

Приложение  
к решению Парламентской  
Ассоциации "Дальний Восток  
и Забайкалье"  
от 12.07.2022 № 5

Обращение  
Парламентской Ассоциации "Дальний Восток и Забайкалье"  
к Председателю Правительства Российской Федерации Мишустину М.В.  
и Министру Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики  
Чекункову А.О. по вопросу совершенствования механизмов государственной  
поддержки завоза продукции (товаров), необходимых для обеспечения  
жизнедеятельности населения в районах Крайнего Севера и приравненных  
к ним местностях с ограниченными сроками завоза продукции (товаров)

Уважаемый Михаил Владимирович!  
Уважаемый Алексей Олегович!

Субъекты Российской Федерации, относящиеся к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, ежегодно в преддверии зимнего сезона реализуют комплекс мероприятий по обеспечению удаленных и труднодоступных районов основными жизненно важными товарами (далее – северный завоз). В рамках северного завоза обеспечиваются топливно-энергетическими ресурсами, продуктами, товарами первой необходимости, лекарствами, строительными материалами население 25 северных субъектов Российской Федерации. Ежегодно в удаленные и труднодоступные районы завозится около 3,1 млн тонн грузов жизненно необходимых товаров. Более 95 процентов из них приходится на пять субъектов Российской Федерации: Республика Саха (Якутия), Чукотский автономный округ, Магаданская область, Красноярский и Хабаровский края.

Являясь важной составляющей жизнеобеспечения и развития северных территорий, северный завоз требует государственной поддержки и особого правового регулирования.

Указом Президента Российской Федерации Путина В.В. от 5 марта 2020 года № 164 "Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года" одной из основных задач в сфере социального развития Арктической зоны Российской Федерации определено "создание системы государственной поддержки завоза в населенные пункты, расположенные в отдаленных местностях, топлива, продовольствия и других жизненно необходимых товаров в целях обеспечения доступных цен на такие товары для граждан и хозяйствующих субъектов".

Система поддержки завоза продукции (товаров) в районы с ограниченными сроками завоза продукции (товаров) и вопросы организации поставок ранее были определены действовавшим до 2005 года Федеральным

законом от 19 июня 2000 года № 78-ФЗ "Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации".

Однако данный закон утратил силу со вступлением в силу Федерального закона от 22 августа 2004 года № 122-ФЗ "О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации в связи с принятием федеральных законов "О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации" и "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", а все обязанности по финансированию и проведению северного завоза перешли к органам местного самоуправления.

В 2007 году в Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" были внесены изменения, позволяющие централизовать на уровне субъекта Российской Федерации закупку товаров и услуг в целях осуществления северного завоза.

Кроме того, в 2014 году в Бюджетный кодекс Российской Федерации были внесены изменения, позволившие субъектам Российской Федерации, на территориях которых расположены районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченным сроком завоза грузов, предоставлять юридическим лицам бюджетные кредиты за счет средств региональных бюджетов для целей закупки и доставки топлива. В 2016 году по инициативе Республики Саха (Якутия) это положение было дополнено возможностью предоставлять такие кредиты для закупки и доставки муки и других товаров по перечню, утверждаемому Правительством Российской Федерации.

Таким образом, сегодня государственная поддержка северного завоза в основном осуществляется на региональном и муниципальном уровнях, а комплексное федеральное законодательное регулирование деятельности по организации северного завоза отсутствует.

Проведение северного завоза затруднено рядом ключевых проблем: высокие затраты на транспортировку товаров вследствие инфраструктурных ограничений, критическое устаревание флота, технический износ нефтебазового хозяйства, необходимость создания страховых запасов для обеспечения длительного товарооборота.

Многие населенные пункты, расположенные в удаленных и труднодоступных районах, имеют транспортное сообщение с развитыми территориями только посредством сезонных видов транспорта с ограниченными сроками функционирования. Это водный транспорт в летний период и автомобильные зимние дороги и ледовые переправы, действующие с декабря до середины апреля.

Вместе с тем понятие "сезонные автомобильные дороги" не определено в Федеральном законе от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении

изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", что приводит к значительному недофинансированию содержания автомобильных зимних дорог и ледовых переправ.

Основной объем грузов в рамках северного завоза поставляется в короткий навигационный период речным транспортом. При этом достаточных финансовых средств на нормативное содержание внутренних водных путей многих арктических рек на протяжении длительного периода также не выделялось. За последние 25 лет объемы дноуглубительных и русловыпрямительных работ были сокращены в семь-восемь раз. Это привело к сокращению протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов на арктических реках (Колыма, Индигирка, Яна, Хатанга и другие), прохождение в устья этих рек стало затруднительно даже судам с небольшой осадкой класса "река-море".

Единственным круглогодично доступным для отдаленных и труднодоступных районов видом транспорта является авиационный транспорт. В то же время низкий уровень оснащённости региональных и местных аэропортов, аэродромов и посадочных площадок необходимым оборудованием, а также неудовлетворительное состояние парка воздушных судов и ограничения по его пополнению и обслуживанию не позволяют использовать потенциал воздушных перевозок в полной мере.

Для обеспечения системы хранения топливно-энергетических ресурсов в первую очередь необходимо создание центров депокации путем строительства и реконструкции нефтебазового хозяйства, расширения резервуарного парка существующих нефтебаз. Так, в Республике Саха (Якутия) эксплуатируется 18 нефтебаз, построенных в 60-80-е годы, технический износ которых превышает 80 процентов. Эта ситуация напрямую угрожает экологической безопасности региона, что продемонстрировала крупнейшая катастрофа с разливом нефтепродуктов, случившаяся 29 мая 2020 года, когда из-за проседания опор получил повреждения резервуар хранения дизельного топлива в городе Норильске. Разлив 21000 тонн дизеля привел к превышению в десятки тысяч раз предельно допустимой концентрации вредных веществ в водных объектах.

Вышеназванные обстоятельства обуславливают необходимость незамедлительного принятия на уровне органов государственной власти Российской Федерации мер, направленных на повышение эффективности организации доставки грузов в удаленные и труднодоступные районы.

Президентом Российской Федерации Путиным В.В. по итогам совещания по вопросу развития Арктической зоны Российской Федерации, состоявшегося 13 апреля 2022 года, дано поручение Правительству Российской Федерации до 1 марта 2023 года разработать и внести в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона, направленного на правовое регулирование отношений, связанных с осуществлением завоза продукции (товаров), необходимых для обеспечения жизнедеятельности населения в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях с ограниченными сроками завоза продукции (товаров), и

определяющего единого координатора осуществления такого завоза (пр-868, п. 1б). Считаю необходимым привлечь к разработке данного проекта федерального закона представителей всех заинтересованных субъектов Российской Федерации.

На основании изложенного просим вас создать рабочую группу по разработке проекта федерального закона о северном завозе с участием представителей федеральных органов исполнительной власти и законодательных (представительных) органов государственной власти заинтересованных субъектов Российской Федерации.

При разработке проекта федерального закона полагаю необходимым включить в него нормы, устанавливающие дополнительные меры государственной поддержки, в том числе:

на проведение дноуглубительных работ, в том числе по строительству новых земснарядов на реках, являющихся основными транспортными артериями, по которым осуществляются северный завоз и другие перевозки, а также мероприятий, направленных на обновление обслуживающего флота;

на строительство, содержание инфраструктуры, предназначенной для хранения горюче-смазочных материалов и другой продукции в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях с ограниченными сроками завоза грузов;

на создание автомобильных зимних дорог и ледовых переправ и обеспечение их нормативного содержания;

на возмещение части процентной ставки по кредитам для всех участников северного завоза, а также субсидирование транспортных расходов на доставку социально значимых товаров и 50 процентов издержек юридических лиц, в том числе субъектов малого и среднего предпринимательства, по закупу товаров в целях решения проблемы кассового разрыва и обеспечения оборотными средствами для закупа большого объема товаров.