

Стенограмма парламентских слушаний на тему «Вопросы обеспечения поставок продукции (товаров) в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченным сроком завоза грузов»

20 декабря 2018 года

А.К. АКИМОВ

Добрый день, уважаемые участники парламентских слушаний, дорогие друзья, коллеги! Начнем работу, уже время.

Прежде всего позвольте поблагодарить всех, кто принял наше приглашение и принимает сегодня участие в обсуждении достаточно сложного, но важного вопроса. Многие приехали из отдаленных регионов нашей необъятной России, северных регионов. Мы их приветствуем и послушаем сегодня, что они скажут.

Тема эта, как вы знаете, не новая. В советское время вообще эти вопросы отдельно рассматривались – вопросы северного завоза, вопросы навигации, вопросы досрочного завоза. К сожалению, сегодня мы уделяем им меньше внимания (это мы далее обсудим).

Наш комитет – комитет по федеративному устройству и делам Севера – регулярно рассматривает эти вопросы. Как вы знаете, в Совете Федерации вопросы развития арктических регионов, вопросы в целом развития Арктической зоны, районов Крайнего Севера и Дальнего Востока всегда приоритетно рассматриваются, поэтапно, последовательно. У нас создан Совет по Арктике и Антарктике, который регулярно рассматривает эти вопросы, есть Совет по вопросам развития Дальнего Востока и Байкальского региона. У моего коллеги Анатолия Ивановича сегодня в 17 часов тоже заседание будет. Так что мы, как палата регионов, регулярно рассматриваем эти вопросы – вопросы развития Северного морского пути, Арктической зоны.

Вы знаете, что проект закона подготовлен. И мы, видимо, к этому вопросу еще отдельно вернемся, потому что все равно эти вопросы взаимосвязаны – вопросы транспортной обеспеченности, в целом развития Северного морского пути. Мы не представляем, например, вопросы досрочного завоза без развития транспортной логистики, в том числе Северного морского пути, ну и развития в целом транспортной инфраструктуры. Так что эти вопросы взаимосвязаны, и, конечно, к ним надо возвращаться более комплексно, более серьезно их надо рассматривать с точки зрения развития в целом арктических регионов, их обеспечения.

Напомню, уважаемые коллеги, что районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченным сроком завоза грузов расположены на территориях 25 субъектов Российской Федерации, где проживает порядка 3 миллионов человек. Необходимость специального регулирования поставок продукции в районы с ограниченным сроком завоза продукции вызвана специфическими особенностями таких территорий. Прежде всего, это отсутствие возможности собственного производства необходимой промышленной и сельскохозяйственной продукции, сложные природно-климатические условия, а также удаленность и низкий уровень обеспеченности транспортной инфраструктурой.

Во-первых, какие проблемы есть? Я обозначу эти проблемы, чтобы мы дальше их обсуждали.

Самая сложная проблема жизнеобеспечения труднодоступных северных территорий связана с финансированием северного завоза (мы договоримся, что вкратце для удобства будем использовать название "северный завоз").

Значительная часть завозимой продукции складировается для длительного хранения. Общий срок ее закупки, доставки, хранения и использования достигает больше года, в некоторых регионах – даже до двух-трех лет. Понятие было даже... Многие, кто занимался этой проблематикой, знают, что была, например, депонация грузов на хранение. Больше года, больше двух лет хранили, чтобы потом завезти дополнительно эти продукты, нефтепродукты.

Это, конечно, приводит не только к значительному удорожанию товаров, но и фактически к замораживанию больших объемов средств на длительный период. Возникает ситуация, при которой поставщик, не получивший всего объема средств за поставку за прошлый год, вынужден находить финансовые ресурсы на проведение северного завоза текущего года. При этом методика распределения дотаций из федерального бюджета субъектам Российской Федерации не учитывает фактор длительного кассового разрыва, возникающего на срок оборачиваемости северного завоза. Это самая серьезная проблема, которую мы сегодня обсудим.

Во-вторых, в целях улучшения положения в части софинансирования северного завоза Бюджетный кодекс Российской Федерации в 2014 году был дополнен нормой, разрешающей предоставлять юридическим лицам бюджетные кредиты за счет средств

бюджетов субъектов Российской Федерации, на территориях которых расположены районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченным сроком завоза грузов, для целей закупки и поставки топлива. В 2016 году он был дополнен положением, разрешающим предоставлять такие кредиты для закупки и доставки муки и других товаров по перечню, утверждаемому Правительством Российской Федерации (вы знаете, он утвержден, в нем где-то 12 товаров).

При этом необходимо отметить, что большинство субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, на территориях которых расположены районы с ограниченными сроками завоза, являются глубоко дотационными. Так, например, у 13 из 25 таких регионов уровень бюджетной обеспеченности без учета дотаций из федерального бюджета ниже 70 процентов. С дефицитом исполнили свои консолидированные бюджеты за 2017 год 16 из 25 северных субъектов.

В этой связи считаем, что на федеральном уровне необходимо предусмотреть новые механизмы государственной поддержки как северных субъектов, имеющих на своих территориях районы с ограниченным сроком завоза грузов, так и юридических лиц, участвующих в мероприятиях по осуществлению северного завоза. То есть мы должны продумать новые механизмы, потому что действующий уже устарел. Такая поддержка могла бы оказываться в виде предоставления государственных гарантий либо субсидий за счет федерального бюджета на возмещение части процентной ставки по кредитам юридическим лицам в целях осуществления северного завоза или для компенсации транспортных издержек.

В-третьих, многие северные субъекты также обращают внимание на необходимость совершенствования действующего законодательства Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок, поскольку оно не учитывает специфику северного завоза. Мы этот вопрос неоднократно рассматривали в комитете, многие регионы это вносят, и мы сейчас это приняли. Но, к сожалению, этот вопрос сегодня является одним из актуальных, потому что не только мешает северному завозу, но и фактически приводит к срывам поставок, скандалам, судебным разбирательствам. Ну, можно привести массу примеров, которые есть сегодня.

Полагаю, что необходимо проработать вопрос об установлении особых требований для проведения конкурса на поставку продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченным сроком завоза грузов.

В-четвертых, в настоящее время северный завоз в труднодоступные районы в большинстве случаев осуществляется по сложным транспортным схемам. Особую роль в этом играет внутренний водный транспорт, который в большинстве случаев является наименее затратным, наиболее эффективным, а порой и безальтернативным способом завоза грузов.

Приведу некоторую статистику. Так, например, за прошлый год водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченным сроком завоза грузов было отправлено более 20 млн. тонн грузов, в том числе морским транспортом – 3,371 млн. тонн, а внутренним водным транспортом – свыше 17 миллионов. Видите, какая сегодня у нас непростая транспортная логистика. Те, кто занимался северным завозом, знают: особенно река – море, море – река, перевалка грузов и так далее – это достаточно сложно. И, самое главное, это ограничено сроками, межнавигационным периодом – кое-где он составляет всего две недели, где-то 10 дней, максимум до двух месяцев и так далее, ну и использование Северного морского пути.

Однако использование внутреннего водного транспорта для осуществления северного завоза осложняется рядом проблем. Так, недостаточность работ по содержанию внутренних водных путей приводит к постоянному ухудшению судоходных условий. Кроме того, в неудовлетворительном состоянии (что нам скрывать?) многие объекты инфраструктуры и гидротехнические сооружения. Флот речных судов критически изношен – практически на около 70 процентов (это данные некоторых регионов, где-то еще больше) – и, конечно, требует модернизации, обновления. Ну и очень сложное положение сегодня с дноуглубительными и русловыправительными работами, особенно в северных реках. Сегодня вообще катастрофа с этим.

Я прошу представителей Министерства транспорта и Министерства промышленности и торговли Российской Федерации в своих выступлениях уделить внимание этой теме и сообщить, какие меры принимаются федеральными органами исполнительной власти для решения этих проблем в данной сфере.

Пятое. Исключительная важность северного завоза для жизненного обеспечения обширных территорий страны требует и особых условий его правового регулирования. Вместе с тем на федеральном уровне отсутствуют нормативные правовые акты, определяющие как само понятие "северный завоз", так и порядок взаимодействия субъектов, осуществляющих северный завоз, их права, обязанности и ответственность.

В этой связи предлагаю участникам парламентских слушаний высказать мнение о целесообразности разработки федерального закона, предусматривающего меры государственной поддержки завоза продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов, разграничивающего в этой области полномочия федеральных и региональных органов власти, органов местного самоуправления. Такие предложения есть, и проекты такого закона уже подготовлены.

В-шестых, вынужден констатировать, что в настоящее время на федеральном уровне отсутствует единая система мониторинга жизненного обеспечения труднодоступных территорий и показателей, характеризующих северный завоз, вообще отсутствует. Отсутствует единый орган исполнительной власти, отвечающий за осуществление северного завоза. Данное обстоятельство не позволяет сформировать четкий алгоритм осуществления поставки грузов в труднодоступные районы Крайнего Севера. В этих условиях в проведение северного завоза вовлекается огромное количество участников, имеющих различные экономические, коммерческие интересы, что приводит к удорожанию поставок продукции в северные районы, увеличивает риски их срыва.

Уважаемые коллеги, я перечислил лишь некоторые проблемные вопросы, связанные с обеспечением поставок продукции в районы Крайнего Севера. Предлагаю сегодня обсудить эти и другие вопросы, связанные с осуществлением северного завоза.

Я думаю, вы что-то еще добавите в своих выступлениях, есть предложения из регионов. Все ваши предложения мы обязательно постараемся учесть в рекомендациях, которые будут приняты по итогам парламентских слушаний на заседании нашего комитета. Далее эти вопросы мы будем рассматривать на заседании Совета по Арктике и Антарктике, это обязательно, потому что, я еще раз говорю, это взаимосвязанные вопросы. Если мы хотим Арктику развивать, конечно, в первую очередь надо

обеспечивать население продуктами, товарами первой необходимости. В целом это связано с развитием транспортной логистики и так далее. Эти вопросы, конечно, достаточно серьезные. Есть предложение их обсудить.

Уважаемые коллеги, давайте договоримся о регламенте. Докладчикам предлагается предоставить (как у нас обычно) до 10 минут, выступающим – до пяти минут. Ведется стенограмма наших парламентских слушаний, поэтому прошу перед каждым выступлением представляться и не забывать включать микрофон. Согласны с таким подходом? Да. Тогда приступаем к обсуждению.

Слово для доклада предоставляется Игорю Викторовичу Егорову, директору Департамента регионального развития Министерства экономического развития Российской Федерации.

Подготовиться Гогину.

Пожалуйста.

И.В. ЕГОРОВ

Спасибо, Александр Константинович.

Добрый день, уважаемые коллеги! В настоящее время к районам Крайнего Севера, как уже было сказано, относятся территории 25 субъектов. Министерство экономического развития в рамках выполнения соответствующих поручений правительства в октябре текущего года анализировало итоги осуществления в 2017 году северного завоза и готовило сводный доклад в Правительство Российской Федерации с предложениями по дальнейшему совершенствованию его регулирования.

Как уже было сказано, районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности и территории характеризуются крайне неоднородным составом и с точки зрения обеспеченности транспортной инфраструктурой, и с точки зрения (что, по моему мнению, более важно) уровня бюджетной обеспеченности регионов, которые туда входят.

Не буду повторять информацию об объеме завоза по итогам 2017 года, скажу только, что в денежном выражении он составил 100 млрд. рублей и сократился практически на 10 процентов по сравнению с объемом 2016 года. Вместе с тем сейчас финансирование, поддержка северного завоза осуществляется исключительно силами субъектов и местного самоуправления, что, с точки зрения министерства, является

неправильным, потому что здесь требуется поддержка государства по двум направлениям. Как уже было совершенно верно сказано, необходимо вводить систему льготного кредитования, расширять применение госгарантий, о которых я чуть позже скажу, а также обязательно выделять средства на создание соответствующей инфраструктуры, и в первую очередь на модернизацию речного флота.

По порядку. В докладе, который подготовило министерство и направило в Правительство Российской Федерации, первым пунктом мы определили необходимость нормативного определения и закрепления понятия северного завоза. Вместе с тем в настоящее время нет ясности в том, в каком объеме необходимо закреплять, должен ли это быть отдельный федеральный закон или это должны быть точечные изменения. Мы сейчас пошли по пути именно точечных изменений, в частности закрепления этого понятия в Бюджетном кодексе, чтобы в дальнейшем к нему можно было уже привязать изменения в федеральный закон № 44 в части контрактной системы, с тем чтобы обеспечить возможность субъектам Российской Федерации осуществлять закупки либо у единственного поставщика, либо по упрощенной процедуре, а не по полной процедуре, как это сейчас предусмотрено. И в части закупки товаров министерство предложило сформировать пул операторов северного завоза. Почему не единого оператора, а именно пул? Потому что мы считаем, что каждый субъект фактически на своей территории должен определить своего оператора, должна быть 100-процентная вовлеченность субъектов, а не единый оператор, которого определит правительство и фактически, я извиняюсь за сленг, навяжет всем субъектам. И, естественно, необходимо определить федеральный орган, который будет осуществлять координацию деятельности таких операторов.

В части дальнейшего совершенствования нормативно-правового регулирования необходимо предусмотреть льготное кредитование и расширение применения госгарантий для поддержки, финансирования северного завоза. Льготное кредитование, с нашей точки зрения, позволит сократить стоимость осуществления завоза, а применение механизма госгарантий, более широкое применение механизма госгарантий, как раз будет способствовать сокращению кассового разрыва, который сейчас составляет где-то 1,5 года. Для этого серьезных, больших изменений в нормативное регулирование не надо предусматривать. С нашей точки зрения, достаточно просто

разрешить субъектам более свободно применять госгарантии и, в частности, не включать их как минимум в госдолг субъектов Российской Федерации, для того чтобы они не страдали.

По поводу транспортной инфраструктуры. Как вы знаете, у нас с этого года реализуется госпрограмма по развитию Арктики (я имею в виду, с финансированием, до этого она была аналитической). С 2019 года мы приступим к реализации мероприятия по модернизации и ремонту Жатайской судостроительной верфи. По нашим планам объем финансирования там предусмотрен в размере 4,1 млрд. рублей. И этим проектом предусмотрена не только модернизация самой верфи, но и строительство не менее 10 речных судов, а также модернизация не менее шести судов в год. И, естественно, предусматриваем утилизацию вышедших из строя судов, но пока получается только два судна в год, потому что объем средств крайне ограничен. Конечно же, в масштабах страны строительство 10 новых судов речного класса не решит проблему завоза, но по крайней мере это можно рассматривать как некий первый шаг. С нашей точки зрения, необходимо, естественно, увеличивать финансирование этого направления, не только за счет Жатайской судостроительной верфи осуществлять реализацию этого важного мероприятия, но и за счет модернизации других верфей, подключать практически все субъекты, которые могут в этом участвовать. Но здесь мы, как обычно, упираемся, к сожалению, в источник финансирования, а сейчас он не определен. Тот объем средств, который предусмотрен в размере 4,1 млрд. рублей, – это, к сожалению, все, что есть.

Также в предложениях, которые мы подготовили в правительство, указана необходимость сформировать информационную систему планирования и мониторинга северного завоза. Внедрение этой информационной системы позволит на практике реализовать трехлетнее планирование завоза, без которого невозможно будет осуществлять масштабную координацию деятельности.

И, как уже было озвучено, также необходимо восстанавливать базы хранения, то есть центры депонации, которые раньше работали, чтобы в случае какой-то экстренной ситуации можно было оперативно доставлять грузы.

Соответствующий доклад, как я уже сказал, мы направили. По поручению правительства проекты актов министерство должно будет внести в январе в

правительство и представить на рассмотрение. Сейчас мы их активно готовим и, соответственно, в январе будем готовы их обсуждать, в том числе на площадке Совета Федерации. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Игорь Викторович.

Все оценки правильные. Я согласен с ними в части и операторов, и координации действий, и так далее. Конечно, раньше, в 90-е годы, Госкомсевер был, я помню, тогда этими вопросами регионов занимались. Была достаточная координация, и централизованно выделялись средства, определялись операторы, особенно по нефтепродуктам.

Сегодня цены опять скачут. Кто мониторит, видит, какие цены сегодня. Скажем, на той же Камчатке, в Магадане или Якутии, в северных регионах – посмотрите, насколько там разнятся цены, особенно на продукты питания, овощи, которые вообще очень сложно доставить, и на нефтепродукты.

Сегодня все эти вопросы ставятся, но я говорю не только, скажем, об авиабилетах, пассажирских и грузовых перевозках, но прежде всего о том, что касается именно людей сегодня. Даже бюджетные отрасли в арктических регионах сегодня в очень сложной ситуации практически. В основном они обеспечиваются дизелями. Электроэнергетика в Арктике, вы знаете... И это своевременно надо доставить, конечно. Потом, там же охотники пользуются "Буранами" и так далее – где они сегодня горючее будут брать? Конечно, это связано с доставкой. Это, может, объемы небольшие, но тем не менее их надо доставлять.

И о Жатайском заводе Вы правильно сказали. Сегодня у правительства есть программа его модернизации. Суда средней вместимости сегодня нужны, их не хватает. Практически износ речных судов составляет, я говорил, 70–80 процентов.

Слово я предоставляю Дмитрию Юрьевичу Гогину, руководителю Федерального агентства по государственным резервам.

Д.Ю. ГОГИН

Спасибо.

Уважаемый Александр Константинович, уважаемые коллеги! Прежде чем представить предложения, исходящие из Росрезерва, хочу напомнить, что сама система

государственного материального резерва является неотъемлемой частью системы безопасности страны и предназначается в первую очередь для обеспечения мобилизационных нужд страны, ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, оказания гуманитарной помощи населению и – внимание – для оказания государственной поддержки регионам и отраслям экономики, а также для регулирующего воздействия на рынок.

Росрезерв на сегодня располагает целой сетью хранилищ, которые находятся во всех регионах Российской Федерации, во всех федеральных округах. Отмечу, что решение об использовании запасов государственного резерва принимается исключительно Правительством Российской Федерации.

На современном этапе государственный материальный резерв рассматривается, естественно, как инструмент для преодоления возможных ресурсных ограничений, вызванных как нестабильностью рынков, так и попытками внешнего давления на страну.

Рациональная номенклатура материальных ценностей, закладываемых на хранение, является основой эффективного функционирования нашей системы. Номенклатура – это живой механизм, она периодически пересматривается. Согласно закону, для того чтобы включить какую-то позицию, то или иное материальное средство в нее, необходимо, чтобы орган, который за это отвечает, внес этот вопрос на рассмотрение в правительство. Правительство рассматривает, смотрит необходимые финансово-экономические обоснования, ну и принимает решение о закладке в резерв.

Сегодня номенклатура того, что мы храним, насчитывает сотни наименований. Это и стратегически важные товары, это и основные продукты питания, и нефтепродукты, техника, средства защиты и жизнеобеспечения в чрезвычайных ситуациях, и медицинские препараты.

Не могу не сказать, что особое внимание в Росрезерве всегда уделялось качеству продукции: несколько степеней контроля на входе и выходе продукции, система закладки только товаров, изготовленных по ГОСТу. Иногда по нашим требованиям часть параметров выше, чем в ГОСТе. Поэтому с точки зрения качества продукции здесь никаких сомнений нет, это высококачественная продукция.

Нам было поручено совместно с заинтересованными федеральными ведомствами предусмотреть возможность поставки материальных ценностей государственного резерва, подлежащих освежению, для снабжения труднодоступных районов Крайнего Севера и приравненных к ним территорий.

До настоящего момента Росрезерв имел опыт только экстренного реагирования на угрозы благополучию населения в связи с перебоями осуществления северного завоза. Так, например, в 2013 году продовольственная помощь из госрезерва предоставлялась Республике Саха (Якутия). Вместе с тем не могу не сказать, что потенциал государственного резерва может использоваться в интересах территорий с ограниченными сроками поставки более полно и на регулярной основе.

Мы в рамках той работы, которая была организована еще вице-премьером Рогозиным, делали запросы в 25 субъектов Российской Федерации, проанализировали перечень того, что они завозят, и выяснили, что по 12 позициям (их всего 12, но это крупные позиции) нефтепродуктов и продовольственных товаров, входящих в нашу номенклатуру, имеется необходимость осуществлять поставки в рамках северного завоза.

С учетом логистики и региональных особенностей организации северного завоза представляется целесообразным осуществление поставок из государственного резерва в 17 субъектов Российской Федерации, туда, где недалеко расположены наши базы. В случае заинтересованности данных регионов и при наличии соответствующего акта Правительства Российской Федерации Росрезерв располагает возможностью принимать участие в северном завозе. При этом могут использоваться различные механизмы передачи материальных ценностей государственного резерва, обеспечивающие оперативность поставок (это то, что прописано в нашем законе сегодня): первое — передача по цене, установленной независимым оценщиком, в распоряжение органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации; второе — передача также по цене, установленной независимым оценщиком, но в распоряжение организации, уполномоченной администрацией субъекта Федерации. Вторым вариантом, кстати, был достаточно успешно апробирован на территории Дальнего Востока, когда в 2013 году было крупномасштабное наводнение. Вот тогда этот механизм использовался, когда субъект определил предприятия, которым мы передавали продовольственные товары, и тут же обязал эти предприятия продавать их в розничную сеть с такой-то наценкой,

твёрдо зафиксировать эту наценку. Таким образом, несмотря на масштабную катастрофу, которая была на Дальнем Востоке, роста цен на основные продукты питания не наблюдалось. Благодарю за внимание. Доклад окончен.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Дмитрий Юрьевич.

Я одно скажу: я работу Росрезерва хорошо знаю, и они, как Дмитрий Юрьевич сказал, с регионами очень плотно работают. И в сложные годы они всегда помогают и помогали особенно регионам Дальнего Востока во время стихийных бедствий, наводнений и так далее. У них дело четко поставлено. Госрезерв – это резерв государства начиная с нефтепродуктов и кончая трубами для чрезвычайной ситуации. Очень четко система сегодня работает. И это, конечно, тоже поставляется в рамках северного завоза, установлены фиксированные цены, и благодаря этому еще цены держатся. Так что надо работать совместно с Росрезервом, у них достаточно слаженная схема, надо помогать им в этих вопросах.

Я сейчас слово предоставляю Виктору Николаевичу Губареву, заместителю председателя Государственного Собрания (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия).

В.Н. ГУБАРЕВ

Уважаемые участники парламентских слушаний! Очень актуальным вопросом сегодня является северный завоз, ставший одной из краеугольных задач, которую нужно решить, выполняя национальные проекты, которые определены Президентом Российской Федерации, чтобы обеспечить элементарный уровень жизни. Сегодня нужно сказать, что уровень жизни по всем показателям в арктических и северных районах и приравненных к ним местностях значительно ниже, чем среднероссийский, по всем показателям – и по продолжительности жизни, и обеспеченности здравоохранением, жильем, продовольствием.

Приведу только один пример по Якутии. До 1990 года в каждый из 13 арктических районов Республики Саха (Якутия) завозилось до 600 тонн картофеля. В каждом районе были овощехранилища, которые принимали его под самую, извините за выражение, крышу. И уже в начале сентября Северным морским путем картофель был доставлен, скажем, на бар реки Колыма, на северо-восток.

Сегодня во все 13 районов завозится примерно такое же количество – 600 тонн. Практически вся инфраструктура... не по вине субъекта Федерации, а просто не было таких средств, чтобы обеспечить ее и сохранить. Поэтому республика, которая сегодня несет... Как уже правильно Александр Константинович отметил, 25 субъектов Федерации несут основную нагрузку. Но есть особенности в Республике Саха (Якутия), о которых хотелось бы сказать несколько слов, я потом перейду конкретно к предложениям. Но еще раз хочу подчеркнуть: без федеральной поддержки, в том числе если мы просто в ближайшее время не примем закон об Арктической зоне, о котором уже несколько лет говорим... Его нужно принимать. Он наведет порядок у всех и обозначит, кто за что должен отвечать. Нужен такой закон, и как можно быстрее его нужно принимать. И субъект сегодня уже не может выполнять ту задачу с теми возможностями, которые есть, потому что большое внимание уделяется Арктике и задачи поставлены очень масштабные. И очень правильно поставлено развитие Арктики и северных районов.

Особенности в чем? Республика Саха (Якутия) – самый крупный по площади субъект (всем понятно). Назову: 3 млн. кв. километров, из которых 40 процентов находится за Северным полярным кругом. В настоящее время только 8,7 процента территории республики обеспечено круглогодично транспортной связью (и 10 процентов нет). Почти 90 процентов объема производства товаров и услуг находится в районах, которые обслуживаются сезонными путями сообщения. А мы знаем, что для северного завоза ключевыми факторами выступают транспортный комплекс, обеспечивающий доставку грузов, и финансовая обеспеченность завоза для гарантированного снабжения населения товарами и стабильного функционирования систем ЖКХ и энергетики.

Срок оборачиваемости, Александр Константинович уже сказал, составляет почти три года. Особенностью северного завоза в республике является то, что основной объем грузов перевозится речным транспортом в короткий навигационный период до пунктов депонирования районных центров и населенных пунктов с дальнейшей доставкой до пунктов назначения автомобильным транспортом в период действия сезонных автомобильных дорог – автозимников. Автозимники существуют только при минусовой температуре, а потом исчезают, уходят в море вместе со льдом очень многие

автозимники. Сегодня этот вопрос ставится на федеральном законодательном уровне. Вообще даже нет такого понятия – "автозимник". Нужно ввести понятие автозимника. И нужно из федерального бюджета планировать эти расходы, которые исчисляются сотнями миллионов рублей.

В целом ежегодно для нужд республики до пунктов назначения внутренним водным транспортом перевозится более 3 млн. тонн грузов, из которых 1,5 млн. тонн – жизнеобеспечивающие грузы. Объем перевозок жизнеобеспечивающих грузов автомобильным транспортом в зимний период (в основном по зимникам) составляет порядка 700 тыс. тонн. К обеспечению этих нужд привлекается до 1,5 тысячи единиц автомобильного транспорта.

С учетом сезонного характера завоза грузов и необходимости аккумулировать значительные финансовые средства для завоза жизнеобеспечивающих грузов в короткий период навигации юридические лица, участвующие в северном завозе, сталкиваются с проблемами нехватки оборотных средств, длительного цикла оборачиваемости товаров на Севере, с необходимостью привлекать кредитные ресурсы в коммерческих банках под высокие процентные ставки – 16–20 процентов годовых (мы сейчас отметили, что Игорь Викторович Егоров обозначил и некоторые пути решения этого вопроса – облегчения этой нагрузки, это очень хорошо), что приводит к увеличению кредитного портфеля и повышению кредитной нагрузки на предприятия.

В 2017 году стоимость завоза грузов для нужд жизнеобеспечения составляет в Якутии порядка 30 млрд. рублей (с учетом грузов для производственных нужд предприятий – 57 млрд. рублей), из них за счет кредитов оплачивается 20 млрд. рублей. Только на оплату процентов уходит более 3 млрд. рублей, которые включаются в тарифы, и эта сумма ежегодно увеличивается.

Республикой Саха (Якутия) оказывается государственная поддержка из государственного бюджета республики в соответствии со статьей 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации юридическим лицам, осуществляющим мероприятия по северному завозу, в форме предоставления субсидий на возмещение части транспортных затрат и на возмещение части затрат на оплату процентов по кредитам. Но при этом нужно отметить, что положения статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации не имеют дополнительных пояснений, касающихся завоза

жизнеобеспечивающих грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченным сроком завоза грузов.

Таким образом, предоставление бюджетных кредитов из федерального бюджета и субсидий на возмещение транспортных затрат и уплату процентов по кредитам позволит решить вопрос с финансированием завоза, что в экономическом плане положительно скажется на финансовом положении обеспечивающих предприятий, сделав комплекс мероприятий по завозу рентабельным, а также создаст условия для стабильного развития территорий.

На федеральном уровне был принят ряд решений, направленных на совершенствование системы северного завоза. Прежде всего это внесение изменения в статью 93.2 Бюджетного кодекса в части кредитования юридических лиц для целей закупки муки и других товаров. Мы считаем, что нужно включить в обязательном порядке в перечень товаров, для завоза которых может предоставляться бюджетное кредитование, лекарства и детское питание (сегодня он не позволяет это кредитовать). Необходима актуализация Перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченным сроком завоза грузов (продукции) с внесением изменений в постановление Правительства Российской Федерации № 402. Но главное – в настоящее время на федеральном уровне отсутствуют нормативные правовые акты, регламентирующие полномочия федеральных органов исполнительной власти и взаимодействие органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

На некоторых вопросах остановился Игорь Викторович (еще раз сошлюсь на его конкретное выступление), но некоторые вопросы, озвученные им, требуют уточнения – полномочия федеральных органов исполнительной власти и взаимодействие органов исполнительной власти субъектов, органов местного самоуправления и механизм финансирования для обеспечения завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

В целях решения существующих проблем завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности предлагаем разработать федеральный закон. Хотя, опять же скажу, мы услышали, что предусматривается пока точечное решение проблем, но все-таки нужен федеральный закон об особом режиме завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности Российской Федерации.

И постановочные вопросы.

Прежде всего, Министерству экономического развития Российской Федерации рассмотреть и представить заключение на предложение правительства республики о совершенствовании нормативной базы завоза грузов путем разработки федерального закона об особом режиме завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности Российской Федерации с ограниченными сроками завоза грузов.

Второе. Министерству финансов Российской Федерации рассмотреть и внести предложения по механизмам финансовой поддержки завоза, в том числе через предоставление субъектам Российской Федерации бюджетного кредита из федерального бюджета для частичного покрытия дефицита бюджета в целях предоставления бюджетных кредитов юридическим лицам на закупку и доставку топливно-энергетических ресурсов, социально значимых продовольственных товаров и лекарств.

И еще несколько предложений. В соответствии со статьей 15 Федерального закона № 184-ФЗ "Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации" внести предложение о внесении дополнений в договор о разграничении полномочий между органами государственной власти Российской Федерации и субъектов по вопросам финансирования сезонных автомобильных дорог (как я сказал, автозимников) из федерального бюджета. Нужно это понятие закрепить в федеральных нормативных актах и осуществлять финансирование совместно.

Внести изменения в Федеральный закон № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" в части передачи полномочий по обеспечению социально значимыми продовольственными товарами населения на уровень муниципальных образований.

Еще одно предложение. Для эффективного взаимодействия между субъектами Российской Федерации, законодательными органами создать при Комитете Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера постоянно действующий орган по взаимодействию с субъектами Российской Федерации по вопросам завоза грузов на территории Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока (северного завоза). И внести предложение Министерству Российской Федерации по развитию Дальнего Востока по вопросам

создания федерального фонда государственной финансовой поддержки завоза грузов, продукции, товаров в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

Это самые основные предложения и мысли, которые мы хотели бы озвучить. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Виктор Николаевич.

Очень дельные предложения, мы учтем их обязательно.

Слово предоставляется Юрию Алексеевичу Костину, директору Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. Пожалуйста.

Подготовиться Макановой.

Ю.А. КОСТИН

Спасибо.

Уважаемый Александр Константинович, уважаемые коллеги! Действительно, в районах Крайнего Севера внутренний водный транспорт имеет особое значение. Вследствие недостаточного развития автомобильных, железных дорог фактически именно водным транспортом обеспечивается жизнедеятельность населения этих регионов. Для предприятий внутреннего водного транспорта доставка грузов в эти районы является приоритетной задачей.

К основным водным артериям Крайнего Севера относятся водные бассейны крупнейших рек с их притоками (не буду их все перечислять, мы их хорошо знаем). Судоходство на этих реках обеспечивает потребности экономики и населения, а также социально важные перевозки в районы Крайнего Севера и местности, к ним приравненные.

Общая протяженность внутренних водных путей в районах Крайнего Севера превышает 51 тыс. километров. Для сравнения: у нас вся протяженность внутренних водных путей в Российской Федерации – 101 тысяча. То есть практически чуть более 50 процентов. На 23 тысячах из них поддерживаются гарантированные габариты судовых ходов, две трети из которых обслуживается с освещаемой и светоотражаемой судоходной обстановкой. Водные пути, по которым осуществляется доставка грузов в

районы Крайнего Севера, обслуживаются девятью администрациями бассейнов внутренних водных путей.

Александр Константинович в своем докладе упоминал статистику перевозок в этом году. Хочу остановиться еще раз на этой цифре – 17,6 млн. тонн грузов, перевезенных внутренним водным транспортом. Это на 3 процента больше, чем в соответствующем периоде предыдущего года. То есть радостно, что у нас объемы перевозок в районы Крайнего Севера незначительно, но выросли.

Перевозка жизненно важных грузов по госзаказу была обеспечена в пяти бассейнах внутренних водных путей.

Осуществление доставки грузов в районы Крайнего Севера, естественно, имеет ряд трудностей (это также уже звучало в предыдущих докладах) – это и ограниченный период навигации, это малые глубины на арктических реках и сложные судоходные условия, это значительный возраст обслуживающего флота, то есть флота администрации бассейнов внутренних водных путей, и в том числе такого важного его сегмента, как дноуглубительный флот, это изношенность транспортного флота и необходимость строительства транспортных мелкосидящих судов новых типов для эксплуатации в районах Крайнего Севера.

Хочу отметить, что у нас велась очень позитивная и приведшая к совместному результату работа с Правительством Республики Саха (Якутия) по внесению изменений в технический регламент. Повторяю: такие изменения совместно с правительством были разработаны и внесены в технический регламент. В соответствии с ними требование по оборудованию двойным дном нефтеналивных судов Ленского бассейна было отсрочено и начнет действовать с 1 января 2025 года.

Как я уже говорил, этому предшествовала очень большая работа. Правительством Республики Саха (Якутия) была подготовлена и утверждена проектная программа развития внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей Ленского бассейна, где была дана оценка состояния флота, определена очередность его модернизации – восстановление или строительство. Программа рассчитана до 2025 года, и с учетом обязательств, в том числе взятых на себя субъектом, стало возможным внесение изменений в технический регламент. Полагаем, что такая совместная работа

позволит и восстановить флот, и обеспечить северный завоз грузов в период строительства этого флота.

Также в предыдущих докладах уже прозвучало, что отсутствует законодательное определение понятия северного завоза. Хочу отметить, что, по мнению Минтранса, целесообразно поработать над его законодательным закреплением.

Относительно инфраструктуры внутренних водных путей. Мероприятия по созданию условий для доставки грузов осуществлялись в рамках подпрограммы "Внутренний водный транспорт" федеральной целевой программы развития транспортной системы. Работа осуществляется непосредственно администрациями бассейнов внутренних водных путей. Ежегодно проводятся дноуглубительные, выправительные работы. К примеру, в 2017 году была проведена реконструкция выправительных сооружений Ленского бассейна – это перекаты Кресты, Кудринский, Никольский, Маевка, Свиной, Кондрашинский и Худой.

Обязательным условием поддержания глубин являются дноуглубительные работы. Особое внимание стараемся уделять таким участкам, где дноуглубление представляет значительные трудности и необходимы большие объемы дноуглубления. Это, конечно, в первую очередь бары арктических рек Яны, Индигирки, Колымы.

В 2018 году построен и введен в эксплуатацию новый высокопроизводительный земснаряд "Владимир Панченко" для Ленского бассейна. Предполагаем, что он будет использоваться на баре реки Яна.

Во исполнение майского указа Президента Российской Федерации, как вы знаете, распоряжением правительства утвержден комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. В состав плана вошел федеральный проект "Внутренние водные пути", в соответствии с которым предусмотрена реализация мероприятий, направленных на сокращение протяженности участков, ограничивающих пропускную способность внутренних водных путей, включая, естественно, и участки, расположенные в районах Крайнего Севера, протяженностью около 3 тыс. километров. Для этого будут выполнены комплексные проекты по реконструкции внутренних водных путей в Ленском, Обском, Енисейском и других бассейнах.

Восстановление пропускной способности в комплексном плане также предусмотрено путем обновления обслуживающего флота, это различная линейка судов технического флота, начиная от земснарядов и землесосов и заканчивая небольшими обстановочными судами типа "Путейский".

Говоря о северном завозе, конечно, нельзя не сказать о Северном морском пути. В настоящее время грузопоток в акватории Северного морского пути постоянно увеличивается. В прошлом году он впервые достиг показателя в 10 млн. тонн, а в этом году мы к новому году подходим с показателем грузооборота, уже превысившим 19 млн. тонн, то есть почти в два раза больше за этот год.

Такие темпы роста перевозок мы имеем в настоящее время. Майским указом Президентом Российской Федерации поставлена задача обеспечить к 2024 году перевозку 80 млн. тонн грузов. Для выполнения этой задачи в состав комплексного плана, уже утвержденного, включены федеральный проект "Морские порты России" и отдельный проект "Северный морской путь". Реализация этих проектов позволит в том числе увеличить мощности российских морских портов Арктического бассейна почти на 65 млн. тонн. Всего в Арктической зоне Российской Федерации у нас расположено 19 морских портов, из них шесть – в акватории Северного морского пути.

Кроме того, для достижения заданного объема перевозок в акватории Северного морского пути планируется интенсифицировать работу по навигационно-гидрографическому обеспечению, аварийно-спасательному обеспечению судоходства, совершенствованию систем безопасности мореплавания.

В целях развития планируется построить 13 гидрографических и лоцмейстерских судов ледового класса, планируется увеличение финансирования на промерные работы и работы по обслуживанию средств навигационного оборудования.

Кроме того, в целях выполнения обязательств Российской Федерации в части поиска и спасания предусмотрено строительство 16 аварийно-спасательных судов ледового класса различных разновидностей – от больших многофункциональных аварийно-спасательных судов до небольших портовых буксиров.

Такие мероприятия заложены в комплексный план развития магистральной инфраструктуры. Полагаем, что они дадут толчок развитию экономики Сибири и

арктических регионов, позволят обеспечить полномасштабное функционирование Северного морского пути и северный завоз грузов по рекам России. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Юрий Алексеевич.

Я хочу сказать, что Минтранс своевременно, конечно, здесь принял меры – в части не только речных перевозок, но и своевременно поддержали Жатайский судоремонтный завод, сохранили ЛОРП. В свое время всё растащили, многие, вы знаете, морские порты и так далее, суда, которые занимались северным завозом, распродали. Во многих регионах все это восстановить было очень сложно. Например, сохранили очень крупное Ленское объединенное речное пароходство, и сегодня работает коллектив – это большое дело. Там альтернативы в части доставки нет практически – только навигация. В Северные и арктические регионы доставка только речным, морским транспортом. Это большое дело. Конечно, надо поблагодарить, здесь большую работу провели. И, конечно, в последнее время по дноуглубительным, выправительным работам, насосам они начали неплохо работать.

Вообще в те годы, в 90-е годы была большая беда. Наводнение в Ленске было связано именно с тем, что в свое время не проводились эти русловыправительные работы, понимаете? Там уже русло поменялось, и, конечно, там льды по три – по четыре метра, и затор был, и полностью город был затоплен. Представляете, к чему это может привести? Вообще, стихия есть стихия, на Севере это, кто не знает, вообще страшное дело.

В свое время, когда "АЛРОСА" работала, в верховье реки Лены вообще был очень низкий уровень воды – 1–1,5 метра. И практически завоз нефтепродуктов не осуществили, пришлось... Но "АЛРОСА" только самолетами доставила для своих нужд нефтепродукты, и другие, представляете? Такое тоже бывает. Лена – вроде бы, полноводная река, северная, но бывают и такие годы. А на Севере, бывает, две недели... Если не успел, вода спала – все, суда остались на зимовке. В этом году тоже есть такие случаи – на Яне, на Колыме. Навигация проходит очень сложно, как проходят военно-стратегические мероприятия. Так что надо знать это. А, кто знает, на Севере короткое лето, навигация очень короткая. В советское время очень четко работали, всё рассчитывали.

Слово Николаю Валерьевичу Шабликову, заместителю директора Департамента судостроительной промышленности и морской техники Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

Пожалуйста, Николай Валерьевич.

Н.В. ШАБЛИКОВ

Спасибо огромное, Александр Константинович.

Сегодня парламентские слушания фактически посвящены Жатайской судовой верфи, но надо всегда отдавать должное личности в истории. Поэтому Егор Афанасьевич и Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Валентинович Мантуров – это в принципе те люди, которые дали посыл нам всем, для того чтобы мы комплексно отработали. В последующем Министерство экономического развития поддержало включение этого мероприятия (оно, по сути дела, стало первым, которое включено) в госпрограмму по развитию Арктики.

Надо отдать должное – работали все вместе, очень дружно и коллективно, поскольку сам проект технической модернизации предприятия оплачен республикой, и там предусматриваются как раз инвестиции субъектовые. На сегодняшний день можно доложить о статусе этого проекта – мы получили заключение Главгосэкспертизы и с начала следующего года планируем те бюджетные ассигнования, которые на сегодняшний день предусмотрены госпрограммой, инвестировать непосредственно в модернизацию производственных мощностей Жатайской судовой верфи.

Как правильно сказал Игорь Викторович, действительно бизнес-планом данного предприятия предусмотрено строительство 10 судов, но это барже-буксирный состав в основном, та номенклатура, которую завозить по Северному морскому пути достаточно дорого и нецелесообразно. Но, безусловно, весь нефтеналивной флот мы планируем строить на территории средней полосы европейской части. Такие соглашения имеются между республикой и Объединенной судостроительной корпорацией. И на сегодняшний день, как правильно сказал Юрий Алексеевич, есть программа, которая отработана как Минтрансом, Минпромторгом, так и республикой, которая в принципе предполагает строительство порядка 199 судов различных классов и назначения.

Основным драйвером всей этой большой и интересной программы, безусловно, являются меры государственной поддержки. На сегодняшний день министерство

промышленности успешно реализует этот комплекс. Прежде всего, это субсидирование процентных ставок по кредитным и лизинговым платежам. При помощи этой меры господдержки построено более 110 судов в Российской Федерации.

Вы знаете, что по итогам заседания Государственного совета, которое проходило в Волгограде, была введена новая мера государственной поддержки – судовой утилизационный грант, который дифференцированно предусматривает возможность компенсации судовладельцу от 10 до 15 процентов стоимости в зависимости от типа и вида флота. 15 процентов – это непосредственно для судов пассажирских, у которых экономика недостаточно проходная, а 10 – для технического флота, в том числе и дноуглубительного.

На сегодняшний день министерство промышленности совместно с Объединенной судостроительной корпорацией реализует программу так называемого льготного лизинга, и уже порядка 15 миллиардов направлено на обновление флота: это и пассажирский флот, это и флот нефтеналивной, который на сегодняшний день строится. И мы планируем, что совместно с республикой те необходимые суда, которые обеспечивают северный морской завоз, будут построены. Также мы совместно с Федеральным агентством морского и речного транспорта отработываем обновление дноуглубительного флота. На сегодняшний день в достаточно большой степени проработки имеется проект строительства дноуглубительных судов как раз для Якутии.

Ну а в завершение хотел бы сказать, что на сегодняшний день строительство ледокольного флота у нас осуществляется, может быть, не такими быстрыми темпами, как хотелось бы, но мы планируем, что все-таки в 2019 году, несмотря на все сложности, головной ледокол будет передан заказчику. На сегодняшний день достаточно успешно проходит процесс согласования по третьему и четвертому серийным атомным ледоколам, и в принципе завершается решение вопроса с оформлением единственного исполнителя по ледоколу "Лидер". То есть те задачи, которые на сегодняшний день стоят по обеспечению грузопотока, российские верфи будут стараться выполнить с должным качеством и в должное время.

Однако на сегодняшний день стоит масса вопросов, связанных с программой импортозамещения и локализацией. Поэтому для нас Жатайский завод – это достаточно хорошая площадка для того, чтобы поставлять машинокомплекты, которые

сегодня имеются у российского производителя. Более того, иностранные компании, в том числе и мировой лидер – компания WARTSILA, готовы размещать ходовую линейку своих судовых двигателей на заводе в Пензе. И мы планируем, что к 2019 году дизель-агрегаты, собранные в Российской Федерации, смогут уже поставляться.

В рамках государственной программы развития судостроения и ФЦП "Развитие гражданской морской техники" был создан достаточно большой научно-технический задел, в том числе и для Республики Саха (Якутия), с участием непосредственно Ленского объединенного речного пароходства, который также может быть использован при строительстве судов на мощностях Жатайской судовой верфи.

Ну и самый главный вопрос – это вопрос подготовки кадров. На сегодняшний день санкт-петербургский кораблестроительный университет готовит программу в том числе по обучению персонала, для того чтобы, собственно говоря, пополнить кадры. Здесь, наверное, такая совместная игра в том числе республики, нас, как федерального органа исполнительной власти, и министерства образования, для того чтобы на эту современную верфь пришли молодые люди.

И мы всегда, когда говорим про судостроение и создание именно гражданских мощностей, упоминаем два предприятия – это, безусловно, судостроительный комплекс "Звезда" на Дальнем Востоке и Жатайская судовой верфь, потому что это на сегодняшний день два таких достаточно ярких примера обновления гражданского судостроения. Спасибо большое.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Николай Валерьевич.

Правильное направление сегодня, конечно, – это модернизация. И это надо возродить.

Ирина Юрьевна Маканова, заместитель директора Департамента инфраструктурных проектов Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока. Это наше родное министерство.

Я просто извиняюсь за то, что Вас объявил... но это взаимосвязанные выступления были. Так что Вы уж меня извините. Ирина Юрьевна, пожалуйста.

И.Ю. МАКАНОВА

Уважаемый Александр Константинович, уважаемые коллеги! Чтобы не повторяться, я хочу буквально на нескольких моментах остановить свое и ваше внимание в том числе.

Первое. Конечно, механизм северного завоза незаслуженно и неоправданно обделен в нормативном регулировании. И, безусловно, не нужно, наверное, пытаться латать дыры в нашем законодательстве внесением частичных, реперных изменений в действующие нормативно-правовые акты. Наверное, необходимо разрабатывать отдельный нормативно-правовой акт с абсолютно самостоятельным предметом регулирования, да, в общем-то, и действия и во времени, и в пространстве, и по кругу лиц.

А.К. АКИМОВ

Созрело, да.

И.Ю. МАКАНОВА

Мы тоже сначала пошли по пути того, чтобы предлагать изменения в действующие нормативные акты, но на самом деле изменили свою политику в этом направлении. И с учетом того что президент на Восточном экономическом форуме дал нам поручение подготовить национальную программу по социально-экономическому развитию Дальнего Востока и утвердить ее указом президента, безусловно, в этом документе мы в том числе отразим с точки зрения национальных приоритетов и вопрос о северном завозе.

Второй момент, о котором хотела бы сказать. Конечно, мы как-то приняли как данность то, что северный завоз – это сфера ответственности субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, органов местного самоуправления, поэтому мы и не имеем ни государственной программы, ни национальной программы, ни национального, ни федерального проекта, которые бы эти вопросы регулировали.

А.К. АКИМОВ

Раньше была она.

И.Ю. МАКАНОВА

Да.

К сожалению, это тоже, наверное, вопрос, о котором необходимо подумать. Хотя это могло бы быть следствием, если бы был принят соответствующий нормативно-правовой акт.

Третий вопрос. Вот мы говорим о северном завозе, мы говорим о мероприятиях в отношении инфраструктуры, а ведь на самом деле сам по себе северный завоз существует, потому что существуют катастрофические инфраструктурные ограничения и транспортная недоступность этих территорий. Соответственно, наверное, необходимо говорить и о мероприятиях, которые сократят эту транспортную недоступность и снизят эти инфраструктурные ограничения. Такие мероприятия рассматриваются постоянно и на заседаниях вашего комитета, и в рамках парламентских слушаний, и выездных совещаний, и обсуждаются с Минтрансом. Такие мероприятия, как строительство моста через реку Лену в Якутии, – элемент сокращения ограничений, способствующий развитию северного завоза. Мост на Сахалин, Северный широтный ход – это глобальные, серьезные проекты, в том числе способствующие в будущем сокращению этих инфраструктурных ограничений и упрощению процедуры северного завоза.

Ну и, соответственно, это глобальные вещи. Я думаю, наверное, не стоит повторяться в предложениях по нормативно-правовому регулированию, о них уже сегодня много говорили. Мы их все, безусловно, поддерживаем и, со своей стороны, хотим сказать большое спасибо и представителям федеральных органов власти, благодаря которым северный завоз благополучно проходил в субъектах Российской Федерации в ДФО, и нашим законодателям, которые помогают снизить нормативные ограничения.

А.К. АКИМОВ

Спасибо.

Ирина Юрьевна, сейчас Юрий Петрович будет заниматься Арктикой, он председатель госкомиссии. Так что сам бог велел, я думаю, министерству, тоже совместно, видимо, обязательно выработать очень четкую политику. Это касается всех регионов, в том числе Дальнего Востока, той же Камчатки. Помните, Корякский округ в свое время был, там вообще трагедия была. И Сахалин, там завоз и так далее. Так что этот вопрос нам вместе надо проработать, однозначно, мы рассмотрим с Юрием Петровичем. Прошу вот это довести.

И, конечно, северный завоз. Уважаемые коллеги, сейчас, видите, Северный морской путь – перспектива огромная. Уже обозначено: до 20 млн. тонн. Раньше, в советское время, завозили (эта схема была очень четкой) Северным морским путем. Сейчас это возрождается, восстанавливается. Это опорные зоны. Без него невозможно завезти. Как раз сегодня схема очень четкая – и реки, и река – море.

Поэтому я хочу предоставить слово Станиславу Акимовичу Головинскому, заместителю генерального директора по развитию предприятия "Атомфлот" в городе Москве.

Пожалуйста.

И.К. ЧЕРНЫШЕНКО

Можно по ведению одну реплику?

Завтра мы принимаем закон, по которому "Росатом" будет главным оператором Севморпути. То есть выступление Станислава Акимовича является очень важным с учетом закона, который мы завтра принимаем. Просто, чтобы он представил...

А.К. АКИМОВ

Правильно, Игорь Константинович. Спасибо.

Пожалуйста.

С.А. ГОЛОВИНСКИЙ

Уважаемый Александр Константинович, уважаемые участники парламентских слушаний! В общем, здесь уже об атомном ледокольном флоте, я считаю, дали хорошую информацию в своих выступлениях участники, о том, как мы будем развиваться.

Я хотел сказать то, о чем Игорь Константинович сказал. Законы о внесении изменения в закон о государственной корпорации "Росатом" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты, проекты которых внесены были в соответствии с поручением президента о создании инфраструктурного оператора в Арктике, в Государственной Думе приняты в трех чтениях, притом приняты единогласно. Поэтому завтра рассмотрение, мы уверены, что вы поддержите, одобрите эти законы.

Уже в государственной корпорации "Росатом" создана Дирекция Северного морского пути, которую возглавил бывший генеральный директор ФГУП "Атомфлот" Рукша Вячеслав Владимирович, многие его знают. Он теперь в должности заместителя генерального директора госкорпорации "Росатом" – директор Дирекции Северного

морского пути. Ну а ФГУП "Атомфлот", как федеральное государственное унитарное предприятие, теперь входит как структурная единица в Дирекцию Северного морского пути.

О перспективах развития, о строительстве ледоколов сказали. Планы грандиозные, конечно, стоят в соответствии с указом президента.

Но я хотел остановиться сейчас именно на теме северного завоза. В 2012 году был принят Федеральный закон № 132-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути". ФГУП "Атомфлот" в соответствии с этим законом зарегистрирован как субъект естественной монополии. Для нас установлены тарифы (тогда еще приказом Федеральной службы по тарифам) в 2014 году, которые в соответствии с законом устанавливаются в зависимости от сезонности доставки, проводки судов, от расстояния и от тоннажа груза. Конечно, не самая в нашем понимании хорошая... То есть пока, слава богу, как говорят, бог миловал, но с 2012 года перестала осуществляться обязательная ледокольная проводка. Ее просто нет. Поэтому нас могут нанять, могут не нанять. Вдобавок весь Северный морской путь разделен с точки зрения того, чтобы тарифы было проще рассчитывать, на семь районов. Они приведены. Наши услуги заказывают сегодня... Мы работаем по северному завозу с "Чукотснабом" практически каждый год. В прошлом году это 65 тыс. тонн всего-навсего в тех 10 млн. тонн, 60 тыс. тонн в этом году в этих 19 млн. тонн. Как вы понимаете, это практически мизер. И заказывают наши услуги буквально на одну-две зоны проводки, поэтому деньги, конечно, не столь большие мы получаем за работу атомных ледоколов.

Есть еще одна особенность. Как мы окажемся в точке начала проводки — честно говоря, никого не интересует, потому что нам платят... То есть вот ледокол стоит в Мурманске, а его, например, заказывают в Восточно-Сибирском море. Он должен оказаться именно в этой точке в это время, а как он там окажется, за какие деньги — никто не знает. Хотя у ледокола есть определенная стоимость, сегодня это около 6 млн. рублей. Почему? Нас часто сравнивают с дизель-электрическим ледоколом, но особенность здесь (я понимаю, вы там, как говорится, так смотрите...) такая: у нас загружено ядерное топливо сразу на несколько лет, там, на пять лет, то есть стоимость,

например, дизель-электрического – около 2 млн. рублей в сутки, но в зимний период дизель-электрический ледокол, так как атомных ледоколов недостаточное количество... Вот Шабликов Николай Валерьевич, представитель Минпромторга, говорил, что балтийский завод строит, но, конечно, нам хотелось бы, чтобы строил как можно быстрее. И председатель правительства в конце ноября проводил совещание на балтийском заводе именно по ускорению сроков строительства ледоколов, потому что иначе можно сорвать вывоз, особенно, в первую очередь, углеводородного сырья. Поэтому ледокол дорогой, но дизель-электрический ледокол в сутки потребляет, бывает, от 90 до 100 тонн топлива. Теперь посмотрите, сколько стоят флотский мазут, солярка, и выйдете примерно на ту же самую цифру, только у дизель-электрического ледокола автономность 30–40–50 суток, а у нас – несколько лет. Поэтому, как говорится, тут... Ну и ледопробитость, конечно, у нас выше.

Поэтому я хотел бы обратить внимание на что? Конечно, в первую очередь перед нами будет стоять задача вывоза углеводородного сырья, угля, то есть все... Но с северного завоза мы уходить не собираемся, мы этим занимаемся уже 60-й год. 3 декабря Атомному ледокольному флоту исполнилось 59 лет, как он существует в Советском Союзе и в России. 60-й год мы работаем в Арктике, поэтому мы там знаем все. И после принятия закона о государственной корпорации, создания инфраструктурного оператора предстоит очень большая работа с Министерством транспорта Российской Федерации. В рабочем порядке мы с ними точки соприкосновения ищем, уже нашли. И Правительством Российской Федерации уже утвержден ряд подзаконных актов, таких как Правила плавания в акватории Северного морского пути, потому что сегодня, да, дает администрация Северного морского пути разрешение, но, в общем-то, пароходы ведем мы. Поэтому, конечно, нам очень важно понимать, кто у нас по корме идет, какое техническое состояние этого парохода, какой экипаж, ну, или это ледовый капитан, или, например, индус, капитан какого-нибудь парохода, который, может, впервые в своей жизни увидел это ледяное поле, и надо понимать, как он по нему будет плыть.

Поэтому работа нам предстоит большая в части северного завоза. И полностью согласен со всеми предложениями, которые здесь звучали. Ну и большая просьба: завтра посмотрите внимательно этот закон. Спасибо.

А.К. АКИМОВ

Спасибо. Однозначно, Станислав Акимович, Совет Федерации поддержит. Мы тоже принимали участие именно в подготовке проекта этого закона на первоначальном этапе. Здесь мы несколько раз обсуждали развитие Северного морского пути. Без этого развитие Арктики невозможно. Конечно, все вы полностью представляете перспективы. Недаром Президент России этот вопрос постоянно ставит как приоритетную задачу. И завоз, и так далее – все это необходимо для развития всей Арктической зоны.

Объемы будут расти, там будут предприятия, конечно. Поэтому сегодня надо комплексно подходить к этой тематике, понимаете? Видите, сегодня мы уже пришли к такому этапу, что нужно развивать Арктику в большом объеме, уже нужны финансовые средства, транспортная логистика и так далее. Все подошло к этому, не только геополитика. Это в экономических интересах нашей страны.

Доклады мы уже завершили, сейчас переходим к прениям. Пожалуйста, очень коротко, по сути.

Слово предоставляется Ивану Святославовичу Кулявцеву, министру экономического развития Архангельской области.

И.С. КУЛЯВЦЕВ

Спасибо большое.

Уважаемый Александр Константинович, уважаемые участники парламентских слушаний!

Собственно говоря, в рамках парламентских слушаний те два предложения, которые Архангельская область готова представить, здесь прозвучали, и, скажем так, некие ответы на них прозвучали. Но все-таки хотелось бы наши предложения от области передать в адрес организаторов мероприятия.

Кратко. Первый момент (он здесь прозвучал) – по срокам оплаты северного завоза между хозяйствующими субъектами. То есть сейчас есть ограничение 8–40 дней, а мы все-таки говорим о том, что для хозяйствующих субъектов имеет смысл, наверное, это ограничение снять, чтобы они сами могли планировать сроки оплаты, какие-то товары брать в кредит, большой объем завозить, но позже рассчитываться, то есть чтобы это были взаимоотношения хозяйствующих субъектов.

И второй вопрос – по компенсационным мерам. Он здесь уже достаточно хорошо звучал, и Игорь Викторович это озвучил, и Виктор Николаевич тут говорил об этих моментах. Собственно говоря, наверное, здесь особо повторяться не буду.

Большое спасибо за внимание к такому важному вопросу, как северный завоз.

А.К. АКИМОВ

Спасибо, Иван Святославович.

Еще есть у кого-то, уважаемые участники парламентских слушаний из регионов, какие-то конкретные предложения? Проект рекомендаций вам роздан, в целом суть ясна, позиции четко обозначены. Кто хочет какие-то предложения дать? Нет желающих. В принципе, я думаю, повторяться не будем, предложения высказаны.

Так, Виктор Николаевич? *(Оживление в зале.)*

Я считаю, что состоялся очень своевременный, конструктивный и деловой разговор. К этой теме мы шли, и сегодня у нас есть даже представитель от Министерства по развитию Дальнего Востока, создана госкомиссия по развитию Арктики. Все вопросы по развитию Арктики сосредоточены именно в руках Правительства Российской Федерации, регионов. И совершенно правильно эти вопросы сегодня ставятся, их надо решать. Не надо тянуть. Видите, жизнь этого требует, а мы с законом тянем.

Видимо, этот вопрос... Еще когда Вячеслав Анатольевич Штыров возглавлял совет, был подготовлен очень хороший проект закона о недрах, по-моему правительством, Министерством экономического развития. Я думаю, что надо ускорить разработку этого проекта закона. Мы к нему вернемся. Валентина Ивановна в курсе, она тоже торопит в решении этого вопроса. Но не только сенаторы торопят, люди требуют принятия этого закона. Мы с Анатолием Ивановичем на заседании совета рассматривали закон о гарантиях, компенсациях для лиц, проживающих в районах Крайнего Севера, и другие социальные вопросы. Вопросы дотаций, субсидий, вопросы малой авиации, связанные с Арктикой, рассматриваются.

Так что этот вопрос перезрел, уважаемые коллеги. Конечно, мы, как государственные служащие, чиновники, сенаторы, депутаты, должны это ускорить. Просьба все-таки с этими вопросами не затягивать.

Есть отдельная программа по Арктике, есть по Северному морскому пути. Видите, все-таки дискуссия была, а сегодня вопрос по "Атомфлоту" уже практически решен. Завтра мы одобрим федеральные законы. Это же тоже очень серьезный шаг. Россия всегда была впереди в вопросах Арктики, Северного морского пути, и эту позицию нам надо возродить, восстановить.

Так что есть предложение проект рекомендаций, который есть, принять за основу. Но я очень прошу, если у вас есть какие-то предложения по проекту рекомендаций, нам их передать, в наш комитет, мы их учтем. Все члены комитета, которые занимаются этой проблематикой, сегодня присутствуют, мы обязательно учтем, обсудим.

Я хочу всех поблагодарить за участие и поздравить с наступающим Новым годом. Пусть этот новый год для нас, северян, будет очень удачным, чтобы многие вопросы, решения которых мы ждем, были решены совместными усилиями, и мы надеемся на это.

Спасибо большое. Всех благ, здоровья!
