

Материалы и предложения Архангельской области по вопросу  
«Проблемы и перспективы развития Северного морского пути как элемента  
единой Арктической транспортной системы»

**Перспективы развития Арктической морской транспортной системы**

Развитие Северного морского пути – один из стратегических национальных проектов в контексте пространственного развития и связности территорий Российской Федерации. В Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (далее – Указ № 204) отмечено развитие транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг» для перевозки грузов, в том числе за счет развития Северного морского пути и увеличения грузопотока по нему до 80 млн. тонн.

Достижение указанной стратегической цели возможно за счет активного развития и совершенствования инфраструктуры Северного морского пути, включая строительство ледокольного флота, судов-транспортников ледового класса различного назначения, в том числе контейнеровозов. Также важной составляющей совершенствования инфраструктуры Северного морского пути является развитие и оснащение портовых хозяйств, к которым можно отнести мощный грузоперевалочный терминал – хаб.

Проектом стратегии социально-экономического развития Архангельской области до 2035 года предусмотрено развитие региона как транспортно-логистического комплекса (рисунок 1), в том числе как основной перевалочной базы в Арктике.

Морской порт Архангельск в отличие от всех других портов России рассредоточен на акватории в пределах 50 км от грузового района Экономика до района Бакарица. Заход судов в порт осуществляется по искусственному каналу длиной более 40 км. Морской порт Архангельск является портом круглогодичной навигации, где ледовая обстановка примерно соответствует Финскому заливу. Через порт, который имеет большое число причалов для погрузки и разгрузки, осуществляется многопрофильная перегрузка генеральных грузов, в том числе целлюлозы, картона, металлов, пиломатериалов, контейнеров, тяжеловесного оборудования и навалочных грузов. На территории Архангельской области расположены четыре порта – 3 морских и 1 речной (Архангельск, Онега, Мезень, речной порт Котлас).

*В целом морской порт Архангельск может перерабатывать около 12 млн. тонн различных грузов.*



Рисунок 1 – Транспортно-логистический комплекс Архангельской области

Архангельский транспортный узел – важная и неотъемлемая часть арктической транспортной системы России. Он формировался в современном виде на протяжении 80 лет. Общий грузооборот транспортного узла в 2017 году составил 3974 тысяч тонн, из них экспорт 1683 тысяч тонн, импорт

16 тысячи тонн, каботаж 1430 тысяч тонн. Основную номенклатуру грузов составляют генеральные грузы, пиломатериалы, целлюлоза, нефтепродукты, контейнеры, металлолом, уголь и прочее.

Архангельский транспортный узел сегодня – это семь ключевых предприятий стивидоров с собственными морскими грузовыми районами, более десяти судоходных компаний и несколько десятков смежных обслуживающих компаний. В настоящее время сложилась комплексная деловая среда. Для клиента - грузоотправителя и грузополучателя это означает большую свободу выбора, большую мобильность и более выгодные ценовые условия. Кроме того, сформировалась практика предоставления «сквозной услуги», когда клиент взаимодействует с одной компанией, которая предоставляет весь спектр услуг, включая прием, перегрузку, хранение и транспортировку груза.

*Порядка 36 процентов грузов Архангельского транспортного узла составляют грузы по каботажным перевозкам в Арктическом бассейне. Это позволяет говорить о наличии у Архангельского транспортного узла сложившегося профиля деятельности – перевозки в Российской Арктике. Указанная специализация высоко востребована и во многих отношениях уникальна. В средствах массовой информации, аналитических обзорах, в том числе зарубежных, акцент делается в первую очередь на транзитных и экспортных перевозках. Однако изменившаяся конъюнктура мирового рынка может одномоментно поставить под угрозу эти виды перевозок, в то время как каботаж выполняет не менее важную функцию для обеспечения интересов государства в Арктике, хотя он нередко оказывается недооценен, на наш взгляд – это незаслуженно. В частности, через Архангельский транспортный узел завозятся грузы на объекты Министерства обороны Российской Федерации на островных территориях в Арктике, на полярные станции, в национальные парки, и для строительства и обслуживания объектов нефтегазодобычи. Объемы этих перевозок и потребности в грузах в последние годы не только не снижались, но и многократно возрастали. Именно эту функцию – обслуживание каботажных перевозок – архангельские предприятия успешно выполняют сегодня. У нас созданы благоприятные условия для того, чтобы выполнять ее в расширенном объеме – мы готовы к приему дополнительных грузов.*

За последние два года в Архангельске объем каботажных перевозок держится на достаточно высоком уровне (2015 – 1512 тысяч тонн, 2016 – 1516 тысяч тонн, 2017 – 1429 тысяч тонн). Это говорит о высокой мобильности

и мотивации всех региональных участников транспортной деятельности в Арктике. *Не создавая новых крупных объектов портово-логистической инфраструктуры, они смогли обработать порядка 600 тысяч тонн дополнительного каботажного груза, что свидетельствует о высоком уровне доверия со стороны заказчика и хорошо отлаженной кооперации малых и средних участников рынка, о высокой клиентоориентированности и деловой культуре.*

### **Развитие территорий, являющихся опорными пунктами развития Северного морского пути, через реализацию инфраструктурных проектов**

Уже сегодня порт Архангельск имеет неформальный статус главного «снабженца» северных проектов и территорий. Особого внимания заслуживают такие инвестиционные проекты как «Строительство

глубоководного района морского порта» и «Строительство железной дороги Белое море – Коми – Урал (Белкомур)» (рисунок 2).

Реализация проектов предполагается за счет привлечения частных инвестиций на основе реализации механизмов государственно-частного партнерства и концессионных соглашений.



Рисунок 2 – Инвестиционные проекты по развитию транспортно-логистического комплекса Архангельской области

Проект «Белкомур» предполагает строительство железной дороги по маршруту Архангельск-Сыктывкар-Пермь протяженностью 1161 км. Ее пропускная способность составит до 35 млн тонн грузов в год. Инициаторами проекта выступают Архангельская область, Республика Коми, Мурманская область и Пермский край.

Проект «Белкомур» получил поддержку Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации. В настоящий момент по поручению Президента Российской Федерации готовятся предложения, направленные на обеспечение реализации проекта.

В мае текущего года в рамках Санкт-Петербургского экономического форума Евразийский банк развития предложил свои услуги в качестве оператора, который сформирует услугу по предоставлению синдицированного кредита. Крайне важно, что проект получил поддержку

банков и сложилось понимание о принципиальных подходах к привлечению денежных средств.

С учетом стратегического значения проекта «Белкомур» для Российской Арктики считаем необходимым финансирование в части его государственной поддержки с 2023 года и на период действия концессионного соглашения, в том числе обеспечения платы концедента.

Особую значимость «Белкомур» приобретает при синхронном строительстве нового глубоководного района Архангельского морского порта. Проект предполагает строительство современного транспортно-промышленного узла, включающего шесть терминалов: минеральных удобрений, металлогрузов, навалочных, лесных грузов, нефтеналивных грузов и газового конденсата, генеральных грузов) совокупной мощностью до 37,9 млн тонн к 2035 году ежегодно, подъездную автомобильную и железную дороги. Кроме того, реализация дноуглубительных работ позволит глубоководному району морского порта Архангельск принимать суда класса Panamax с максимальной осадкой до 14,5 м и дедвейтом до 74 300 тонн.

В целом глубоководный порт и «Белкомур» дадут импульс активному развитию Северного морского пути как единой национальной транспортной коммуникации. Тем самым будет создана оптимальная транспортно-логистическая схема, направленная на развитие связей России со странами Европейского союза, Северной и Южной Америки, Центральной и Юго-Восточной Азии.

Реализация проекта «Строительство глубоководного района морского порта» превратит порт Архангельск превратится в один из ключевых мультимодальных хабов Северо-Западного региона. Аванпорт будет обеспечивать эффективную логистику освоения труднодоступных районов шельфа Баренцева, Печорского, Карского морей и материковых проектов освоения арктического побережья страны.

С учетом того, что развитие Северного морского пути и увеличения грузопотока по нему отмечено как одно из направлений Указа № 204, считаем целесообразным внести изменения в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р, и включить проекты «Белкомур» и «Строительство порта».

*Обозначенные инфраструктурные проекты очень масштабны, поэтому для их реализации необходимо участие коммерческих структур, а также разработка новых альтернативных механизмов привлечения инвестиций, в том числе с участием госструктур.* Разработка механизмов альтернативных мер стимулирования инвестиций в крупные инфраструктурные проекты Арктики позволит опорным пунктам развития Северного морского пути значительно модифицировать портовые хозяйства, что обеспечит повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности отечественных морских портов, создаст условия для сохранения Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации.

### **Перспективы загрузки Северного морского пути**

Если говорить о перспективах загрузки Северного морского пути, то предприятия Архангельской области могут оказать на грузоперевозки существенное влияние.

Арктическая зона Архангельской области обладает развитой деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленностью. Регион обеспечивает третью часть российских объемов целлюлозы и картона, до 8 процентов пиломатериалов и до 11 процентов бумаги. Запас лесных пород составляет порядка 2,6 млрд. куб. метров. Расчетная лесосека – 24,3 млн. куб. метра, из которой только 50 процентов освоено.

*При наличии специализированного флота (например, Атомный ледокольный лихтеровоз «Севморпуть»), а также при условии обеспечения регулярных рейсов по Северному морскому пути и адекватной ценовой политике на данный вид перевозок,* предприятия деревообрабатывающей промышленности Архангельской области могут обеспечить увеличение грузооборота морского порта Архангельск до 1 млн кубометров пиломатериалов и соответственно, загрузку Северного морского пути.

В текущем году в морской порт Архангельск по Северному морскому пути с Дальнего Востока было доставлено порядка 3 тысяч тонн рыбы, которая затем была продана в Центральную Россию. Путь по Северному морскому пути от Камчатки в целом занял менее двух недель, что значительно быстрее чем доставка рыбы от Владивостока по железной дороге, которая занимает от 30 до 45 суток. Доставка по Северному морскому пути выгодна еще и тем, что в отличие от железнодорожных вагонов, рыба, загруженная в трюмы, находится при постоянной температуре минус 20 градусов, что позволяет обеспечить высокую свежесть продукции.

Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации предполагает увеличение объемов грузооборота рыбы с Дальнего Востока в центральные регионы России к 2030 году на 520 тысяч тонн, в том числе по трассе Северного морского пути. Транспортно-логистический комплекс Архангельской области, включая морской порт Архангельск, который располагает всей необходимой инфраструктурой для перевалки грузов, в том числе с Дальнего Востока, может обеспечить увеличение объемов грузооборота рыбы и за сутки доставить любой груз из Архангельска до Москвы или Санкт-Петербурга.

К перспективным и имеющим потенциал к дальнейшему развитию можно отнести и добычу полезных ископаемых. Уже сейчас эта отрасль региональной экономики вносит существенный вклад в развитие благодаря успешной работе алмазодобывающих предприятий на месторождениях им. В. Гриба и им. М.В. Ломоносова. В настоящее время прорабатывается инвестиционный проект развития Ломоносовского ГОКа с учетом вовлечения в эксплуатацию всех трубок месторождения (рисунок 3).

<p><b>Строительство горно-обогатительного комбината на месторождении алмазов им. М.В. Ломоносова</b></p> <p><b>Мощность:</b> 13 тыс. тонн в год <b>Инвестиции:</b> 73,4 миллиарда рублей</p> <p><b>Цель:</b> Добыча алмазов из южных трубок месторождения им. М.В. Ломоносова (трубки: Архангельская, им. Карпинского-1, им. Карпинского-2). Ввод и промышленная эксплуатация трубок северной группы месторождения им. М.В. Ломоносова (трубки: Пионерская, им. Ломоносова)</p> 	<p><b>Строительство горно-обогатительного комбината по добыче и переработке свинцово-цинковых руд Павловского месторождения</b></p> <p><b>АО «Первая горнорудная компания» (Новая Земля)</b></p> <p><b>Карьер:</b> глубина до 300 м, коэффициент вскрыши: 2,6 м<sup>3</sup>/т <b>Обогатительная фабрика</b> производительность 3,5 млн т руды в год <b>Хвостохранилище</b> ~ 19,4 млн м<sup>3</sup> <b>Заводская инфраструктура</b> площадь 24 км<sup>2</sup> <b>Порт суда водоизм.</b> 6-10.000 т <b>Дороги</b> ~ 30 км <b>Вахтовый поселок</b> ~ 500 человек</p> 
---	---

Рисунок 3 – Инвестиционные проекты в сфере добычи полезных ископаемых для загрузки Северного морского пути

Предприятиями управленческого контура госкорпорации «Росатом» начата реализация инвестпроекта по освоению Павловского свинцово-цинкового месторождения на острове Южный архипелага Новая Земля

(рисунок 3). Проведен комплекс геологоразведочных работ, на государственный баланс поставлены запасы – более 3 млн тонн цинка, свинца и серебра. Создаваемая на острове инфраструктура для разработки месторождения (горно-обогатительный комбинат, рабочий поселок, объекты энергетики и производства) и связанный с ней причальный комплекс для приема судов водоизмещением до 10 000 тонн общим грузооборотом до 500 тысяч тонн в год имеют стратегическое значение для обеспечения российских национальных интересов в Арктике. Новые объекты инфраструктуры будут способствовать ускоренному промышленному и транспортному освоению Арктического макрорегиона, росту перевозок по Северному морскому пути.

В ходе и по завершении реализации проекта «Павловское» причальный комплекс может использоваться для решения государственных задач: обеспечения безопасности, в том числе безопасности мореплавания по Северному морскому пути, как база для навигационного и гидрографического обеспечения. Новая портовая инфраструктура непосредственно перед входом в акваторию Северного морского пути с глубинами у причалов до 15-17 метров может служить дополнительным опорным пунктом для базирования сил и средств «Морспасслужбы Росморречфлота», «Росморпорта», позволит оптимизировать транспортно-логистические процессы, развить систему экологического и ледового мониторинга, стать базой для спасательных операций и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на данном участке трассы Северного морского пути.

Кроме того, терминал может быть задействован предприятиями энергетического комплекса при осуществлении морского разведочного бурения, при проведении сейсморазведки, а также для ремонта и обслуживания коммерческого и рыболовного флотов. Порт может стать дополнительной точкой снабжения объектов гражданских и военных объектов в Арктике и для доставки техники, оборудования и материалов.

Проект окажет влияние на развитие Северный морской путь как стратегической транспортной магистрали и ее транзитного потенциала, повысит мобильность трудовых и иных ресурсов, необходимых при освоении месторождений полезных ископаемых Новой Земли, а также перспективных и реализуемых нефтегазовых проектов в Карском, Баренцевом и Печорском морях на российском континентальном шельфе, позволив значительно снизить затраты на этапах геологоразведочных работ и добычи полезных ископаемых.

Проект «Павловское» получил одобрение Проектного комитета Архангельской области на включение в реестр приоритетных инвестиционных проектов Архангельской области и возможность претендовать

на дополнительную поддержку со стороны региона.

По данным экспертов, в Архангельской области, а также в других регионах Арктической зоны Российской Федерации, могут со значительной вероятностью быть обнаружены новые месторождения полезных ископаемых, однако, для разработки перспективных месторождений необходимо проведение геологоразведочных работ, что для предприятий-операторов месторождений связано с высоким риском и является высокзатратным мероприятием. *В связи с этим необходимо также разработать альтернативные механизмы снижения рисков предприятиям с целью их стимулирования по геологическому изучению недр для обеспечения воспроизводства минерально-сырьевой базы и создания комплексов производственной инфраструктуры по добыче и обработке алмазов.*

Именно в этом в данном секторе экономике Правительство Архангельской области видит колоссальный резерв дальнейшего развития, как региона, так и других опорных пунктов Арктической зоны Российской Федерации.

Особого внимания также заслуживают инвестиционные проекты по развитию научно-образовательной деятельности и арктического туризма (рисунок 4). Состояние поддерживающей и сопутствующей инфраструктуры туристской сферы на удовлетворительном уровне характерно только для хорошо освоенных территорий Арктики, в остальных территориях наблюдаются существенные проблемы практически по всем параметрам.



Рисунок 4 – Многофункциональные арктические комплексы (МАК) на Земле Франца Иосифа

В качестве альтернативы и дополнения существующего круизного туризма предлагается рассмотреть размещение туристов на базе многоцелевых автономных комплексов (далее – МАК). МАК – это автономный объект, объединяющий в себе административно-жилой комплекс, блок обеспечения, склад горюче-смазочных материалов, гараж, закрытый заправочный комплекс, вертолетные площадки с командно-диспетчерским пунктом. Для реализации мероприятий Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года, а также Плана реализации Стратегии, в том числе в части реализации мер поддержки зон приоритетного развития экологического и круизного туризма по Арктике, необходима финансовая поддержка со стороны федерального бюджета Национальному парку «Русская Арктика» для реализации проекта по строительству МАКов.

Перспективным логистическим проектом Архангельской области является проект по созданию производственно-логистического комплекса для хранения имущества Вооруженных сил Российской Федерации, основная цель которого – централизация и бесперебойное снабжения северных территорий, в том числе в рамках Северного завоза, и объектов Минобороны России (рисунок 5).

**ТЕРРИТОРИЯ ПЛК «Архангельск»**  
 Архангельская область, г. Архангельск, Маймаксанский территориальный округ, порт Экономия, на правом берегу р. Ваганиха, в районе дер. Ваганиха

площадь **16,7 га**

**ЦЕЛЬ:**  
 Разработка и выпуск новой конкурентоспособной продукции – услуги по хранению имущества ВС РФ.

**СОСТАВ КОМПЛЕКСА:**

1. Резервуарный парк для хранения ГСМ общим объемом хранения ориентировочно 100 тыс. тонн
2. Распределительный Центр - складская зона – склады классов А, В, С, общей площадью более 100 тыс. кв. м.
3. Автотранспортный комплекс - ангары и площадки для хранения автотранспорта, технических средств, ремонтная зона
4. Административно-бытовые сооружения.



Наименование функционального назначения	Кл. м.кв.	Всего
1. Площадки для хранения имущества (для ГСМ)	тыс. кв. м	42,200
2. Площадки для хранения имущества (логистика)	тыс. кв. м	8,1
<b>Итого:</b>	<b>тыс. кв. м</b>	<b>50,300</b>



Рисунок 5 – Производственно-логистический комплекс для снабжения территорий и объектов в Арктике

Проект «ПЛК Архангельск» запланирован к реализации посредством механизма концессионного соглашения и является важным для экономики Архангельской области, не только за счет модернизации складской системы Минобороны России, а также формированием транспортной инфраструктуры региона, которая является потенциалом для дальнейшего развития промышленных предприятий, в рамках разрабатываемой концепции Арктического индустриального парка, в районе порта Экономия и оптово-распределительного центра.

*Предлагаем опыт Архангельской области использовать для аналогичных проектов Минобороны России, что позволит транслировать опыт реализации успешных практик в части государственно-частного партнерства и концессий.*

**Нормативно правовое-регулирование судоходства по акватории Северного морского пути в отношении конкурентоспособности отечественных морских портов за счет тарифно-ценового регулирования на услуги, предоставляемые судам в портах**

В соответствии со статьей 5 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации В морских портах Российской Федерации портовые сборы за заходы судов взимают федеральные государственные бюджетные

учреждения Администратий морских портов и ФГУП «Росморпорт», которые осуществляют деятельность и подчиняются Федеральному агентству морского и речного флота Министерства транспорта Российской Федерации (далее – Росморречфлот).

В Архангельской области данные функции возложены на федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морских портов Западной Арктики» и Архангельский филиал ФГУП «Росморпорт».

Согласно приказу Минтранса России от 31 октября 2012 года № 387 утвержден перечень портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации, в морском порту Архангельск установлены корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный, ледокольный, транспортной безопасности акватории морского порта сборы.

Ставки указанных сборов установлены Федеральной антимонопольной службой России (ранее Федеральной службой по тарифам России) при предоставлении данных Росморречфлотом, собранных у Администратий портов и Росморпорта.

При этом, по информации АО «Архангельский траловый флот» портовые сборы за судозаход траулера с валовой вместимостью 1734 регистровых тонн в порт Архангельск оцениваются в 134 тыс. рублей, в то время как сборы за аналогичный заход судна в порт Мурманск рассчитываются в 11 раз дешевле – всего 11 тыс. рублей.

Данное различие в портовых сборах напрямую влияет на конкурентоспособность федеральных морских портов Арктической зоны Российской Федерации. Это влечет увеличение грузопотока и судозаходов через порт Мурманск. При этом, в связи с падением грузооборота других портов и уменьшением судозаходов в них Министерством транспорта Российской Федерации и предоставляются данные в Федеральную антимонопольную службу России об увеличении ставок портовых сборов.

Следует отметить, что различие ставок в корабельном сборе между портами ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря», ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря», ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского бассейна» в среднем достигает от 1 до 3 рублей за 1 регистровую тонну. При этом, в филиалах ФГБУ «Администрация морских портов Западной Арктики» разница при взимании аналогичного сбора достигает до 9 рублей за 1 регистровую тонну.

*Считаем целесообразным, для урегулирования конкурентной среды в морских портах Российской Федерации, рассмотреть возможность установление единых ставок портовых сборов в морских портах Арктической зоны Российской Федерации.*

## **Нормативно-правовое определение понятия «Северный завоз» и его закреплении в законодательстве Российской Федерации**

«Северный завоз» – это комплекс мероприятий по поставке топлива, продовольственных и непродовольственных товаров первой необходимости для снабжения населения, организаций социальной сферы и жилищно-коммунального хозяйства муниципальных образований, отнесенных в установленном порядке к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям с ограниченными сроками завоза грузов (продукции), срок транспортной доступности которых в период завоза грузов (продукции) всеми видами транспорта, за исключением воздушного транспорта, менее 180 дней.

В отношении методики оценки объемов финансирования «Северного завоза», а также об организации мониторинга его осуществления информируем о том, что в Архангельской области закупка и доставка топлива в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов осуществляется за счет средств энергоснабжающих организаций. Затраты по закупке и доставке топлива компенсируются энергоснабжающим организациям, в том числе за счет средств субсидий областного бюджета на возмещение убытков, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на тепловую энергию, отпускаемую населению на нужды теплоснабжения, а также субсидий на возмещение убытков, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на электрическую энергию, вырабатываемую децентрализованными источниками электроснабжения. Топливная составляющая предусматривается в тарифах для энергоснабжающих организаций, устанавливаемых агентством по тарифам и ценам Архангельской области.

Финансирование мероприятий по «Северному завозу» на территории Архангельской области за счет средств федерального бюджета не производится.

В части методики оценки объемов финансирования «Северного завоза» полагаем, что объемы финансирования «Северного завоза» могут оценены путем мониторинга заключенных договоров на поставку топлива в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов.

В части мер по совершенствованию экономических механизмов осуществления мероприятий по «Северному завозу» отмечаем, что

Правительство Архангельской области во исполнение поручения Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.О. Рогозина

от 5 февраля 2016 года № РД-П16-579 направило в адрес Минэкономразвития России предложения, часть из которых не были учтены, в том числе:

1. Об изменении условий оплаты за поставленную продукцию для хозяйствующих субъектов в районах Крайнего Севера.

В связи со вступлением в силу Федерального закона от 28 декабря 2009 года № 381-ФЗ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон) имеются проблемы с реализацией требований части 7 статьи 9 Федерального закона в части соблюдения установленных сроков оплаты за поставленный товар хозяйствующими субъектами торговли северных районов с ограниченными сроками поставки грузов (срок оплаты таких товаров установлен от 8 до 40 дней в зависимости от сроков годности товаров).

Ограничение сроков оплаты приводит к отвлечению оборотных средств на закупку товаров в больших объемах на полугодовой период и увеличение транспортных расходов, что прямо влияет на рост цен на товары в районах с ограниченными сроками завоза грузов.

На заседании в 2012 году Правительственной комиссии по мониторингу и оперативному реагированию на изменение конъюнктуры продовольственных рынков в Правительстве Российской Федерации в докладе Губернатора Архангельской области И.А. Орлова было обращено внимание на необходимость внесения изменений в федеральное законодательство, регулирующее торговлю. Однако вопрос до сих пор остался нерешенным.

*В связи с вышеизложенным Правительство Архангельской области считает целесообразным проработать вопрос отмены требования ограничений сроков оплаты за поставленную продукцию для хозяйствующих субъектов, осуществляющих поставки продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза, внося поправку в часть 7 статьи 9 Федерального закона следующего содержания:*

«Предусмотренные частью 7 настоящей статьи правила не применяются при поставках продовольственных товаров в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов (продукции), на территории которых отсутствует железнодорожное сообщение и которые не связаны постоянным (более

90 дней) транспортным сообщением по автомобильным дорогам общего пользования с сетью автомобильных дорог федерального и (или) регионального значения».

2. О субсидировании при закупке и доставке топлива и товаров первой необходимости в районы Крайнего Севера.

Концепция государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера, утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 07 марта 2000 года № 198 (далее – Концепция), предусматривает, что самообеспечение районов Севера скоропортящейся сельскохозяйственной продукцией нуждается в гарантированном выделении средств федерального бюджета на закупку минеральных удобрений, комбикормов и семян.

Концепция также определяет в качестве приоритетных направлений развития районов Севера поддержку государством действующих и строительство новых мощностей электроэнергетики, включая атомные наземные и плавучие теплоэлектростанции, поставка энергосберегающего оборудования в северные районы.

Бюджетный кодекс Российской Федерации в пункте 1 статьи 93.2 предусматривает выдачу бюджетных кредитов юридическим лицам в целях закупки и доставки топлива, муки и других товаров по перечню, утверждаемому нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации в субъекты Российской Федерации, на территории которых расположены районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченным сроком завоза за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации.

Согласно Федерального закону от 23 июня 2016 года № 192-ФЗ «О внесении изменения в статью 93.2 Бюджетного кодекса Российской Федерации» увеличивается список товаров, на которые выдаются бюджетные кредиты юридическим лицам для закупки и доставки грузов.

Тенденция к расширению случаев выдачи бюджетных кредитов требует оценки ее влияния на расходы соответствующего бюджета бюджетной системы Российской Федерации. Принятие субъектом Российской Федерации решения о выдаче бюджетного кредита приводит к увеличению расходов регионального бюджета.

*В связи с этим Правительство Архангельской области предлагает рассмотреть возможность субсидирования за счет средств федерального бюджета на цели, связанные с мероприятиями по «Северному завозу», как субъектов Российской Федерации так и непосредственно юридических лиц, осуществляющих закупку и доставку топлива и товаров первой*

*необходимости в указанные районы, в том числе с помощью таких инструментов, как предоставление государственных гарантий, предоставление субсидий на возмещение части процентной ставки по кредитам, полученным юридическими лицами в кредитных организациях.*

### **Обеспечение безопасной навигации по Северному морскому пути в части пополнения запасов топлива транспортными судами в акватории Северного морского пути и на побережье Арктических морей**

Правительство Архангельской области обеспокоено отсутствием должной организации бункеровок в федеральных морских портах Арктической зоны Российской Федерации и в акватории Северного морского пути, что влияет на национальную безопасность морской деятельности Российской Федерации и устойчивое социально-экономическое развитие Арктической зоны.

Согласно комплексному проекту развития Северного морского пути, утвержденному Правительством Российской Федерации 08 июня 2015 года, должна быть обеспечена безопасность мореплавания в целях развития северного завоза, повышения надежности транзитных и каботажных перевозок в Арктической зоне Российской Федерации и в акватории Северного морского пути.

По данным информационного агентства «ПортНьюс» объем грузоперевозок по Северному морскому пути за 2017 год вырос на 36 процентов в сравнении с показателем за 2016 год и составил 9,9 млн. тонн. Эти сведения представлены федеральным государственным бюджетным учреждением «Администрация Северного морского пути» в ходе Международного арктического саммита «Арктика и шельфовые проекты: перспективы, инновации и развитие регионов».

В рамках Транспортной стратегии России до 2030 года для дальнейшего увеличения пропускной способности Северного морского пути в настоящее время строится целая серия новых атомных ледоколов, транспортных и служебно-вспомогательных судов ледового класса.

Кроме этого, на побережье Арктической зоны Российской Федерации в 2017 году завершено строительство одного из крупнейших портов в России по перевалке сжиженного природного газа – Саббетта, заканчивается реконструкция Мурманского морского порта, запланировано строительство глубоководного района морского порта Архангельск и других объектов транспортной инфраструктуры.

В то же время транспортные операторы Архангельской области обеспокоены отсутствием организации бункеровки топливом в федеральных морских портах, расположенных в акватории Северного морского пути: Дудинка, Нарьян-Мар, Певек, Сабетта, Тикси. Таким образом, для выполнения рейсов в Арктику транспортные суда вынуждены пополнять запасы топлива только в морских портах Мурманск или Архангельск.

*Принимая во внимание важность развития Северного морского пути, как национальной транспортной магистрали России и обеспечения безопасности мореплавания по ней, считаем целесообразным поручить Министерству транспорта Российской Федерации принять дополнительные меры по развитию инфраструктуры в морских портах Арктической зоны Российской Федерации и на акватории Северного морского пути в отношении организации проведения в них бункеровочных операций.*

---