт" и "Норильский никель".

Но при этом возникла проблема, о которой сказал Константин Геннадьевич. Мы полностью, Константин Геннадьевич, потеряли интерес ко всяким транзитам и аварийно-спасательным работам. Да, хороший закон у вас сделан, с одной стороны. Но, как и тогда говорил, при этом в новом законе № 132 полностью потерян источник финансирования аварийно-спасательной готовности. Раньше, когда мы взаимодействовали на базе старого закона, мы понимали, но мы получали в виде обязательного платежа и честно выполняли свою работу. Сегодня, как видите, уже зимой (я написал там, Военно-Морской флот плюс экспедиция) у нас пятого ледокола нет. Атомный ледокол в год – это примерно 700 млн. рублей. Мы потеряли благодаря новому закону 500 млн. рублей. Вот и вся арифметика, ничего... Поэтому вопросы реального финансирования аварийно-спасательной готовности в Арктике... Я согласен с Вами, что атомный ледокол – одна из самых мощных, эффективных и быстросействующих единиц, но без финансирования ничего не получится.

Мы уже сейчас говорим о преемственности атомных ледоколов. И вторая главная просьба к организаторам нынешних слушаний – как-то обратиться, особенно в Министерство финансов... Почему? Потому что сейчас много идет, понятно, по известным причинам, перемещений по срокам строительства новых ледоколов, но, как видите из графика, у нас нет полугода на то, чтобы не построить в соответствующие сроки. Мы и сейчас продлили, кстати, ресурс "Таймыра" и "Вайгача" уже под 200 тыс. часов, что обеспечило их работу до 2019–2020 годов. Но больше уже физически нет у этих технологий... И без строительства новых трех ледоколов... Конечно, все те большие проекты и все те ожидания, которые мы имеем по развитию Арктики, особенно через реальные производственные, промышленные точки роста, даже просто необходимость, потому что падающая добыча углеводорода в Западной Сибири, я не сомневаюсь, может замещаться только Ямальским регионом. А без преодоления двухметровых льдов, то есть без атомных ледоколов, хотя бы в таком минимальном количестве, этого не сделать. Спасибо за внимание.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Вячеслав Владимирович.

Видите, какая ситуация по атомным ледоколам? Конечно, это наша перспектива по строительству новых ледоколов, в планах есть, но по финансированию правильно ставится вопрос.

С МЕСТА

Можно уточнить? Вячеслав Владимирович, а у Вас есть сомнения по источникам финансирования, по объемам по двум оставшимся?.. Просто Вы как-то не озвучили.

В.В. РУКША

Нет. У меня есть сомнение в том... Боюсь, Минфин сдвинет это финансирование, особенно по серийным, года на два-три вправо. По их мнению, вроде бы можно сдвигать. Я пытаюсь им объяснить, что нельзя сдвигать: цикл строительства – шесть лет, он непрерывный. Любая подвижка вправо на деле, помимо удорожания, приведет к тому, что это будет стоить еще процентов на 20–30 больше.

А.К. АКИМОВ

Надо взять на контроль этот вопрос. Спасибо.

Елена Михайловна Тихонова, министр экономического развития Мурманской области. Пожалуйста.

Е.М. ТИХОНОВА

Спасибо, Александр Константинович.

Уважаемые участники парламентских слушаний! Я, конечно, в полной мере поддерживаю просьбу об усилении контроля за строительством атомных ледоколов, которую озвучил Вячеслав Владимирович, но хотела бы остановиться на других аспектах.

Пресловутое северное удорожание, о нем много говорят. Мы оцифровали на примере Мурманской области. Энергоемкость ВРП – в 1,8 раза выше, чем в среднем по России. Понимаем почему: полярная ночь, длительный отопительный сезон. Затраты на приобретение топлива, вы видите, как превышают российские показатели, на приобретение энергии – также почти в два раза. А в советское время производства строились под дешевую электроэнергию. Поэтому, конечно, это является существенным ограничением ведения предпринимательской деятельности и повышением издержек ведения бизнеса в регионе.

Заработная плата также превышает средние российские значения. И мы понимаем, что кроме заработной платы есть еще гарантии и компенсации, выплачиваемые отдельными предприятиями. Я имею в виду проезд к месту проведения отпуска, удлиненный отпуск, провоз багажа (раз в два года). Бизнес иногда все-таки это делает. Бюджет делает 100 процентов, бизнес делает... Это тоже дополнительные издержки. И нас Минэкономразвития России в этой части услышало, но пока еще практических результатов нет. Требуется специальный механизм компенсаций (возможно, через внебюджетные фонды) для работодателей, которые эти затраты несут.

Также как вариант для малого и среднего бизнеса – это дополнительные субсидии, именно на компенсацию затрат бизнеса.

Сельское хозяйство – это у нас наиболее проблемный, убыточный вид деятельности. Мы его почему сохраняем? Мы хотим, чтобы наши жители имели диетические продукты, хотя бы в минимальном размере. На сегодняшний день обеспеченность по мясу и молоку – порядка 10 процентов. Это очень мало, но это то, что важно в таких суровых климатических условиях иметь жителям. Мы поддерживаем финансово, но этого недостаточно. Федеральный закон № 44 не дает возможности ни нашим образовательным учреждениям, ни учреждениям здравоохранения покупать напрямую. Если бы соответствующие поправки были в этот закон внесены в части...

А.К. АКИМОВ

Вы внесли как раз по этому вопросу.

Е.М. ТИХОНОВА

Да. Поэтому мы просим это рассмотреть.

Кроме того, силовые структуры, которые в последнее время тоже увеличивают свое присутствие в регионе по понятным причинам, могли бы пользоваться местными продуктами. Поддержали, с одной стороны, и им бы тоже было полезно.

Мы гордимся, что Мурманск называют рыбной столицей, но последние события... Вы видели, как изменили ценники на рыбную продукцию. Рыба конкурирует с экспортными ценами. И тут у нас пакет предложений. Пакет предложений кнута и пряника. С одной стороны, мы, конечно, понимаем, что нужно отрегулировать вывозные пошлины. На мой взгляд, время пришло, об этом уже и Шестаков говорил (Росрыболовство).

И, конечно, необходимо решить застарелую проблему, "с бородой", – проблему "незаходных" судов. "Незаходные" суда – это кость в горле. Это выращенный нашими деньгами рядом стоящий порт Киркенес. В упадке инфраструктура порта Мурманск. Разовым решением, разовой амнистией снятия таможенных платежей и пошлин мы могли бы решить эту проблему. Суда, построенные за рубежом, имеют к инвестиционным затратам плюс 23 процента. Неподъемно, даже в текущих условиях. Прошу учесть.

Давно рассматривается вопрос об акваториальном планировании. На сегодняшний день еще не так остро, но уже возникает конфликт интересов между хозяйствующими субъектами на прибрежных территориях. Условно, у нас есть предприятие, которое

выращивает рыбу, а рядом – танкер, который будет перегружать нефть. На сегодняшний день в законодательстве это не урегулировано. Было несколько походов к разработке этого закона – о морском акваториальном планировании на уровне Министерства регионального развития. Понятно, с его упразднением эта работа несколько пробуксовывает. Считаю, к ней можно вернуться.

И в заключение... Конечно, я поддерживаю инициативы всех выступивших докладчиков о необходимости федерального закона, без него сложно все вопросы урегулировать, и наполнения финансами государственной программы. Спасибо за внимание.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Елена Михайловна.

Жизненные вопросы Вы поставили, я думаю, реальные. Надо на федеральном уровне рассматривать эти вопросы.

Слово предоставляется Александру Николаевичу Ольшевскому, руководителю федерального государственного казенного учреждения "Администрация Северного морского пути". Пожалуйста.

А.Н. ОЛЬШЕВСКИЙ

Спасибо.

Уважаемые коллеги! Как уже было сказано, на нашу администрацию Кодексом торгового мореплавания возложена организация плавания судов в акватории Севморпути, а также выполнение основных функций, которые показаны на следующем слайде.

Это прежде всего (первая функция) прием заявлений о получении разрешения на плавание судов, рассмотрение таких заявлений и выдача разрешений на плавание. Как уже было отмечено, таким образом, законом введен разрешительный порядок плавания в акватории Севморпути.

На этом слайде представлены процедуры рассмотрения заявлений на плавание, которые подаются по электронной почте, как уже Константин Геннадьевич отмечал, в сроки от 120 до 15 дней. Заявления размещаются на нашем официальном сайте и рассматриваются в течение 10 рабочих дней. А информация о выданных разрешениях, так же как уведомление об отказе в выдаче разрешения, размещается на сайте не позднее двух рабочих дней с момента принятия решения. Процедура прозрачная, нами скрупулезно выполняется, и до сих пор за время работы администрации нареканий со стороны судовладельцев нет в этой части.

В 2014 году были выданы разрешения на плавание судов в акватории Северного морского пути 631 судну, в том числе 111 судам под иностранным флагом, что составляет 18 процентов. И окончательно не получили разрешения всего лишь семь судов, и это только 1 процент от общего числа, на которые поступили заявления.

Тем не менее мы имеем пример демонстративного нарушения правил плавания. В летнюю навигацию 2013 года наша администрация трижды обоснованно отказывала в праве плавания в акватории Северного морского пути известному судну международной организации "Гринпис" "Арктик Санрайз". Тем не менее, несмотря на это, судно, уже получив уведомление об отказе в разрешении на плавание, 24 августа самовольно вошло в акваторию Севморпути и тем самым грубо нарушило российское законодательство. Мы следили за его продвижением, следили также и сотрудники Пограничной службы ФСБ России. Но они ничего не могли предпринять, так как законодательством Российской Федерации не предусмотрены какие-либо меры по пресечению плавания в акватории Севморпути судов, не имеющих разрешений. Поэтому судно-нарушитель двое суток беспрепятственно бороздило Карское море, как вы видите на слайде. И только когда оно вошло в зону безопасности российского сейсмического судна, проводящего там геофизические исследования, и подвергло суда и находящихся людей действительно

реальной опасности, в конечном итоге было задержано российским пограничным кораблем "Виктор Кингисепп" и выдворено из акватории Северного морского пути.

Поэтому в целях недопущения плавания судов без разрешений Администрации Севморпути целесообразно возложить обязанности по пресечению несанкционированного доступа в акваторию на береговую охрану Пограничной службы ФСБ России с наделением ее необходимыми полномочиями. В июне 2014 года мы такое предложение представили в Администрацию Президента Российской Федерации, на основании чего "Президент поручил Правительству представить предложения по дополнительным мерам, направленным на недопущение несанкционированного судоходства в акватории СМП". Это цитата из поручения Президента. Мы отмечаем, что в проекте рекомендаций парламентских слушаний тоже есть пункт – рекомендовать Правительству рассмотреть этот вопрос – именно о наделении Пограничной службы ФСБ России такими полномочиями.

Мы просим нас поддержать, потому что, мы считаем, это очень важный аспект организации плавания судов в акватории Севморпути.

Еще один вопрос, тоже требующий, как мы считаем, серьезного рассмотрения и решения рано или поздно. Здесь представлен пример осуществления спасательной операции в Арктике летом 2013 года.

Экипаж катамарана "Бабочка" с двумя гражданами Франции на борту (черной линией на карте показан его путь от мыса Барроу, дальше эта линия идет пунктиром) пытался пройти из Аляски в Исландию через Северный полюс. В точке, отмеченной кружочком, они поняли, что никуда они уже не доплывут, ни до какого берега, и подали сигнал бедствия. Это все происходило в зоне ответственности Российской Федерации. Руководил спасательной операцией российский морской спасательный подцентр, расположенный в порту Певек.

Береговая охрана Соединенных Штатов Америки сообщила нашему подцентру, что район бедствия находится вне пределов досягаемости американских вертолетов. Единственное, что могут сделать американцы, – это направить самолет для сброса терпящим бедствие продуктов и теплых вещей. Поэтому было принято решение для поиска и спасения людей направить через достаточно тяжелые льды (вы видите, оранжевым отмечены сплоченные льды, от 7 до 10 баллов) российский линейный ледокол "Адмирал Макаров", который до этого осуществлял проводки судов в акватории Севморпути в Чукотском море. Вот эта бордовая линия – он пошел от мыса Шмидта и вернулся потом в Певек.

Так вот, ледокол 3 сентября, уже через двое с половиной суток, пройдя во льдах 870 миль, подошел к месту бедствия.

Вот видите на слайде: на этой льдине – катамаран, терпящий бедствие.

Вот ледокол поднял этих людей горемычных и их плавсредство на борт и уже 6 сентября доставил пострадавших в порт Певек, причем прошел во льдах 1841 миль всего за пять с половиной суток. Никакое другое плавсредство, кроме российского линейного ледокола (в данном случае это был дизельный ледокол, или это будет атомный ледокол), никто бы этого не смог сделать в существующих условиях.

Этот пример наглядно демонстрирует, что на удаленных от берегов глубоководных и высокоширотных маршрутах, которые и будут использовать для перевозки углеводородов крупнотоннажные суда всех этих развивающихся проектов, в этих условиях осуществлять аварийно-спасательные операции или операции по ликвидации разливов нефти, что немаловажно (в ночное ли время, при плохой погоде) реально могут только линейные ледоколы, работающие в акватории Севморпути. Причем ледоколы способны оказать помощь как судам проводимых ими караванов, так и пройти через льды для помощи судам, находящимся от них на большом расстоянии, в несколько сотен миль, и практически в любую погоду. А вот все другие средства, предлагаемые для этих целей, включая самые экстравагантные (воздушные подушки, аэросани, экранопланы), в ледовых условиях просто-

напросто непригодны, тем более в условиях полярной ночи, снегопадов, отсутствия видимости.

Здесь представлен эпизод вывода из льда поврежденного танкера "Нордвик", который нарушил правила плавания, получил пробоину длиной в несколько метров в подводной части корпуса, и мы были вынуждены заниматься спасательной операцией, причем просить Росатомфлот, и по нашей просьбе Росатомфлот двумя атомными ледоколами осуществил швартовку судна, перегрузку части груза, чтобы вывести место пробоины над уровнем воды, и вывел потом этот горемычный танкер из льдов на чистую воду.

Как видно, здесь разреженные достаточно льды, они опасны при столкновении корпуса суда со льдом. Но в этих условиях бороться с разливом вполне возможно – бонованием, скиммерами. То есть, видите, не сплошной лед. И мы считаем, что в такой ситуации спасти танкер, а также ликвидировать разлив нефти, если бы он произошел, не дай бог, кроме атомных ледоколов, которые работают в этом районе Севморпути, никто не сможет.

И когда говорят о недостаточности на ледоколах емкостей для сбора нефтесодержащей смеси с поверхности при ликвидации разливов нефти, надо напомнить, что ледоколы, которые сейчас строятся (о чем упоминал Вячеслав Владимирович), двухосадочные. Там, чтобы выходить на минимальную осадку, огромная балластная система, то есть емкость балластных танков – 8 тыс. куб. метров. Вот такой емкости ни одно судно... Это гораздо больше, чем любое специализированное судно, построенное для ликвидации разливов нефти. Тем более те специализированные суда никогда не придут в этих широтах в район бедствия без помощи ледоколов. А если даже и с ледоколами они придут, то это уже будет поздно. А ледоколы работают на трассе. Даже если он будет в нескольких... ну, в сотне миль, он своевременно "подбежит" к месту аварии и окажет помощь.

Поэтому мы с удовлетворением отмечаем, что в комплексном проекте развития Северного морского пути, который подготовил Минтранс (о чем говорил Константин Геннадьевич), упомянуто это круглогодичное размещение (следующий слайд, пожалуйста) на всех линейных ледоколах оборудования и персонала для аварийно-спасательной готовности, включая водолазные работы и готовность к ликвидации разливов нефти. Но мы считаем, что это нужно несколько конкретизировать, в том числе и предусмотреть финансирование какое-то.

Как сейчас обстоят дела с размещением на ледоколах этого персонала? Во-первых, это происходит только в летнее время, только на двух ледоколах. Специалисты командированы за счет Морспасслужбы, причем, находясь на борту, они ничем не заняты, кроме несения готовности (а будет авария, не будет...), то есть ходят в спортзал, поддерживают свою спортивную форму, готовность поддерживают. Откровенные бездельники... что само по себе отрицательно влияет на экипаж, потому что все же трудятся, и никто не любит, когда рядом люди, которые откровенно ничего не делают. Поэтому мы считаем, что этих специалистов, в том числе по экономическим причинам, целесообразно включать в состав экипажей для выполнения ими обычных обязанностей по эксплуатации ледокола во время отсутствия чрезвычайных ситуаций, которые, как мы понимаем, не ежедневно у нас наступают.

Имеется опыт многих десятилетий эксплуатации линейных ледоколов, когда на всех линейных ледоколах, работающих в Арктике, были так называемые матросы-водолазы. Они в свободные от водолазных спусков дни несли ходовую вахту на руле, были заняты судовыми работами, но когда надо было спускаться, чтобы провести водолазный осмотр, сменить лопасть, проверить осадку вала, просадку гребного вала, они работали как водолазы.

Естественно, выполнение этих судовых обязанностей должно оплачиваться оператором ледокольного флота, когда они работают как члены экипажа. А вот несение этим персоналом аварийно-спасательной готовности: их подготовка, выполнение ими аварийно-

спасательных работ и ликвидация разливов нефти – это уже не входит в услуги по ледокольной проводке и должно, как мы считаем, финансироваться за счет федерального бюджета.

Мы всё это предлагаем уже не первый год, это очень важный, на наш взгляд, момент. Просим поддержать наши предложения. Спасибо за внимание. Доклад окончен.

А.К. АКИМОВ

Александр Николаевич, спасибо.

Арктика ошибок не прощает, правильно говорит Александр Николаевич. Вся технологическая цепочка, вплоть до аварийно-спасательных работ, должна обязательно финансироваться вовремя, и вся эта система должна работать бесперебойно, конечно. Разные ситуации бывают, там сутки решают или даже минуты, попробуйте людей спасти там. Это во-первых.

Во-вторых, конечно, охрана границ. Минобороны серьезно занялось Арктикой, учения уже провели. В 90-е годы вообще сняли же войска, которые на Севере стояли, границы были открыты в какой-то степени. Конечно, такого бардака не должно быть, правильно сегодня об этом сказали. Кто-то заехал, пусть это "Гринпис" и так далее, как они могут без разрешения плавать по внутренним водам России? Ни в коем случае. Конечно, сейчас эти правила ужесточаются, тут навести порядок нужно однозначно.

Я предоставляю слово Виктору Николаевичу Губареву, заместителю Председателя Государственного Собрания (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия). Виктор Николаевич тоже с Колымы начинал, все прошел.

В.Н. ГУБАРЕВ

Спасибо, Александр Константинович.

Я, уважаемые товарищи, хотел бы тоже коротко выступить с некоторыми конкретными предложениями.

Мне кажется, нужно сосредоточиться на рассмотрении и принятии тех законов, которые уже разработаны. Просто десятилетия-то ждать нельзя, некоторые, может быть, меньше, но они требуют принятия.

Нас удивляет, почему отложили рассмотрение законопроекта об ускоренном социально-экономическом развитии Дальнего Востока и Байкальского региона. Он прошел обсуждение во многих субъектах Федерации, очень серьезно над ним поработали, везде получил одобрение. Более того, сегодня в Государственной Думе рассматривается корректировка бюджета (я не знаю, будет больше или меньше), и где-то около 17 миллиардов рублей хотят снять с финансирования этой программы. Тогда как же дальше строить планы и думать, как они будут осуществляться?

Законопроект об Арктической зоне давно же подготовлен. Это не просто арифметика, когда республика ставит вопрос о том, что в указ Президента Российской Федерации должны были вместо пяти войти 13 районов. Повторюсь, это не арифметика, это же дает правовую основу, моральные силы и возможность тем, кто там проживает, опираться на это.

И вообще нужен закон, а не только указ. Только с территориями арктических районов за последние 20 лет половина населения уехала. Было около 200 тысяч человек, более 70 тысяч уехали. Но это же восполнять надо. Мы же называем цифры, сколько там находится природных ресурсов, и их в конечном счете будем разрабатывать. А кто будет разрабатывать? Наемные рабочие туда приедут? Наши люди, которые будут там. Поэтому этот закон нужно принять.

Более того, сейчас есть законопроекты, которые необходимы и тоже лежат. В докладах уже коснулись вопросов коренных малочисленных народов Севера. Это не просто

политика, нужно же сохранить образ жизни. И те законопроекты, которые сейчас уже представлены в Государственную Думу, в Совет Федерации, нужно принимать, – о государственной поддержке народов, ведущих кочевой образ жизни... Вот Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока сейчас этим законопроектом занимается. Нужно его поддержать и как можно быстрее принять.

Мы с вами коснулись проблемы оказания медицинских услуг и озабочены этим. Сегодня не предусматривается финансирование на федеральном уровне участковых больниц. А это касается Арктики, это касается Севера. А как же дальше там окажем людям медицинские услуги? И вот соответствующий законопроект представлен в Государственную Думу, его нужно поддержать, принять и внести изменения.

Второй вопрос. Нужно обобщить опыт, который имеется во всех северных, арктических субъектах Федерации. Я не ущемляю заслуги других субъектов, но могу сказать, что в республике принято более 20 законов, касающихся коренных малочисленных народов Севера, один из которых – об этнологической экспертизе. Одним из первых был принят закон в Якутии, который в законные рамки ставит взаимоотношения недропользователей и проживающих на этих территориях коренных малочисленных народов Севера. Но сегодня требует внесения изменений закон о территориях традиционного природопользования.

Мы провели Год Арктики, составлена государственная программа, создали арктический совет при главе республики. Мне кажется, нужно обобщить опыт, который имеется в каждом субъекте Федерации, и на федеральном уровне, там, где есть основания (а есть основания во многих законопроектах), их поддержать.

Сейчас мы готовимся к проведению заседания экспертного совета и очень признательны Вячеславу Анатольевичу Штырову, который возглавляет Экспертный совет по Арктике и Антарктике при Совете Федерации. Мы в июне готовы сделать все для того, чтобы заседание экспертного совета прошло результативно. Создан государственный комитет Российской Федерации при Президенте Российской Федерации, и мы готовы предложить, чтобы его первое заседание прошло в Тикси, в том регионе, где все проблемы – и освоения Севморпути, и другие – концентрируются.

И третий вопрос – по Севморпути. Если посмотреть историю, многие из нас знают, что в 30-е годы, когда создавалось управление Севморпути, ставилась задача не только освоения Севморпути и организации его работы, но развития прибрежных территорий, прежде всего социально-экономического развития. И за короткое время прорывно решены были проблемы: была создана полярная авиация, получили социально-экономическое развитие и транспорт, и авиация прибрежных территорий, проводились определенные работы на судоходных реках, которые впадают в Северный Ледовитый океан.

Сегодня нужно Администрации Севморпути действительно заняться вопросами организации судоходства на северных реках в прибрежных территориях при организации Севморпути. Спасибо за внимание.

А.К. АКИМОВ

Спасибо.

С МЕСТА

Можно уточнить?

А.К. АКИМОВ

Да.

С МЕСТА (тот же)

Вы в Тикси предлагаете, наверное, заседание госкомиссии по Арктике провести? Вы сказали "госкомитет".

В.Н. ГУБАРЕВ

Да, заседание государственной комиссии, с Рогозиным, да.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Виктор Николаевич.

Сейчас мы дадим слово регионам. Дмитрий Викторович Погорелый, директор Государственно-правового департамента администрации Ямало-Ненецкого автономного округа. Пожалуйста.

Д.В. ПОГОРЕЛЫЙ

Большое спасибо.

Уважаемые участники конференции! Хотел бы еще раз поблагодарить за то, что при разработке и освоении Арктики не забывается о поддержке и развитии прав коренных малочисленных народов Севера. Александр Владимирович и мои коллеги, в частности, в выступлениях говорили об этом.

Хотел бы также обратить внимание на то, что, на наш взгляд, на федеральном уровне необходимо все-таки закрепить методику и порядок проведения этнологической экспертизы, поскольку в настоящий период времени такое право гарантировано коренным малочисленным народам Севера – участвовать в ее проведении. Вместе с тем методически и процедурно это никак не регламентировано.

Второй момент, на наш взгляд, который также подлежит законодательному регулированию и неразрывно связан с промышленным освоением Арктического региона, – это методика расчета убытков, причиненных объединениям коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока.

В настоящий период времени действует методика, которая носит рекомендательный характер. С 2009 года, к сожалению, в некоторых регионах она применяется, в некоторых не применяется. Все равно исходят из того, что с хозяйствующими субъектами в каждом отдельном случае договариваются отдельно такие объединения. Поэтому мы предлагаем на законодательном уровне доработать ту методику, которая есть, и закрепить уже непосредственно ее обязательность.

И последний вопрос, на который я хотел бы обратить внимание, Елена Михайловна сказала о нем, – о поддержке традиционной хозяйственной деятельности непосредственно коренных малочисленных народов Севера, в том числе актуально это и для Ямало-Ненецкого автономного округа, оленеводства.

На наш взгляд, необходимо внести в ряд законов также изменения, предусматривающие в том числе обязательность страхования от ряда рисков, которые возможны. В частности, актуальны для нашего региона: образование ледяной корки, препятствующей доступу оленей к кормовой базе; высокий уровень снежного покрова, который, безусловно, ежегодно ведет к гибели большого количества оленей, и травёж диких животных.

Кроме того, на наш взгляд, также необходимо вернуться к государственному статистическому наблюдению в отношении граждан, относящихся к коренным малочисленным народам Севера. На наш взгляд, такое наблюдение позволит оценить эффективность принимаемых мер и позволит своевременно принимать меры, необходимые для поддержания прав. У меня все. Спасибо за внимание.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Дмитрий Викторович.

Я хотел бы поблагодарить руководство Ямало-Ненецкого округа за то, что они провели огромную работу. Недавно эксперты ООН были (как раз по отчету, по 10-летию

Так что у нас в отдельно взятых регионах проводится огромная работа, мы просто иногда о ней не знаем. Этот опыт надо распространять везде. Они и законы приняли. По Якутии тоже рассказали. Молодцы в этом плане. Целенаправленно работает Ямало-Ненецкий округ, я замечаю. И они в подготовке этих документов принимают самое активное участие.

Слово предоставляется Александру Николаевичу Пилясову, директору Центра экономики Севера и Арктики Совета по изучению производительных сил Министерства экономического развития Российской Федерации и Российской академии наук. Пожалуйста.

А.Н. ПИЛЯСОВ

Спасибо, Александр Константинович.

Дорогие коллеги! Три момента я хотел бы осветить и обозначить проблемы.

Первый момент. Если мы будем анализировать все документы федерального уровня по Арктике, которые вышли в последние годы, то мы увидим два типа документов. Первый тип – это документы, где арктическая специфика сердцевинно подана, поднята, и к таким документам, безусловно, относится Стратегия. И второй тип документов – который сделан по принципу: давайте по всему федеральному законодательству, где есть отсылочные нормы на Арктику, их соберем и сделаем новый документ. Ко второму типу относится, безусловно, госпрограмма, где, в общем, собраны по всему федеральному законодательству отсылки к Арктике, и представлены там эти документы.

Мне представляется, что, конечно, мы, все собравшиеся, заинтересованы в том, чтобы наше арктическое законодательство развивалось преимущественно по первому пути, то есть поднимая, всемерно акцентируя, подчеркивая арктическую специфику, специфичность. Но для этого нужны арктические законодатели, которые за ночь из владимирских, рязанских, костромских не рождаются, то есть нужно целенаправленно их готовить. Это не курсы ледокольщиков на пять-семь лет, это, конечно, делается быстрее, но тем не менее должны быть целенаправленные усилия и отдельные усилия, для того чтобы такие люди, квалифицированные, компетентные, достраивающие свои нормативно-правовые компетенции плюс еще приобретающие арктические, были у нас. Это мне представляется исключительно важным.

Второй момент – о федеральном законе об Арктической зоне. Я насчитал пять версий этого закона за последние 20 лет.

Первая – назаровская. Помните, был такой у нас начальник Чукотки, который в 1998 году предложил первую версию закона об Арктической зоне, сделанную по принципу: если мы арктические, значит, нужны государственные субсидии, федеральный бюджет, давай денег. Это была первая версия.

Последняя (пятая) версия – хабриевская. Это версия Института сравнительного правоведения. Она построена именно по второму типу: везде в федеральных законах, где у нас есть отсылочные нормы про Арктику, давайте сведем и кодифицируем отдельным законом.

Я догадываюсь, и практика последних 20 лет, которую можно рассматривать просто учебным случаем, показывает, почему все эти пять версий закона потерпели фиаско. Наверное, какой-то идеологический стержень, который необходим этому закону, был упущен, именно поэтому все эти версии тонули. За 20 лет ни одна из них не была реально утверждена.

У меня гипотеза (и я это предлагаю), что этим стержнем, идеологическим стержнем федерального закона об Арктической зоне, могли бы быть проблемы безопасности, потому

что именно в Арктике они звучат как нигде остро. Это проблемы национальной безопасности, это проблемы безопасности человеческой жизни, это проблемы экологической безопасности, безопасности местных сообществ и так далее. Сквозная проблема, типичная и характерная исключительно, и прежде всего, для Арктики.

Третий момент – это по Северному морскому пути. Здесь собрались крупные специалисты, и я просто не имею права что-то добавлять к их знаниям и к их, безусловно, уникальным компетенциям, я скажу очень кратко несколько моментов, которые мне кажутся важными по этому поводу.

Первый момент. Представляется, что Севморпуть мы должны рассматривать, как это было в традициях советского времени, как комплексный инвестиционный проект особого типа. Почему особого типа? Потому что он осложнен соображениями национальной безопасности, очень чувствительными для нас. И поэтому это не просто такой коммерческий проект, это инвестиционный проект с сильным геополитическим компонентом, составляющей.

И мы обязаны обеспечивать комплексность подхода к нему. То есть сегодня этот подход называется модным словом "проектный". Под него должно быть проектное финансирование, то есть должны быть заточены институты, для того чтобы обеспечить комплексное развитие Севморпути, не отдельных его составляющих, о которых мы слышали, а именно во всей совокупности, комплексно. И в этом комплексном развитии мы должны учитывать два драйвера, которые сегодня выдвигаются как очень динамичные, важные и меняющие всю среду развития Севморпути. Это, конечно, драйвер развития стран Азиатско-Тихоокеанского региона, которые проявляют огромный интерес, и, конечно, будут там присутствовать, и будут менять всю среду навигации по Севморпути. Речь идет о Корее, Сингапуре, Китае и так далее. То есть мы не можем игнорировать этот контекст, не вообще глобализацию, а конкретно настойчивое желание там присутствовать азиатских стран, быстро и динамично развивающихся.

И второй момент – это, конечно, реалии потепления. Мы тоже должны их учитывать, понятно, с оговорками, понимая, что тут есть как бы цикличность определенная, но практика последних 15–20 лет показывает, что это состоявшиеся реалии и мы должны под них подстраивать и институты нашей навигации по Севморпути, и управление Севморпутем, и этот проект, о котором мы говорили. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Александр Николаевич.

Александр Николаевич всегда высказывает фундаментальные, интересные вещи в целом по Северу, по Арктике. И за это огромное спасибо.

Я тоже считаю, что по Арктике нужен комплексный, инвестиционный, инновационный такой подход. И такая программа по Арктике нужна, прорывная для России, и, вполне возможно, даже в советское время она была осуществлена в какой-то степени, как космос тот же. Я считаю, что для нас очень подходит эта программа – лучшие умы собрать, и в принципе в инженерном, технологическом плане мы вполне можем в России сделать прорыв.

Я думаю, что такой рентабельный, интересный проект был бы, как по Северному морскому пути, так и другие, например, разработка шельфового месторождения и так далее, комплексно.

Я думаю, что Минэкономразвития должно придерживаться такого подхода. Я думаю, что такой программно-целевой подход... Правильно Александр Николаевич говорит, что у нас есть связь... Туда инфраструктура тоже войдет: это и полярная авиация, ледокольная, Северный морской путь, связь, космос и так далее. Это же все равно связано.

И проект, я считаю, получился бы очень интересный. По Дальнему Востоку есть, и по Арктике, я думаю, многие бы заинтересовались, и можно было бы даже привлечь инвестиции других стран. Конечно, над этим надо подумать. Я считаю предложения науки очень интересными.

Сейчас предоставляю слово Сергею Владимировичу Бресткину, начальнику Центра ледовой гидрометеорологической информации государственного научно-исследовательского центра "Арктический и антарктический научно-исследовательский институт".

С.В. БРЕСТКИН

Я хочу поблагодарить организаторов парламентских слушаний за то, что предоставили возможность выступить. И хочу вернуться к основной теме сегодняшних слушаний – проблемы законодательного регулирования в сфере развития Северного морского пути. Проблемы действительно есть. Хочу обратить внимание участников на одну из этих проблем, которая мне представляется одной из важнейших. В проекте рекомендаций есть такая фраза, она очень мне понравилась: "Действующие законодательные и нормативные акты или совсем не учитывают или учитывают недостаточно специфические особенности Арктической зоны". Примером такого нормативного документа, который (возьмем более мягкую формулировку) недостаточно учитывает эти особенности, являются Правила плавания в акватории Северного морского пути.

Какую именно специфическую особенность Арктической зоны они не учитывают? Дело в том, что мореплавание в Арктике больше всего зависит от ледяного покрова, то есть самый главный фактор, который все остальные гидрометфакторы перекрывает, – это распределение льда. И особенность этого явления, которое называется "ледяной покров", – это чрезвычайно высокая временная изменчивость и чрезвычайно высокая неравномерность.

Собственно, если понимать эти две особенности и уметь их мониторить и прогнозировать, эффективность работы на Северном морском пути может возрасти в разы. Правила плавания не учитывают в достаточной степени эту особенность. Что я имею в виду? Во-первых, разрешения. Одна из основных функций, которая возложена на администрацию Северного морского пути, – выдача разрешений на проход в акваторию Северного морского пути. Допускается до 120 календарных дней для заблаговременной подачи заявок, потом – 10-дневный срок рассмотрения.

Я хочу сказать, что абсолютно невозможно за такой длительный период определить условия плавания на конкретных трассах. Это просто за пределами прогнозируемости лежит. Этот период, конечно, нужно существенно сократить либо дать право администрации корректировать свое решение, которое выдано с такой заблаговременностью, потому что реальные условия в большой степени вероятности не будут соответствовать тому первоначальному прогнозу, который был сделан по распределению льда. Собственно, эти прогнозы наш институт и предоставляет, но надо понимать их применимость.

Кроме того, в Правилах плавания основными критериями, единственными критериями допуска судов в акваторию Северного морского пути являются категории ледовых усилений. Тут есть вопросы, но, в общем, это правильно. На самом деле есть еще другие характеристики, которые нужно учитывать по состоянию судов. И второй критерий – это тип ледовых условий. Выделяются всего три типа: тяжелый, средний, легкий. Это такое упрощение сложнейшего явления природы, которое представляет собой ледяной покров, это то, что называется "простота хуже воровства". Потому что как определяются эти типы? Эти типы зависят исключительно от относительной площади ледяного покрова (это та часть моря, которая занята льдом, так называемая ледовитость) и от площади ледяных массивов.

На самом деле эта типизация была введена для долгосрочных прогнозов, то есть от двух до четырех месяцев. Заблаговременность почему? Потому что это единственное, что с такой заблаговременностью действительно можно спрогнозировать. А условия на конкретных трассах могут существенно отличаться. Вероятность, допустим, тяжелых

условий на трассе выше в случае, если тяжелые условия в целом по морю, и ниже, если легкие условия в целом по морю. Но реальные условия могут существенно отличаться.

Поэтому, конечно, эти критерии в Правилах плавания тоже необходимо уточнить. Конечно, мы над этим думаем, и есть конкретные предложения, как это сделать, но в данном случае я хотел бы просто эту проблему обозначить, что она есть, ее надо решать. И поэтому я предлагаю в рекомендации парламентских слушаний в раздел "рекомендовать Правительству Российской Федерации" внести дополнительно один пункт в такой примерно редакции: рассмотреть вопрос о внесении изменений...

С МЕСТА

Вы в письменном виде передайте, читать сейчас не надо.

С.В. БРЕСТКИН

Хорошо. У меня написано. В общем, это все, что я хотел сказать.

А.К. АКИМОВ

Спасибо. Ценное предложение.

Уважаемые коллеги, надо посоветоваться. Сейчас я дам слово коллеге Валерию Васильевичу Сударенкову, члену Комитета Совета Федерации по науке, образованию и культуре, и Иванову Георгию Викторовичу. Я бы попросил Вячеслава Анатольевича подвести итоги. Он, как опытный руководитель, председатель Экспертного совета, знает Арктику хорошо и ответит на определенные вопросы.

Еще кто-то настаивает на выступлении? Предложения по рекомендациям есть? Пока нет.

Тогда Валерий Васильевич Сударенков, пожалуйста.

В.В. СУДАРЕНКОВ

Спасибо большое. Присутствующим может показаться, что человек из континентальной России – это как человек с улицы, вроде не сюда зашел.

А.К. АКИМОВ

Нет-нет, так не думаем.

В.В. СУДАРЕНКОВ

Я сразу хочу сказать, что, во-первых, я питаю особую симпатию к своим коллегам из комитета, так что весьма благодарен за то, что вы согласились, чтобы я участвовал.

Во-вторых, первопроходец с моей родины Иван Прончищев захоронен в поселке Усть-Оленёк. Еще раз огромная благодарность за то, что жители поселка сохраняют эту могилу уже свыше 200 лет в прекрасном состоянии.

В третьих, Максим Леонидович Шерейкин – самый эффективный инновационный администратор Калужской губернии, поэтому я не мог не обратить внимание на его участие.

Ну и, наконец, мне довелось быть докладчиком от России по Европейской конвенции о ландшафтах в Совете Европы, и это меня, собственно, привело сюда, поскольку только здоровая Арктика может быть основой здоровой России, по-иному не может быть.

Я только отошлю уважаемое собрание к словам Президента, произнесенным в 2011 году, и все, на этом фактически закончу. Свои предложения я подам в письменном виде.

"Бурная хозяйственная деятельность в Арктике принесет пользу только в том случае, если между интересами экономики и задачей сбережения природы будет обеспечен разумный, грамотный баланс, рассчитанный не на 10–15–20 лет, а по-настоящему на долгосрочную перспективу".

Моя проблематика по приоритетам здоровых ландшафтов, естественно, вписывается в то, что предстоит сделать в нашей великолепной Арктике. Так что я всё передам и не буду комментировать. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Валерий Васильевич.

Валерий Васильевич совершенно верно сказал: здоровая Арктика – здоровая Россия – здоровая планета. Это легкие планеты, это и вечная мерзлота, льды. Конечно, все понимают это. И мы должны сохранить Арктику для будущих поколений, экологию, чистоту и так далее, это наше богатство сегодня, не только богатство России, но и всего мира, конечно.

Уважаемые коллеги, сейчас я передам слово Иванову Георгию Викторовичу, старшему преподавателю кафедры строительства и применения Военно-Морского Флота Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации.

Пожалуйста.

Г.В. ИВАНОВ

Здравствуйте, уважаемые товарищи! Благодарю за то, что меня пригласили. Я представляю научное и учебное сообщество Министерства обороны в лице Академии Генерального штаба и также являюсь членом Экспертного совета по Арктике и Антарктике, который возглавляет Вячеслав Анатольевич Штыров. Я бы хотел назвать некоторые аспекты военной безопасности, о которых нельзя не сказать.

Прежде всего, хотелось бы высказать первый, главный тезис о том, что никакой милитаризации Арктики нет. Если мы увидим после сегодняшнего заседания, что средства массовой информации каким-то образом будут говорить о милитаризации Арктики, – это полная неправда и на самом деле ничего даже близкого к этому нет. Наши планы полностью укладываются в те нормативные пределы оргструктуры Вооруженных Сил, которая была раньше, и никакого расширения Вооруженных Сил нет.

С этой позиции мне бы хотелось отметить (вот у меня материалы парламентских слушаний 2012 года), что сделан колоссальный шаг вперед. Но этот колоссальный шаг вперед больше относится к вопросам управления, а не к вопросам законодательного обеспечения.

У нас в Министерстве обороны на сегодняшний день создано Объединенное стратегическое командование на базе Северного флота, которое в уникальном экземпляре объединило все силовые структуры, существующие в Российской Федерации. Этот штаб базируется в Мурманской области. У нас создан центр управления обороной Российской Федерации, который также объединил все силовые структуры.

И, поднимая сегодня вопрос развития Северного морского пути, конечно, это невозможно сделать без силового блока, который сейчас объединен в единый кулак. И этот единый кулак наконец-то пришел к единому пониманию, что нужно развивать объекты двойного назначения, что нужно развивать те вопросы, которые важны не только для обороны государства, но и служат народно-хозяйственным целям.

И одна из важнейших задач, которая сейчас возложена на Министерство обороны, – это уточнение прямых исходных линий, которые определяют морскую границу Российской Федерации. Эта работа возложена не только на Министерство обороны, она раньше была возложена на Минрегионразвития, сейчас на Минэкономразвития. Плюс задействовано Министерство иностранных дел.

И я бы сказал, что, поднимая вопросы уточнения госполитики, нужно уточнять не только элементы госполитики, но и ответственность, потому что поручения по уточнению прямых исходных линий были изложены в основах госполитики 2008 года, в стратегии

развития Арктической зоны 2012 года и в документах 2013–2014 годов, а воз, как говорится, и ныне там.

А в чем здесь проблема? А проблема в нашей, отечественной нерасторопности. В отличие от нас, все арктические государства уточнили свои исходные линии и, что самое интересное, прирастили свои границы. И когда мы сегодня поднимаем вопрос, как же нам противодействовать "Гринпису" и другим, прежде всего мы должны максимально закрыть свои территории законным образом, обозначив их территориальные воды.

А.К. АКИМОВ

Законно.

Г.В. ИВАНОВ

Законно, конечно. Есть механизмы.

И для этого малого пробуксовывания вопроса я бы предложил в комитете по федеративному устройству, может быть, совместно с Комитетом по обороне и безопасности заслушать специалистов Министерства иностранных дел, потому что именно они затягивают вопрос. И их позиция не совпадает с моей личной позицией, с позицией других министерств и ведомств, которые боятся, а что же подумает международное сообщество.

Давайте все же, у нас есть национальные интересы, есть отработанные методики мировые... Вопрос по определению прямых исходных линий должен быть решен как можно быстрее, тем более что мы подаем заявку на расширение континентального шельфа на 1 200 тысяч, а, честно говоря, нам не от чего их определять.

У нас есть старые исходные линии, которые давно уже не отвечают интересам, поскольку они изменены.

Следующий аспект – демографическая политика. У нас демографическая ситуация во всех арктических регионах, какие бы мы ни говорили хорошие слова, отрицательная. Отток населения из Арктики существует, и это устойчивая тенденция. Очень сложно решать вопросы обеспечения безопасности государства, в том числе военных, когда реально население уменьшается, вопросы территориальной обороны и другие вопросы, когда сейчас наши военные гарнизоны полностью заселяют большую часть островов Арктики. Это очень сложно сделать.

Я полностью разделяю озабоченность министра экономики Мурманской области об энергосбережении, о формировании цены, но у нас также есть целый комплекс законодательных актов (а мы сегодня всё же говорим о законодательстве), которые позволяют сегодня совершенно на законных основаниях банкротить предприятия.

Я бы привел великолепный пример (с отрицательной стороны) Арктикоморнефтегазразведки. Создан целый комплекс законодательных актов, выполнив которые в законном порядке будет обанкрочено государство. Это наш флагман развития Арктики. Этому посвящены многочисленные исследования нашего экспертного совета. Кому интересно, кто более подробно хочет с ними ознакомиться, они есть в библиотеке, есть в нашем экспертном сообществе, пожалуйста, мы готовы их предоставить.

Такая же проблема существует в обеспечении медицины, в обеспечении здравоохранения. То есть у нас любой военнослужащий (по аналогии посмотрим), любой гражданин, проживающий в районах с низкой плотностью населения, может полностью не иметь нормального медицинского обеспечения. На законных основаниях могут быть закрыты школы, он не может получить высшего образования. Это по тем нашим стандартам, которые приняты и на сегодняшний день действуют. Пожалуйста, давайте мы на этот момент тоже обратим внимание.

Безусловно, я поддерживаю то, что необходимо и статус улусов изменить. С военной точки зрения, это наши граждане, которые потенциально занимаются территориальной обороной.

Мы также должны знать, что на трассе Северного морского пути сейчас активно идут разработки, согласно которым в порту Певек будет плавучая атомная электростанция, которую тоже нужно защищать, оборонять, а не питать иллюзий, что на нее никто не нападет и она будет защищена на основании наших международных договоров. Все будет не так. Мы должны сами на это смотреть.

И вопрос об ассимиляции населения. Если смотреть по образу и подобию, что же делается сейчас в Сибири и на Дальнем Востоке, мы знаем о том, что масса семей сейчас уже породнилась с нашими китайскими товарищами, с нашими корейскими товарищами. И мы не должны допустить, чтобы аналогичная тенденция проникла в Арктику. Мы должны заботиться о своем населении, мы не должны допустить ассимиляции, потому что если (с военной точки зрения сказать) будет призыв по мобилизации, честно говоря, такие семьи непонятно в какую сторону будут мобилизованы. На этом я заканчиваю. Благодарю за внимание.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Георгий Викторович. Очень дельные предложения, принимаются.

Я думаю, что вместе с комитетом по обороне и Минобороны (со Степаном Михайловичем мы обговорили) те предложения, которые Вы сегодня высказали, мы обязательно обсудим, формат найдем. Эти проблемы совершенно верно сегодня Георгий Викторович обозначил. Мы законодательно отстаем во многих правовых вопросах.

Вы здесь совершенно четко обозначили эти проблемы. Спасибо.

Николай Владимирович Власенко, член Совета Федерации. Пожалуйста.

Н.В. ВЛАСЕНКО

Спасибо, Александр Константинович.

Уважаемые коллеги! Очень коротко. Я представляю Комитет по экономической политике, и поэтому, может быть, немножко о другом хотел сказать. Знаете, есть такое высказывание (мне очень нравится): если хочешь угробить проект, надо придать ему масштаб. Мне кажется, одна из ошибок сегодняшних парламентских слушаний – это их масштабность и, как следствие, набор очень разрозненных пожеланий, которые, в общем-то, не следуют одной цели.

Мне понравилось выступление Ольшевского Александра Николаевича, который говорил о проектно-подходе. И, мне кажется, Северный морской путь надо обязательно рассмотреть отдельно.

Я не услышал здесь, к сожалению, о важнейших его проблемах как экономического проекта, то есть какие есть пожелания у зарубежных, у иностранных заказчиков, для того чтобы эффективно его использовать.

Смотрите, у нас есть данные, что 18 миллиардов в год Россия вкладывает в развитие этого проекта, а отдача пока, насколько я понимаю, через налоги – 0,5 миллиарда, то есть типичный затратный проект. Любые затраты, даже если это политические затраты, можно и нужно обсчитывать, иначе мы получаем просто "черную дыру", куда вваливаем деньги, потому что это надо.

И в этой связи, как пожелание, следует все-таки рассматривать отдельно эти проекты, то есть отдельно развитие территорий и развитие проекта СМП. И в первую очередь было бы интересно послушать о маркетинговых исследованиях потребителей. Повторяю, есть внутренние потребители, которые связаны с развитием шельфов, а есть

внешние транзитные потребители. Вот этот морской путь может являться альтернативой Суэцкому каналу.

В свое время Вячеслав Владимирович Рукша как-то рассказывал, когда мы были в Мурманске, об этих своих видениях. Но мне кажется, обязательно в пожеланиях должно быть такое, мы обязаны стараться зарабатывать на таком вроде бы привлекательном объективно проекте. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо.

Я хотел бы просто дополнить слова Николая Владимировича в том плане, что мы рассматриваем правовое обеспечение, законодательное, во-первых, по Арктике. Во-вторых, конкретно по Северному морскому пути есть очень хорошая, разработанная со всеми расчетами, четкая программа по развитию Северного морского пути. И по отдельным тоже – по разработке шельфового месторождения и так далее. Но мы, как Совет Федерации, рассматриваем эти проблемы более широко, комплексно, с социальными подходами именно по закреплению трудовых ресурсов.

Сейчас я предоставляю слово Вячеславу Анатольевичу Штырову, председателю Экспертного совета по Арктике и Антарктике.

В.А. ШТЫРОВ

Уважаемые коллеги! На самом деле вопросы проблематики Арктики и Антарктики находятся в последние годы в центре внимания и Президента, и Правительства, и, естественно, Совета Федерации. Мы их довольно часто рассматриваем в том или ином ракурсе, разрезе. Активно работает экспертный совет, который рассматривает и отдельные проблемы, и комплексные проблемы, ища подходы к разработке тех или иных законодательных инициатив и рекомендаций для Арктического совета при Правительстве Российской Федерации. И в ряду этих всех мероприятий сегодняшние слушания, организованные нашим комитетом по региональной политике, я думаю, были очень полезны.

Александр Константинович, мы должны для себя разделить, как бы суммируя, высказывания и предложения всех участников на три части, на три группы.

Первая группа. Здесь прозвучало достаточно много таких предложений, которые уже сегодня можно перекладывать на язык законодательных инициатив и быстро решать эти вопросы. Предложения по рыбной промышленности, предложения по Северному морскому пути, которые связаны, допустим, с порядком выдворения за пределы или со смешанными командами, которые выполняют функции в чрезвычайных ситуациях. Здесь предложения и по коренным малочисленным народам Севера.

Короче говоря, есть такие вопросы, которые реальны, понятны и которые можно достаточно быстро реализовать путем внесения поправок в действующее законодательство.

Здесь мы не должны давать никому поручений, а Совет Федерации должен взять на себя инициативу по разработке соответствующих проектов законов.

И мы должны поставить, Степан Михайлович, для себя задачу, ваш комитет координирующий, а все остальные должны подключиться, и мы подключим их для того, чтобы уже до конца текущей весенней сессии эти проекты законов были, потому что, несмотря на кажущуюся простоту, на самом деле потребуются очень большая работа по их согласованию и внедрению. Например, господин Журавский хорошо знает это на примере коренных малочисленных народов Севера. Он сам много раз выступал с разными инициативами и сам же блокировал многие другие инициативы. Это первое.

Я еще раз говорю, что по итогам работы со стенограммой сегодняшнего заседания таких вопросов можно выявить несколько, я думаю, больше шести, с учетом того, что коллеги еще сдадут свои письменные предложения.

Далее. Вторая группа вопросов требует более широкого рассмотрения, наверное, на уровне самого Совета Федерации, естественно, с проведением каких-то предварительных процедур. Предположим, вопрос о ходе работ по разграничению российского пространства в Арктике (я имею в виду международный аспект) заслуживает внимания и рассмотрения, наверное, на "правительственном часе" заседания Совета Федерации с соответствующими рекомендациями Правительству, потому что действительно вопрос суперактуальный. И я согласен с тем мнением, что на самом деле сталкиваются позиции министерств и ведомств: у МИДа – одна, у ученого сообщества – другая, у Министерства обороны – третья. И мы никак не можем выбраться из этой трясины и какой-то четкий план выполнить, хотя бы те задачи, которые были раньше поставлены Президентом и так далее. Это такой большой, как мне кажется, вопрос.

И, наконец, третья группа – это общие законы, которые касались бы всей Арктики, всей Арктической зоны. Здесь неоднократно в том или другом аспекте от многих выступавших звучали предложения или мнения о том, что необходимо разработать специальный закон об Арктической зоне, и даже говорилось о том, что может быть предметом этого закона. Говорилось о том, что этот вопрос имеет свою историю, и попытки создать такой закон были, но они не были реализованы.

Но могу вам сказать, что и в нашей новейшей истории, совсем новой, на которой чернила не высохли, тоже ведь... На самом деле, когда разрабатывались действующие основополагающие документы, помните, у нас есть три документа: Основы государственной политики в Арктике, утвержденные Президентом, Стратегия развития Арктики и государственная программа. Предполагалось, что будет разработан закон об Арктической зоне после определения сухопутной границы. Но этот закон решили не разрабатывать. Это решение Правительства Российской Федерации. И его нет. В чем здесь причина? На самом деле причины достаточно глубокие.

Причина первая. На мой взгляд (я выражаю свою точку зрения исходя из опыта работы над законом о Дальнем Востоке, я уже своим коллегам говорил об этом), существует такое превалирующее идейное обоснование всей экономической политики в Российской Федерации, которое основано на либеральных таких идеях о том, что тогда будет конкуренция и тогда будут события развиваться естественным, а не искусственным путем, и это должно повысить конкурентоспособность национальной экономики. Когда будут равные условия для всех предприятий в Российской Федерации, не будут делаться исключения ни в отраслевом разрезе, ни в территориальном. Все должны жить по одним законам. Это господствующая идея. И поэтому экономический блок Правительства Российской Федерации с трудом воспринимает идеи о том, что для некоторых территорий России должны быть созданы особые условия социально-экономического развития, особые условия.

Обоснованием для такого подхода является тот факт, что если мы делаем одинаковые условия для всех, то формально мы делаем равенство, а фактически мы ставим в неравные условия и людей, и бизнес. Об этом хорошо говорили сегодня на примере Мурманской области в отношении издержек производства, которые там складываются естественным путем.

Следовательно, уже в равенстве сразу содержится неравенство. Если мы хотим выравнять условия на некоторых территориях, то мы должны создать неравенство в законодательстве, при этом, естественно, беря за основу действующие федеральные законы (скажем, налоговый кодекс создали) и делая для определенных территорий исключения (изъятия из этого налогового кодекса). Закон опирается на Налоговый кодекс, но некоторые пункты у него иные. Поскольку придется перевероршить весь свод законов, так как мы имеем дело с комплексным развитием территории, то, по сути дела, возникает необходимость собрать все эти изменения в одно целое и сделать нечто вроде северного кодекса или дальневосточного кодекса.

По Дальнему Востоку проект такого закона проработан, но он пока находится в стадии обсуждения. Я думаю, что несколько причин есть, почему он до сих пор не продвинулся.

В принципе такой подход мы должны осуществить и в отношении Арктики, как бы собрав все те документы, которые раньше были, попытавшись сделать вот такой комплексный арктический закон. Сама постановка вопроса правильная. А вот своевременна она? Я еще раз говорю, она потому не реализуется, что существуют две противоположные точки зрения. Это с нашей точки зрения постановка вопроса правильная, с точки зрения экономического блока Правительства – это не факт. Это идейный спор, если хотите.

А.К. АКИМОВ

Теоретически, да.

В.А. ШТЫРОВ

А существуют еще и практические соображения. Вы сразу скажете: ну, наверное, это все связано с тем, что кризис. Да, конечно, кризис повлиял на решения по Дальнему Востоку и повлияет на наши предложения по Арктике. Но по Арктике существует еще и другой аспект, над которым нам следует подумать. Понимаете, если по Дальнему Востоку нет никаких альтернатив, если на Дальнем Востоке не будут сделаны решительные шаги, то Дальний Восток может быть потерян, об этом говорил неоднократно и Президент. А вот по Арктике ситуация несколько замороженная.

Что является непосредственной причиной для такой активности в Арктике, которая сейчас у нас на уровне Федерации проявляется? Я думаю, существуют три главных причины.

Первая – это, конечно, восстановление обороноспособности. Я не говорю о милитаризации, а говорю о восстановлении обороноспособности на наиболее вероятном как бы театре противостояния с наиболее вероятным противником.

Вторая – всеобщий интерес к Арктике, который возник в связи с глобальным потеплением, вызвал необходимость застолбить там свои границы, поскольку они не были должным образом юридически оформлены. Почему такое внимание к научным исследованиям, доказательствам всевозможным, что вот эти полярные владения – наши, что хребет Ломоносова – это есть продолжение берегового шельфа и так далее? Это попытка найти четкие географические, а потом и юридические обоснования застолбить за собой территорию. Вот вторая причина. Если этого срочно не сделать, можем потерять.

Есть локально-экономическая причина. Минтранс совершенно справедливо говорит, что, когда они рассчитывают объем перевозок грузов по Севморпути, они рассчитывают 65 млн. тонн груза в основном за счет нефтегазового комплекса. Все остальные отрасли – в стороне.

Да, действительно, ситуация сложилась так, что нефтегазовому комплексу, который исторически находился на севере Западной Сибири, для того чтобы восполнить выбывающую добычу, необходимо сделать следующий шаг. Ему два шага надо сделать. Один – Восточная Сибирь. И вы знаете нефтепроводы "ВСТО", "Сила Сибири" и так далее. И один – Северная Сибирь. Это удобно для них.

С этой точки зрения, реализация таких проектов жизненно важна для нашей страны. А теперь подумайте, чтобы далеко не уходить, о нефтегазовом комплексе в восточной части Арктики. А там на самом деле существуют перспективы – и в Чукотском море, в Восточно-Сибирском и в Море Лаптевых. Есть ли необходимость начинать разработку этих месторождений, учитывая себестоимость добычи и низкую конкурентоспособность? Можно создать вообще льготные условия, ничего с этих месторождений не брать и не получить, зато нефть выкачать и продать.

Но этот пример говорит о том, что на самом деле, возможно, еще не созрели все экономические предпосылки для такого тотального похода в Арктику. Может, это состоится

несколько позже. И поэтому Правительство считает, что необходимо делать локальное облегчение бизнес-климата для локальных вещей, допустим, убрать НДС на Ямале.

Это вторая причина, почему идут споры – принимать, не принимать закон. Но мы должны наработки делать, мы должны их создавать. Это общий закон об Арктике.

Но есть еще два очень важных вопроса. Мне кажется, мы должны сесть за разработку еще двух общих законов, но они должны носить более локальный характер.

Первое. Необходимо создавать закон о пространственном и территориальном планировании сухопутной зоны шельфа и морского пространства в Арктике. Мы сейчас пока еще шутками занимаемся: одну буровую поставили и так далее. А представьте себе, что завтра эта буровая окажется в центре Севморпути. Как их развести? Надо создать нечто вроде той конструкции, какую создают Земельный, Градостроительный и иные кодексы на суше. Надо создавать теперь для шельфа, для Арктики отдельно. Надо учитывать условия вечной мерзлоты и так далее.

Вот этот закон, Александр Константинович, мы должны обдумать и начинать его разрабатывать и писать.

А.К. АКИМОВ

Да.

В.А. ШТЫРОВ

И второй локальный закон – это, конечно, по Северному морскому пути. Независимо от того, что будут приняты первые два закона, третий все равно надо делать. Но я сторонник тех идей, которые сегодня здесь настойчиво звучали, что мы сначала должны создать проект, идею, новую идеологию Северного морского пути, а потом писать законы для его функционирования.

Потому что далеко не факт, что нынешний Северный морской путь в будущем останется таким же, какой он сейчас есть. Чем мы с вами занимаемся? Мы с вами сейчас занимаемся восстановлением советского Северного морского пути. Советский Северный морской путь – это каботажный путь, как говорят моряки, это связь вдоль побережья.

Я уверяю вас, думаю, что это не станет международным путем. Туда не пойдут огромные танкеры – через пролив Вилькицкого и так далее. Где-то другие должны быть маршруты, пути, совершенно другие подходы к обслуживанию Севморпути и так далее. Стыковка его с меридиональными нашими транспортными потоками, я имею в виду наши великие реки – Енисей и так далее... Как они состыкуются? Стыковка Севморпути с полярной авиацией – это очень важный вопрос, и так далее.

Это должен быть проект. Когда мы создадим этот проект, то тогда можно и писать под него особый закон. Это вопрос сложный, а может быть, спорный, может, вы не согласитесь.

Но нам его надо рассмотреть и в этом направлении, Александр Константинович, какое-то решение принять по итогам сегодняшних слушаний. Собственно говоря, это всё. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Вячеслав Анатольевич.

Вячеслав Анатольевич, как грамотный профессионал и управленец, изложил, как нам нужно действовать. Спасибо.

Здесь наш аксакал Николай Иванович Рыжков (мы специально пригласили), тоже член нашего комитета. Очень хорошо знает все эти перипетии.

Н.И. РЫЖКОВ

Спасибо. Уважаемые друзья! Я, честно говоря, не собирался выступать. Я – член Комитета по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, то есть это наш комитет проводит сегодня слушания, поэтому по долгу своей службы я обязан присутствовать.

Честно говоря, что меня побудило сейчас взять слово? Я знал, что на Севере не все в порядке (за эти годы там произошли очень сильные изменения или не происходят по-настоящему изменения) и что там положение очень тяжелое. И я в этом сегодня убедился: выступающие товарищи и по технике, и навигации, и экономике здесь говорили всё.

На мой взгляд (я это говорю как политический, может быть, деятель), в стране существуют две зоны опасности, две зоны нашего приоритета, которые мы должны беречь как зеницу ока. Первая – это Дальний Восток.

Вы знаете, тут Иванов Георгий Викторович говорил.

Ваше звание какое?

Г.В. ИВАНОВ

Капитан 1 ранга.

Н.И. РЫЖКОВ

Капитан 1 ранга здесь докладывал. Мне понравилось его выступление. 25 миллионов человек живут от Урала до Тихого океана на территории нашей Сибири. Представляете, какие это просторы и сколько там людей. Если только китайцы захотят когда-то 100 миллионов бросить туда людей (под разными предложениями – женитьба, не женитьба, еще какие-то экономические дела будут), то мы в конце концов потеряем Сибирь, потеряем Дальний Восток.

Я очень много интересовался в свое время Дальним Востоком в силу своей должности. Я поднимал много проблем. Я все время пытался понять, как еще царь, а после царя советская власть делали так, чтобы не оттуда, а туда приходили люди. Вы знаете, там такие "шедевры", что, дай бог, у нас сегодня этим даже не пахнет: для того чтобы семью и скот, допустим, перевезти, деньги давали и так далее, то есть это была линия.

Посмотрите, по нормам и тарифам Витте (мы, кстати, жили по ним до последнего времени и в советское время) выгодно было везти груз на Дальний Восток. Кто сегодня его повезет на Дальний Восток? Кто сегодня его привезет с Дальнего Востока при таких тарифах?

Я говорю о Дальнем Востоке. Это наша болевая точка. Я, например, считаю, что совершенно правильно, что в конце концов создано Министерство по развитию Дальнего Востока.

Я реалист, я полагаю, что не сразу все получится, но шаг за шагом будет накапливаться опыт, будет создаваться определенная инфраструктура, то есть этот регион встанет на ноги.

Часто задаю себе вопрос: ну, хорошо, мы в конце концов почувствовали, что надо что-то делать на Дальнем Востоке, а почему мы ничего не делаем с Севером, почему мы не делаем это с Арктикой? Почему мы создаем министерство на Юге, как будто без этого прожить не могут на Юге? В это время бог велел нам создать какую-то структуру, пусть это будет министерство по Северу, по Арктике и так далее, которое бы в своих руках держало все вопросы.

Мы хорошо сегодня поговорили. Вы умные люди все, у вас хорошие доклады. Ну а потом что? Уйдет в песок половина, и всё.

У нас Вячеслав Анатольевич сейчас занимается Севером. Я думаю, нам очень повезло, что он туда попал, но мы просим... по крайней мере это мое мнение, пусть критикуют меня, как угодно говорят, но я считаю, не сегодня сделаем – завтра сделаем.

Сталин сделал перед войной, Папанина поставил на Севморпуть, помните? В войну Папанин проводил ленд-лизские грузы по Северному морскому пути. В войну находили структуры, для того чтобы делать... Это первое.

Второе. Александр Константинович, я с удовольствием послушал доклады, выступления, они очень интересные, и кое-что я понял. Но я знаю, что есть один человек у нас в стране, академик Лавёров Николай Павлович (я думаю, некоторые его знают). Я встречался полгода назад с ним совершенно по другому вопросу, и волей-неволей затронули вопрос Севера. И мы, несколько человек, два-три часа провели у него и послушали, что он знает про Север. Он знает все, он знает, какая руда лежит на Аляске, какая руда в Сан-Франциско, где у нас что. Это же полная картина нашего Севера.

Поэтому, я не знаю, участвует он или не участвует в этом деле, я просто рекомендую, Вячеслав Анатольевич, Вы поработайте с ним. Он очень контактный человек, очень грамотный, очень умный. И он во многом поможет по Северу.

Далее. Я думаю, что нашим военным... Здесь капитан 1 ранга говорил, что там кто-то будет критиковать... Да пусть критикуют – это очень хорошо. Очень хорошо, что в конце концов у нас хватило ума с приходом Шойгу начинать осваивать те острова, с которых когда-то мы драпали. Это правильно сделано. Это защита наших интересов. Чего нам стесняться в защите? Мы защищаем свое, а не чье-то чужое. Поэтому, я считаю, что делать то, что военные делают, надо обязательно, и только приветствовать это.

Я не знаю, один закон, или три, или десять законов надо делать, ясно, что нужны законы. Если Правительство, если руководство страны считает нужным делать, давайте находить деньги, давайте находить возможности это делать. Мы не сделаем – за нас сделают.

Вот пример. Малочисленные народы, их 37, если не ошибаюсь, из них половина – на Севере. Кто из них по-настоящему поступит в институт? Кто? Да единицы, может, вундеркинды какие-то, остальные-то не попадут в институт. И останется это население малочисленное... (Они на слово "малые" очень сильно обижаются, поэтому меня когда-то научили называть их малочисленными народами.) Они останутся такими же неграмотными людьми там. А раз неграмотные, значит, в наше время тяжело жить. Поэтому, я считаю, надо и в этом отношении посмотреть.

Почему в советское время специально выделяли квоты для этих национальностей, чтобы они учились в Ленинграде? Что, по дурости это делали? Нет, чтобы создать свои национальные кадры.

И таких вопросов очень много, над которыми, на мой взгляд, стоит работать. Нам надо поменять психологию не только свою. Здесь сидят сторонники Севера. Может, у каждого свой взгляд – это другой разговор, это все нормально. Надо взгляд поменять, отношение в стране, чтобы страна понимала, что без этого жить нельзя. Если она поймет, тогда будут и постановления, будут и указы, будут еще законы и так далее.

Я не хочу сгущать краски, но в свое время, 20 лет назад, когда Гайдар пришел к власти и начал наступать на Север (не на ваше, а ниже – на золото и прочее), мы ему говорили: "Господин Гайдар, там же золото добывается". – "Нет, надо вывезти оттуда всех людей, в Норильск вывезти, в Магадан". Мы говорим: "А золото как? А никель как?" – "Купим". Вот эта дурость до сих пор действует.

Поэтому я еще раз хочу поблагодарить вас за то, что внимательно меня выслушали. Вы поймите только, я не подготавливал специально речь, это, может быть, какие-то отклики души на какие-то вещи, о которых я слушал, но я абсолютно убежден: не мы сделаем – после нас сделают, Север будет наш. Не будет наш – будет чужой.

Когда я посмотрел вашу справку, подумал: господи, Сингапур, который находится в 60 километрах от экватора, лезет сюда, другие лезут сюда! Пройдет какое-то время – американцы найдут тысячу причин для того, чтобы сказать: да, они должны участвовать, это

бог дал, пусть они тоже участвуют. Не наш будет Север, значит, чужой будет Север. Всё. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Николай Иванович.

У нас так говорят: когда большой шаман говорит, маленький молчит. (*Оживление в зале.*) Так что итоги подвели.

Я думаю, что Игорь Константинович, мой коллега, он по Арктике, он тоже очень опытный сенатор...

По рекомендациям есть вопросы, Игорь Константинович?

И.К. ЧЕРНЫШЕНКО

Уважаемые коллеги! Рекомендации вам розданы. Поступил и ряд устных предложений. Это не исключает и письменных дополнений, исходя из того, о чем говорили Николай Иванович, Вячеслав Анатольевич. У нас будет несколько дней на доработку.

Будьте добры (представители профильных министерств, которые вносили предложения, гидрометеобеспечения, вы уже передали, мы это возьмем в работу), посмотрите еще, какие мысли навеяло все это обсуждение в течение почти трех часов. Мы рекомендации доработаем. Основы есть, вы все это подтверждаете. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо.

Я хочу всех поблагодарить за участие в парламентских слушаниях и их подготовке. Стенограмма будет. Документы будут. Рекомендации дойдут. Так что, Арктика, вперед! Спасибо за участие.

С.М. КИРИЧУК

Я прошу поблагодарить Александра Константиновича. Он просто молодец.

Спасибо, Александр Константинович.
