

О совершенствовании механизмов Северного завоза для повышения качества жизни удаленных территорий России



Ю. В. Зворыкина,
д.э.н., директор
АНО «Институт
исследований
и экспертизы
Внешэкономбанка»

Одной из важнейших задач государственной политики в сфере транспорта является повышение эффективности Северного завоза. Здесь назрели существенные перемены правового, организационного, технологического, технического и финансового характера. Особую роль при этом должна играть цифровизация логистических услуг.

К территории, где осуществляется Северный завоз, отнесены районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками доставки грузов (продукции). Они располагаются на территории 25 субъектов Российской Федерации в труднодоступных и удаленных населенных пунктах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, где проживают 3 млн человек. В конце 2016 г. правительством Российской Федерации был актуализирован Перечень территорий Крайнего Севера и приравненных местностей, в которых осуществляется Северный завоз [1]. Изменения затронули 11 из 25 субъектов, уточнив тем самым не только уровень развития инфраструктуры, но и число проживающих в труднодоступных районах (предыдущая редакция Перечня была принята в марте 2009 г.).

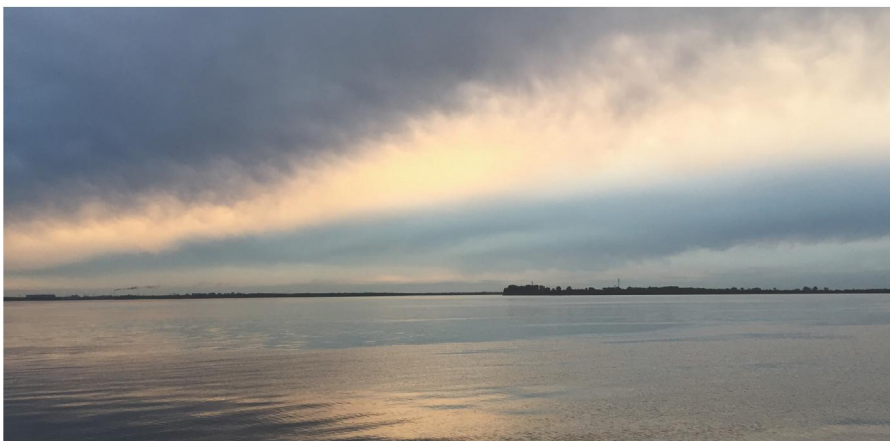
Северный завоз является одним из индикаторов развития Арктической зоны Российской Федерации и Крайнего Севера, которым уделяется все большее внимание со стороны руководства стра-

ны. Создание современного ледокольного флота, заложенного Государственной программой по развитию Арктики до 2025 года, в части мероприятий по развитию Северного морского пути (СМП) и судоходства в Арктике открывает дополнительные возможности для восстановления маршрутов Северного завоза, утраченных в 1990-е годы и для более интенсивного использования в этих целях водного транспорта [2].

Как видно из таблицы, ключевыми видами доставки товаров в труднодоступные районы являются водный и автомобильный транспорт (в том числе по автозимникам).

По данным Росморречфлота, перевозки грузов внутренним водным транспортом в 2016 г. осуществлялись в населенные пункты, расположенные в девяти бассейнах внутренних водных путей: Енисейском, Ленском, Обь-Иртышском, Обском, Байкало-Ангарском, Северо-Двинском, Печорском, Камском и Амурском. Грузовая база распределена по бассейнам неравномерно. Более половины перевозок приходится на Енисейский (30,2%), Ленский (21,7%) и Обь-Иртышский (19,1%) бассейны. Грузовая база других бассейнов меньше: Обский — 14,5%; Байкало-Ангарский — 6,3%, Северо-Двинский — 4,0%. Доля Печорского, Камского и Амурского бассейнов незначительна, на них суммарно приходится всего 4,3% от общего объема перевозок.

Наибольший удельный вес объема перевозок составляют сухогрузы (81,1%), из них каменный уголь и кокс — 10,3%, лесные грузы в плотках — 10,5%; нефтепродукты — 8,4% (1,5 млн т, из них около 50% — в Ленском бассейне).



Виды транспорта, участвующие в доставке грузов в труднодоступные районы Крайнего Севера в 2016–2017 гг.

Субъекты Российской Федерации	Внутренний речной транспорт	Морской транспорт	Железнодорожный транспорт	Автомобильный транспорт	Авиационный транспорт
Амурская область					
Архангельская область					
Еврейская автономная область					
Забайкальский край					
Иркутская область					
Камчатский край					
Красноярский край					
Магаданская область					
Мурманская область					
Ненецкий автономный округ					
Пермский край					
Приморский край					
Республика Алтай					
Республика Бурятия					
Республика Карелия					
Республика Коми					
Республика Саха (Якутия)					
Республика Тыва					
Сахалинская область					
Томская область					
Тюменская область					
Хабаровский край					
Ханты-Мансийский автономный округ					
Чукотский автономный округ					
Ямало-Ненецкий автономный округ					

По данным администраций бассейнов внутренних водных путей, суммарный объем Северного завоза жизненно важных грузов по государственному заказу в 2016 г. составил 1642,7 тыс. т, в том числе угля — 619,2 тыс. т, нефти и нефтепродуктов — 664,0 тыс. т. Среднее расстояние доставки грузов составляет 905 км, максимальное — 4620 км (из Осетрово в направлении Индигирки).

Проектным офисом «Северный завоз» при поддержке Минэкономразвития России был проведен опрос регионов об итогах реализации Северного завоза в 2016 г. Согласно представленным данным, сеть внутренних водных путей, соединяющихся с Северным морским путем, для Северного завоза практически не используется. При этом уровень инфраструктурной обеспеченности Северного завоза водным транспортом год от года снижается. Из 19 регионов, представивших актуализированную содержательную информацию, трассы СМП используются для кампании Северного завоза только в четырех:

в Красноярском крае, в Ненецком автономном округе, в Республике Саха и в Чукотском автономном округе.

Переломить эту ситуацию может ускоренное развитие судостроения и перевод транспорта на газомоторное топливо. По поручению правительства Минтрансом подготовлен проект Государственной программы перевода транспорта на газомоторное топливо. В реализации этих задач заинтересованы крупные российские компании, например, финансируется строительство ледоколов на газомоторном топливе [3].

В соответствии с п. 4 ст. 82.1 Бюджетного кодекса Российской Федерации с учетом предложений регионов правительством был утвержден перечень товаров, для закупки и доставки которых могут предоставляться бюджетные кредиты [4]. Данным перечнем фактически расширен ассортимент товаров, которые подпадают под льготные условия Северного завоза. В соответствии с этим документом субъекты Российской Федерации полу-

чили право предоставлять бюджетные кредиты компаниям, осуществляющим Северный завоз, для закупки и доставки товаров в районы Крайнего Севера. Ранее этот инструмент поддержки был ограничен закупкой только топлива и муки. Общий перечень насчитывает 22 позиции. В него вошли такие продукты, как морковь, картофель, капуста, консервы, лук, пряности, пшено, чай, сахар. Стоит подчеркнуть, что расширение перечня создает нормативную основу для привлечения ресурсов Росрезерва, перешедшего под прямое управление Правительства, для реализации программ Северного завоза, поскольку 11 из 22 позиций продукции Северного завоза имеются на его предприятиях.

Сроки осуществления Северного завоза и применяемые транспортные модели трансформируются под влиянием изменений состояния транспортной инфраструктуры, изменений климата и порядка финансирования мероприятий. Если в первой половине XX в. ключевую роль в системе доставки играл вод-

ный транспорт, то в настоящее время поддержка труднодоступных районов осуществляется преимущественно автомобилями. Перевод доставки на автомобильный транспорт негативно сказывается на ее цене и значительно ухудшает экологическую ситуацию в указанных районах, крайне чувствительных к такого рода воздействию.

Переход транспортных компаний и грузовладельцев на автомобильный транспорт связан с отсутствием возможностей фрахтования морских судов и с высокими тарифами на железнодорожные перевозки. Создание электронных информационных транспортных систем реализации Северного завоза создаст условия даже при отсутствии централизованных поставок и планирования для формирования товарного перевода грузовой базы на оптимальные схемы доставки. В соответствии с мероприятиями Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. проводится системное развитие инфраструктуры, в том числе с целью обеспечения транспортной доступности. На изменение маршрутной сети доставки влияют также такие факторы, как безопасность, скорость, парк транспортных средств, наличие топливно-заправочной инфраструктуры, системы навигации.

Ключевым фактором повышения эффективности Северного завоза в современных условиях выступает цифровизация. Внедрение современных технологий доставки невозможно без учета международного контекста стыковки российской транспортной инфраструктуры с коридорами ЕАЭС и с глобальными коммуникациями.

В мире происходит глобальный рынок перевода транспорта на цифровую логистику. Евросоюз реализует проект создания Трансэвропейской транспортной сети (TEN-T) на основе девяти интермодальных наземных транспортных коридоров, соединенных с 83 ключевыми морскими портами, а также ведет переговоры с Китаем о технологической стыковке TEN-T с китайской инициативой «Один пояс — один путь». Россия до настоящего момента своих предложений по цифровизации транспорта не анонсировала.

Все предпосылки глобального прорыва в логистике и закрепления за собой роли мирового регулятора в этой сфере у Российской Федерации есть. Такой проект можно осуществить в рам-

ках создания российской информационно-телекоммуникационной платформы — Единой информационной платформы транспорта (ЕИПТ, Платформа), которая будет работать по принципу международной системы бронирования гражданской авиации GDS (Global Distribution System). ЕИПТ может быть создана на основе Автоматизированной системы управления транспортным комплексом Российской Федерации с внедрением в нее коммерческого блока, например, информационная система автоматически формирует возможные цепочки и отбирает из них наиболее эффективные и экономически привлекательные.

Перспективной стартовой площадкой для тестирования российской цифровой транспортной платформы предлагается выбрать Арктический регион, в котором сконцентрированы интересы практически всех крупных национальных компаний, формируется значительная часть ВВП страны (порядка 60 %), а каркасом транспортной системы является морской транспорт, обеспечивающий основной объем внешнеэкономических поставок в мире.

Платформа будет способна обеспечить целостный взгляд на все аспекты комплексного развития территорий, а также позволит избежать масштабных бюджетных вложений в портовую инфраструктуру, использовать новые виды транспорта, в том числе беспилотные, а также применить технологию передвижных хабов, в роли которых могли бы выступить крупнотоннажные суда ледового класса. Данный подход открывает возможности распространения российской технологии и на внешние участки транспортной системы. Внедрение цифровых технологий для развития СМП имеет хорошие перспективы, чтобы создать сервисы, параллельные южному маршруту через Суэцкий канал, а привлекательность СМП будет расти с учетом развития технологий перевозки на всем его протяжении, в то же время избегая его физической интернационализации.

Для создания «внешнего» участка ЕИПТ проведены предварительные переговоры с руководством портов Зеэбрюгге и Гент, задействованных в технологических логистических цепочках с грузовладельцами Арктической зоны Российской Федерации.

Интеграция Северного завоза в систему российских транспортных коридоров

на основе цифровых технологий позволит не только повысить эффективность работы транспорта, но и напрямую повлиять на улучшение качества жизни россиян, проживающих в отдаленных местностях. ■

Литература

1. Постановление Правительства Российской Федерации № 1305 «О внесении изменений в Перечень районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции) от 6.12.2016 г. URL: <http://government.ru/docs/all/109316> (дата обращения 12.09.2017 г.).
2. Постановление правительства РФ от 31.08.2017 г. №1064 «О новой редакции государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». URL: <http://government.ru/docs/29164> (дата обращения 12.09.2017 г.).
3. Проект постановления правительства РФ «Об утверждении государственной программы Российской Федерации „Внедрение газомоторной техники с разделением на отдельные подпрограммы по автомобильному, железнодорожному, морскому, речному, авиационному транспорту и технике специального назначения”» (подготовлен Минтрансом России 18.05.2016 г.). URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/56569904> (дата обращения 13.09.2017 г.).
4. Постановление правительства Российской Федерации № 24 от 18.01.2017 г. «Об утверждении перечня товаров, для целей закупки и доставки которых в субъекты Российской Федерации, на территориях которых расположены районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченным сроком завоза грузов, могут предоставляться бюджетные кредиты юридическим лицам за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, на территориях которых расположены такие районы и местности». URL: <http://government.ru/docs/all/110081> (дата обращения 14.09.2017 г.).
5. Федеральный закон № 381-ФЗ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» от 28.12.2009 г. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_95629 (дата обращения 13.09.2017 г.).