

РЕШЕНИЕ

президиума Совета по Арктике и Антарктике
при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
на тему "О законодательном обеспечении построения и
развития транспортно-логистической инфраструктуры
Арктической зоны Российской Федерации"

город Москва

9 ноября 2017 года

Заслушав и обсудив выступление Председателя Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации В.А. Штырова, доклад директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, члена Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации В.В. Ключева и выступления Губернатора Мурманской области М.В.Ковтун, первого заместителя Губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа А.В.Ситникова, заместителя Министра экономики Республики Саха (Якутия) Т.А. Попова, члена Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, руководителя секции транспортного и инфраструктурного развития Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации И.К. Чернышенко, члена Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, члена Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Д.А. Шатохина, а также участников заседания президиума Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации (далее - Совет) на тему "О законодательном обеспечении построения и развития транспортно-логистической инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации" Совет отметил следующее.

Арктическая зона Российской Федерации (далее – АЗРФ) характеризуется экстремальными природно-климатическими условиями, наличием разнообразных и значительных по запасам минерально-сырьевых и других природных ресурсов, сосредоточением объектов экономики и социальной сферы на ограниченных территориях, удаленностью и транспортной труднодоступностью, чрезвычайной уязвимостью и медленной восстановимостью природных экосистем.

Стратегическими приоритетами государственной политики Российской Федерации в Арктике являются модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы.¹ Только при наличии развитой логистики можно осуществить широкомасштабное освоение арктических ресурсов и обеспечить социально-экономический рост макрорегиона.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 мая 2005 года № 45, одним из основных направлений структурных преобразований на отдельных видах транспорта является развитие и реформирование морского транспорта. Реформирование в области морского транспорта предполагает модернизацию арктической транспортной системы в целом.

Северный морской путь (далее – СМП) является одним из основных транспортных коридоров по обеспечению грузопотоков в арктических регионах России.

31 августа 2017 года Правительством Российской Федерации была утверждена программа "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации".² В её рамках будет реализовываться подпрограмма по развитию СМП, которая направлена на обеспечение безопасности внутрироссийских и международных транспортных перевозок в АЗРФ. Планируется, что в результате реализации подпрограммы будет запущена модернизированная автоматизированная ледово-информационная система "Север", создано радиоэлектронное оборудование для комплексного управления прибрежными зонами, для системы комплексной безопасности арктического судоходства и для мониторинга геофизической обстановки. Всё это будет способствовать минимизации воздействия экстремальных географических процессов на среду обитания человека. На эти цели будут выделены 35,4 млрд. рублей. Подпрограмма будет реализована в 2018–2025 годах.

Правовой статус СМП определен федеральными законами. В соответствии со статьей 14 Федерального закона от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ «О

¹ Согласно Основам государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утверждены приказом Президента Российской Федерации 18 сентября 2008 года № Пр-1969).

² Утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации 31 августа 2017 года № 1064.

внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» СМП представляет собой исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию Российской Федерации, плавание по которой осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, другими федеральными законами и издаваемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами.

Основными сдерживающими факторами для совершенствования и создания новых арктических транспортных маршрутов являются слабые темпы развития береговой инфраструктуры вдоль трасс Северного морского пути, недостаточность железнодорожной инфраструктуры.

В целях решения данной проблемы запланирована реализация ряда проектов по строительству железных дорог.

Одним из таких проектов является создание магистрали «Белкомур» (Белое море - Коми - Урал или Архангельск - Сыктывкар - Соликамск), которая свяжет в единое целое железнодорожное сообщение Архангельской области, Республики Коми и Пермского края, что значительно повысит их транспортную доступность и обеспечит доставку грузов из внутренних регионов Российской Федерации к портам Баренцева и Белого морей.

Строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» позволит связать северные регионы с портами Архангельска и Мурманска и сократить путь доставки грузов с Урала к северным морским портам до 400 км, а по отдельным направлениям и на большие расстояния. Магистраль обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана, Средней и Юго-Восточной Азии, создавая условия для транзита грузов через Россию в качестве эффективной альтернативы морским перевозкам.

В настоящее время на территории Ямало-Ненецкого автономного округа реализуется крупнейший за всю историю региона инфраструктурный проект в транспортной сфере - Северный широтный ход. Он создаст грузообразующее широтное направление "восток-запад", соединяющее Северную и Свердловскую железные дороги. Таким образом, будет сформирована единая Арктическая транспортная система, оптимизирована загрузка железнодорожной сети ОАО "РЖД", реализован транзитный потенциал и созданы условия для полноценного взаимодействия экономических районов восточной и западной частей Российской

Федерации. Важнейшей частью проекта является порт Сабетта. После окончания строительства он станет универсальным терминалом, открывающим доступ к Северному морскому пути многим промышленным регионам России. Железнодорожная магистраль соединит станцию Обская Северной железной дороги со станцией Коротчаево Свердловской железной дороги, таким образом, порт будет связан с единой сетью железных дорог страны. Большая часть нового направления пройдет по территории Ямало-Ненецкого автономного округа. По нему грузы из промышленных регионов Урала и Сибири смогут поставляться в арктический порт.

На 2018–2022 годы намечено строительство железнодорожной магистрали по маршруту Обская - Салехард - Надым - Хорей - Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево общей протяженностью 707 км.

Реализуется проект строительства пускового комплекса "Томмот-Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит-Томмот-Якутск", направленный на улучшение социально-экономического положения Республики Саха (Якутия) и обеспечение круглогодичного бесперебойного завоза грузов в труднодоступные районы Крайнего Севера.

Авиационный транспорт является безальтернативным средством обеспечения пассажирской транспортной доступности российской Арктики. Основным видом пассажирского транспорта в Заполярье являются самолеты и вертолеты. В пределах Арктической зоны 80% пассажиров перевозятся малой авиацией, что составляет более 50% от всех местных авиаперевозок в стране. При этом более 80% арктических местных перевозок являются социально-значимыми и субсидируются государством.

В настоящее время мероприятия по строительству и реконструкции аэропортов и аэродромов АЗРФ осуществляются в соответствии с двумя федеральными целевыми программами: «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» и «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года».

Развитие полноценной транспортной системы и инфраструктуры позволит не только преодолеть барьеры в использовании транзитного потенциала и повысить транспортную доступность населенных пунктов, но и во многом устранить инфраструктурные ограничения на рост добычи полезных ископаемых в АЗРФ.

Среди основных проблем, препятствующих реализации крупных инфраструктурных проектов в АЗРФ в сфере транспорта, можно выделить следующие:

- отсутствие механизма совместной реализации "Федерация и субъект" концессионных соглашений и соглашений о государственно-частном партнерстве в силу сложности бюджетного администрирования;

- высокий уровень физического и морального износа уже имеющейся железнодорожной и авиационной транспортной инфраструктуры, а также внутримunicipальных автомобильных дорог общего пользования;

- недостаточное финансирование проектов по строительству автомобильных дорог общего пользования, соединяющих опорные зоны АЗРФ.

С учетом высказанных участниками заседания позиций Совет решил:

1. Принять к сведению доклад и выступления по рассматриваемому вопросу.

2. Рекомендовать Правительству Российской Федерации:

2.1. Разработать комплексную стратегию развития транспорта в Арктической зоне Российской Федерации.

2.2. Рассмотреть вопрос о подготовке обоснования строительства Трансарктической широтной железнодорожной магистрали Мурманск-Анадырь с учетом принятых решений по проектам "Северный широтный ход" и "Белкомур".

2.3. Разработать механизм поддержки совместной реализации "Федерация и субъект" концессионных соглашений и соглашений о государственно-частном партнерстве в части выделения на долгосрочной основе бюджетных ассигнований из федерального бюджета бюджетам субъектов на реализацию крупных инфраструктурных проектов в сфере транспорта, имеющих федеральное значение.

2.4. В Государственной программе Российской Федерации "Развитие транспортной системы" увеличить финансирование расходов для обеспечения реконструкции и строительства аэропортовых комплексов в Арктической зоне Российской Федерации.

2.5. Распространить режим свободного порта, действующего в настоящее время на Дальнем Востоке, на опорные порты Северного морского пути, расположенные в опорных зонах Арктической зоны Российской Федерации.

2.6. Разработать механизмы оказания государственной поддержки судовладельцам на развитие пассажирского флота.

2.7. Предусмотреть механизмы государственной поддержки проектов лизинга морских и речных судов отечественного производства для обновления флота, осуществляющего перевозку грузов и пассажиров в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

2.8. Предусмотреть модернизацию портовой инфраструктуры и реконструкцию причальных сооружений морского порта Тикси, проведение дноуглубительных работ на подходном канале и у причалов морского порта Тикси.

2.9. Разработать порядок разграничения внутренних водных путей Российской Федерации на федеральные и региональные по разграничению полномочий между органами государственной власти Российской Федерации и органами государственной власти субъектов Российской Федерации в части финансирования содержания федеральных внутренних водных путей.

2.10. Ускорить работу по созданию единой структуры управления Северным морским путем.

2.11. Рассмотреть вопрос о создании государственного органа, координирующего деятельность субъектов Российской Федерации, бизнеса и инвесторов, вопросы межрегионального сотрудничества, выполнения программ и решений, а также обеспечивающего разработку предложений комплексного развития Арктической зоны.

3. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации:

3.1. Включить в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» на 2018 и 2019 годы мероприятия по реконструкции и строительству аэропортовых комплексов Республики Саха (Якутия) (Олёкминск, Нюрба, Черский, Белая Гора, Зырянка, Нерюнгри, Депутатский, Верхневиллюйск, Сангар, Вилюйск, Хандыга, Усть-Нера, Маган,

Жиганск, Полярный), а также проектированию и реконструкции аэропортов: Ленск, Сунтар, Алдан, Мома, Усть-Куйга, Саскылах, Усть-Мая, Батагай и Оленёк.

3.2. Сохранить в полном объеме аэропорты Республики Коми в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

3.3. Решить вопрос по обеспечению финансирования и передаче в федеральную собственность аэропортов Хатанга и Диксон Красноярского края.

3.4. Предусмотреть финансирование мероприятий по реконструкции аэропортового комплекса совместного базирования с авиацией пограничных войск ФСБ России в г. Воркута.

3.5. Предусмотреть в федеральной адресной инвестиционной программе финансирование на реконструкцию аэропортового комплекса в городе Мурманске на 2018-2020 годы.

3.6. Решить вопрос передачи в федеральную собственность аэродромной инфраструктуры аэропорта "Хибины" Мурманской области.

3.7. Включить строительство автомобильной дороги Сыктывкар - Ухта - Печора - Усинск - Нарьян-Мар с подъездами к городам Воркута и Салехард в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)».

3.8. Совместно с субъектами Арктической зоны Российской Федерации проработать возможность корректировки Стратегии развития транспортной системы Российской Федерации до 2035 года с учетом возможностей реализации проектов «Белкомур», «Баренцкомур», «Карскомур».

3.9. Освободить суда с ядерными энергетическими установками, находящиеся в федеральной собственности и субсидируемые из федерального бюджета, от уплаты предлагаемого к введению инвестиционного сбора в портах России.

4. Рекомендовать Федеральной антимонопольной службе Российской Федерации:

4.1. Поддержать предложения ФГУП "Атомфлот" по корректировке Правил применения тарифов на ледокольную проводку в акватории СМП.