



Конференция «Северный завоз - новые пути и возможности»

В Нарьян-Маре прошла конференция «Северный завоз – новые пути и возможности»

19 – 20 июня 2017 года в г. Нарьян-Маре состоялась конференция «Северный завоз – новые пути и возможности», которая прошла при участии проектного офиса «Северный завоз» ВАВТ Минэкономразвития России и при поддержке Администрации Ненецкого автономного округа. Партнерами мероприятия выступили ПАО «ГМК «Норильский никель», АО «Енисейское речное пароходство». Организатор – Северо-Западное агентство развития и привлечения инвестиций, оператор – EMG/ESB.

По экспертным оценкам проектного офиса «Северный завоз» в 2016 году в целом на кампанию Северного завоза из разных источников было выделено почти 110 млрд. рублей. В этой сумме не учтены расходы крупных компаний и военные расходы. Поскольку единая система мониторинга грузов в макрорегионе отсутствует, дать оценку по объемам и номенклатуре затруднительно. Кроме того, существует сложность и в поиске решений в сфере жизнеобеспечения удаленных территорий, что также связано с отсутствием единого органа исполнительной власти, отвечающего за Северный завоз, огромным количеством вовлеченных в него участников, имеющих различные экономические интересы, развалом старой системы централизованного снабжения северных территорий и фактически отсутствием новой, которая должна была аккумулировать в себе государственное регулирование и рыночный механизм. Как следствие ежегодно происходят сбои в системе северного жизнеобеспечения, возникают угрозы замерзания и эвакуации людей.

«Существующая на сегодняшний день межведомственная разобщенность и отсутствие в законодательстве четкого определения Северного завоза, которое отвечало бы современным условиям, снижают перспективы разработки единого подхода для регионов в осуществлении поставки грузов в удаленные районы. Поэтому перед проектным офисом «Северный завоз» ВАВТ Минэкономразвития России стоит важнейшая задача по разработке унифицированных процедур, которые позволят создать условия для внедрения цифровых технологий, использования альтернативных источников энергии, сформировать систему переподготовки кадров, ввести современные виды связи для обеспечения более высокого стандарта качества жизни населения Крайнего Севера», – сообщила **Юлия Зворыкина**, директор проектного офиса «Северный завоз» ФГБОУ ВО «Всероссийская академия внешней торговли» Министерства экономического развития Российской Федерации.

Во время работы Конференции участники обсудили современные тенденции управления логистическими цепочками, создание интегрированной информационно-телекоммуникационной платформы управления поставками грузов, а также возможности совершенствования контрактной системы, действующей при реализации Северного завоза. Значительное внимание было уделено реализации Федерального закона от 5 апреля 2013 г. N 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», возникающих при этом сложностях и возможных путях их преодоления.

В рамках работы Конференции от имени Губернатора Ненецкого автономного округа Игоря Кошина выступил **Алексей Еремеев**, заместитель Губернатора Ненецкого автономного округа – руководитель департамента строительства, жилищно-коммунального хозяйства, энергетики и транспорта Ненецкого автономного округа: «Северный завоз для округа, не имеющего круглогодичного наземного сообщения с «большой землей» – наиважнейший стратегический процесс. В короткие сроки северного лета нам необходимо доставлять по реке и морю жизнеобеспечивающие ресурсы в села региона на год вперед». А.Еремеев в своем выступлении заострил внимание на двух важных для региона вопросах: инструменты кредитования операторов северного завоза и государственная поддержка для обновления инфраструктуры, обеспечивающей Северный завоз.

Деловая программа первого дня открылась Пленарным заседанием на тему «Северный завоз как фактор устойчивого развития удаленных территорий». В рамках заседания участники обсудили перспективы развития Северного морского пути как артерии Северного завоза, как планы государства по развитию Арктики влияют на эффективность организации Северного завоза, возможные пути доставки единого транспортного оператора в Арктике, новации в системе государственных закупок с 1 января 2017 года. Также были затронуты вопросы совершенствования нормативной базы путем формализации порядка осуществления Северного завоза, создание специализированной торговой площадки Северного завоза и обеспечение безопасности транспорта.

Александр Кириухин, заместитель руководителя Федерального агентства по государственным резервам (Росрезерв) отметил, что обеспечение благополучия и гармоничного развития территорий Крайнего Севера и приравненных к ним регионов является важной задачей, для решения которой необходимо объединение усилий органов власти всех уровней, бизнес-структур различных секторов экономики, научных организаций.

«Сегодня прорабатываются различные механизмы передачи материальных ценностей государственного резерва, обеспечивающие максимальную оперативность поставок в рамках Северного завоза, – сообщил Александр Викторович, –



Конференция «Северный завоз - новые пути и возможности»

Возможные варианты: первый – по цене, установленной независимым оценщиком, в распоряжение органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации; второй – по цене, установленной независимым оценщиком, в распоряжение организаций, уполномоченных администрацией субъекта. Последний вариант с успехом применялся при оказании помощи регионам Дальнего Востока, пострадавшим от наводнения 2013 года, когда была поставлена задача не допустить скачка цен на социально значимые товары».

Андрей Кушников, заместитель генерального директора по водному транспорту ООО «Оборонлогистика» рассказал участникам Конференции о том, что ежегодный прирост военного строительства на ближайшие 10 лет будет составлять не менее 10 - 15%, в связи с чем дальнейшее развитие транспортной системы Минобороны России в Арктической зоне будет направлено на повышение качества и экономической эффективности решения задач и должно соответствовать растущему объёму перевозок военных грузов.

«До конца июня текущего года будет подписано распоряжение Правительства Российской Федерации, предусматривающее определение ООО «Оборонлогистика» в качестве единственного исполнителя осуществляемых Минобороны России в 2017 - 2018 годах закупок работ (услуг), связанных с доставкой морским транспортом войск и грузов в Арктическую и Курильскую островную зоны, – уточнил А.Кушников, – Во исполнение поручения Президента Российской Федерации при активной роли Министерства обороны Российской Федерации 12 мая 2016 года было подписано трехстороннее Соглашение о создании Консорциума организаций, работающих в Арктической и Курильской островной зонах в интересах Минобороны России, в составе ООО «Оборонлогистика», ПАО «Совфрахт» и ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (Группа «FESCO»). Объединенный флот Консорциума имеет всё необходимое для бесперебойного транспортного обеспечения Минобороны России в Арктической и Курильской островной зонах».

На Конференции были представлены субъекты Российской Федерации, которые осуществляют Северный завоз. Так, например, Республика Саха (Якутия) поделилась своим опытом. «Ежегодно для нужд Республики Саха (Якутия) до пунктов назначения внутренним водным транспортом перевозится более 3 млн. тонн, из которых 1 млн. 500 тыс. тонн жизнеобеспечивающих грузов. Объемы перевозок грузов автомобильным транспортом в зимний период составляют порядка 700 тыс. тонн. Учитывая труднодоступность населенных пунктов и отсутствие транспортного сообщения, внутренний водный транспорт является безальтернативным видом транспорта по перевозке грузов в Арктическую зону Республики Саха (Якутия), а также Чукотского автономного округа и Магаданской области» – отметил **Алексей Колодезников**, первый заместитель Председателя Правительства Республики Саха (Якутия). Для комплексного решения проблем водного транспорта Ленского бассейна Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха разработана и утверждена региональная программа «Развитие внутренних водных путей и внутреннего водного транспорта Ленского бассейна» с учетом требований Министерства транспорта Российской Федерации с общим объемом финансирования 29 млрд. рублей.

На завозе грузов в северные регионы Красноярского края заострил внимание в своем выступлении **Александр Орлов**, директор Архангельского транспортного филиала ПАО «ГМК «Норильский никель».

«В Красноярском крае самым экономичным способом доставки необходимых для жизни людей грузов является водный транспорт – по Енисею и Ангаре в течение всей навигации и в кратковременный период весеннего половодья для остальных притоков Енисея, – отметил А.Орлов, – Среди транспортных предприятий корпоративной структуры «Норильского никеля» значимое место занимает «Енисейское речное пароходство» (ЕРП), чей флот составляет более 600 единиц техники. В последние годы доля ЕРП в общем объеме Северного завоза Красноярского края составила около 90%, в 2016 году в северные районы края суда пароходства доставили 78 тысяч тонн жидкого горючего и более 147 тысяч тонн угля». Сам же «Норильский никель», имея суда усиленного ледового класса, осуществляет снабжение норильского промышленного района по трассе Северного морского пути».

Программу продолжила сессия «Транспорт и логистика Северного завоза», в рамках которой были затронуты вопросы обеспечения транспортной доступности территорий Крайнего Севера для населения и грузов, механизмы развития системы пунктов депокации, использование «зимников» как альтернативы амфибийным и беспилотным системам доставки, а также различные виды транспорта, на которые можно сделать ключевую ставку при осуществлении Северного завоза и возможности создания единого расписания грузового движения.

Андрей Смирнов, директор по судоходству, ФГУП «Атомфлот» рассказал участникам мероприятия о развитии атомного ледокольного флота для поддержки Арктических проектов: «В 2008 году во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 26.09.2008 № Пр-2006 по обеспечению устойчивого функционирования атомного ледокольно-технологического комплекса впервые был поднят вопрос строительства атомного ледокола нового поколения повышенной мощности для обеспечения круглогодичной навигации в акватории Северного морского пути. В 2016 году Госпрограммой Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020



Конференция «Северный завоз - новые пути и возможности»

года и дальнейшую перспективу» было предусмотрено на период с 2018 – 2025 годов финансирование технического проектирования и строительства атомного ледокола «Лидер» в объеме 78,38 млрд. рублей».

Во второй день Конференции прошла дискуссия «Новые подходы и технологии для эффективного обеспечения территорий Крайнего Севера».

«Для качественного осуществления Северного завоза необходимо сочетание централизации и децентрализации, уход от формализма в оценке заявок, переход на специальную электронную площадку, формирование круга доверенных поставщиков, создание реальной отчетности об исполнении контрактов и введение типовых конкурентных процедур» – пояснил **Андрей Сидоренко**, старший научный сотрудник ФГНИУ «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации». Кроме того участники обсудили перспективы применения новых транспортных систем и технологий строительства в Арктике, возможности применения альтернативной энергетики, в том числе использование солнечной энергии. Также участники обсудили возможности альтернативной энергетики для оптимизации Северного завоза.

Александр Агарков, заместитель руководителя департамента энергетики и энергоресурсосбережения Министерства жилищно-коммунального хозяйства и энергетики Республики Саха (Якутия), представил Программу оптимизации локальной энергетики Республики Саха (Якутия), предусматривающую замещение существующих объектов генерации АО «Сахаэнерго», вывод из эксплуатации которых необходим по техническому состоянию, экономически эффективными современными объектами генерации энергии, в том числе с увеличением доли более дешевых энергоресурсов – нефти, газа, возобновляемых источников энергии.

Эксперты рассмотрели программу перевода объектов теплогенерации на газ в районах Крайнего Севера и регламентацию закупок для нужд Северного завоза.

По результатам Конференции была принята итоговая резолюция для представления Председателю Государственной комиссии по вопросам развития Арктики Д.О.Рогозину, министерствам и ведомствам Российской Федерации, вовлеченных в реализацию Северного завоза.

Среди участников Конференции: **Виктор Иконников**, заместитель Губернатора Архангельской области по стратегическому планированию и инвестиционной политике; **Андрей Козлов**, заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта, Министерство транспорта Российской Федерации; **Юлия Зворыкина**, советник статс-секретаря — заместителя Министра транспорта Российской Федерации Сергея Алексеевича Аристов; **Александр Агарков**, заместитель руководителя департамента энергетики и энергоресурсосбережения, Министерство жилищно-коммунального хозяйства и энергетики Республика Саха (Якутия); **Семен Винокуров**, Министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия); **Александр Брынец**, заместитель генерального директора по северным проектам, ПАО «Совфрахт».

При поддержке



Партнеры

Бизнес-партнер

Официальный деловой партнер

Аналитический партнер

Организатор

Информационные партнеры



Оператор

