



**ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГУБЕРНАТОРА
ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА**

проспект Молодёжи, д. 9, г. Салехард, Ямало-Ненецкий автономный округ,
e-mail: gov@yanao.ru, сайт: www.yanao.ru

Первому заместителю Министра
Российской Федерации по развитию
Дальнего Востока и Арктики

13.06.2023 № 89/01-04/10019

Г.Г. Гусейнову

Уважаемый Гаджимагомед Гаджибуттаевич !

Направляю позицию Ямало-Ненецкого автономного округа в отношении реализации отдельных положений итоговой общественной резолюции по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации за 2022 год.

Приложение: на 2 л. в 1 экз.



А. В. Калинин

Розе Ян Янович, эксперт I категории управления стратегического планирования департамента экономики Ямало-Ненецкого автономного округа, +7(34922)2-47-34, YaYaRoze@yanao.ru

Министерство
Российской Федерации по развитию
Дальнего Востока и Арктики
Вх. № 15/20698 Дата 13.06.2023

Поддерживаемые предложения по социально-экономическому развития Арктической зоны РФ, содержащиеся в итоговой общественной резолюции по итогам XII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее»

№ п/п	Предложение	Обоснование необходимости применительно к ЯНАО
Финансирование и поддержка инвестиций		
Совершенствование арктических преференциальных режимов		
1.14.1.	Привлечь к реализации программ кредитования Корпорацию МСП и ВЭБ.РФ	В настоящее время на территории ЯНАО в рамках концессионного соглашения (КС) реализуется проект по созданию туристического комплекса Рай-Из, осуществляемый, в том числе с привлечением заёмного финансирования. При этом в настоящее время существует только одна целевая программа льготного кредитования инвестиционных проектов в сфере туризма (ПП РФ № 141 от 09.02.2021), а критерии определения размера льготного кредита охватывают только номерной фонд гостиниц и не включает иную инфраструктуру туристических комплексов. Предлагается разработать альтернативные программы льготного кредитования в сфере туризма через институты развития, в том числе в целях поддержки проекта в ЯНАО
1.18.1.	Выделить поддержку туристских проектов в Арктике в одно из приоритетных направлений и разработать особые льготы, в том числе и для малых проектов	Стоимость создания инфраструктуры в АЗРФ значительно превышает создание аналогичных объектов в центральной части страны, поэтому для АЗРФ предлагается разработать отдельный механизм господдержки туристических проектов по созданию инфраструктуры, финансируемый за счет средств Фонда поддержки туристских проектов АЗРФ
1.18.2.	Организовать на федеральном уровне Фонд поддержки туристских проектов АЗРФ в связи с отсутствием института целевой поддержки проектов и инициатив в сфере туризма	
1.20.5.	С целью оптимизации порядка применения льготы по уплате страховых взносов резидентами АЗРФ рекомендуется установить для резидентов уплату страховых взносов по льготной ставке по умолчанию (7,5% — для резидентов АЗРФ, не являющихся субъектами МСП, 3,75% — для резидентов АЗРФ, являющихся субъектами МСП). В настоящее время на основании предоставляемых резидентом АЗРФ сведений о размерах исчисленных страховых взносов предусматривается компенсация резиденту АЗРФ ранее уплаченных средств путем предоставления субсидии. Вышеуказанный порядок применения льготы по уплате страховых взносов не является оптимальным в связи с наличием значительного временного промежутка между уплатой страховых взносов и последующим возмещением их размера	Существенным отличием режима АЗРФ от ТОР является механизм субсидирования резидентам части затрат на уплату страховых взносов во внебюджетные фонды, начисляемых на заработную плату, вместо снижения ставок взносов в ТОРе. Уплата 75% исчисленных страховых взносов за резидента АЗРФ ежемесячно осуществляется со стороны АО «КРДВ». В бюджете АО «КРДВ» для этих целей ежегодно планируются соответствующие расходы. По проекту создания туристического комплекса Рай-Из концессионером планируется создание значительного штата сотрудников, поэтому данная мера поддержки напрямую будет влиять на экономическую эффективность реализации проекта. При этом, в случае недостаточности средств в федеральном бюджете на цели субсидирования части расходов по уплате страховых взносов резидентами АЗРФ возникают значительные риски по проекту. В связи с этим предлагается рассмотреть возможность законодательного

№ п/п	Предложение	Обоснование необходимости применительно к ЯНАО
		установления пониженной ставки по уплате страховых взносов во внебюджетные фонды для резидентов АЗРФ в НК РФ, по аналогии с резидентами ТОР
Развитие арктического туризма		
1.35.1	Предусмотреть создание Фонда развития туризма в целях выделения бюджетных средств субъектам малого и среднего предпринимательства на реализацию проектов в сфере развития внутреннего туризма (софинансирование проектов по созданию привлекательной туристической среды и предоставление целевых займов с низкими процентными ставками). Создание Фонда развития туризма будет способствовать развитию новых туристических направлений, созданию новых рабочих мест, вовлечению сельских и природных территорий в экономику Арктических регионов, притоку прямых инвестиций	Аналогично п. 1.18.1 и 1.18.2
1.35.6	Предоставление из федерального бюджета субсидий на создание инженерной инфраструктуры для реализации туристических инвестиционных проектов в АЗРФ	В рамках реализации КС по созданию и эксплуатации туристического комплекса Рай-Из значительный объем капитальных затрат приходится на обеспечивающую инженерную и транспортную инфраструктуру. С учетом значительных расходов бюджета ЯНАО на реализацию проекта, предлагается предусмотреть отдельный механизм поддержки по субсидированию затрат на создание инженерной и транспортной инфраструктуры туристических инвестиционных проектов в АЗРФ
1.42	В целях модернизации и формирования комфортной горнолыжной инфраструктуры рекомендуется предусмотреть на федеральном уровне субсидирование затрат модернизации и (или) приобретения оборудования для осуществления работы горнолыжных комплексов	В рамках реализации КС по созданию и эксплуатации туристического комплекса Рай-Из создается горнолыжная инфраструктура: 19 км. трасс, подвесные канатные дороги, система оснежения, освещения, навигации. В связи со значительными капитальными расходами по проекту, предлагается предусмотреть на федеральном уровне субсидирование затрат приобретения оборудования для осуществления работы горнолыжных комплексов
2. Транспорт и инфраструктура		
Развитие СМП		
2.9.1	Синхронизировать планы по развитию и загрузке круглогодичных маршрутов по СМП с объемами грузопотоков, под которые планируется развитие новых ж/д веток к портам на СМП, в т.ч. из потенциально тяготеющих к портам СМП регионов (включая	В сложившихся условиях СМП призван стать альтернативным, независимым каналом логистики экспортных товаров на мировые рынки с учётом дефицита транспортных мощностей БАМа и Транссиба и геополитических рисков использования традиционных логистических коридоров через Балтику и Азово-Черноморский бассейн.

№ п/п	Предложение	Обоснование необходимости применительно к ЯНАО
2.9.2	<p>Свердловскую область)</p> <p>В рамках развития системы мониторинга и планирования международных транспортных коридоров (МТК) необходимо синхронизировать планы развития ресурсной базы регионов Крайнего Севера и потенциально тяготеющих к портам СМП регионов (включая Свердловскую область), планы по расширению спектра вовлекаемых в оборот запасов твердых полезных ископаемых с планами опережающего развития обеспечивающих энергетических объектов</p>	<p>СМП обладает базовыми преимуществами в части диверсификации направлений вывоза в восточном и западном направлениях вне зависимости от мировой геополитической конъюнктуры и выхода в суверенное водное пространство РФ. Это обуславливает острую необходимость создания прямой связи континентальной транспортной инфраструктуры с портами арктического бассейна и СМП.</p> <p>В настоящее время ж/д выход к СМП имеют только два крупных арктических российских морских порта - Мурманск и Архангельск.</p> <p>При этом продукция ТЭК (газовый конденсат, нефте- и газохимическая продукция), добываемая и производимая преимущественно в Западной Сибири (на которую приходится более 65% всех запасов углеводородов России и в которой ежегодно обеспечивается более 80% общероссийской добычи газа и 57% добычи жидких углеводородов), направляемая на экспорт, уже сегодня испытывает колоссальные сложности, связанные с возможностью (вплоть до её отсутствия) вывоза по экспортным каналам.</p> <p>Сегодня же «южный» ж/д ход (Тюмень – Екатеринбург), уже находящийся на пределах своей пропускной способности, остаётся единственным и безальтернативным ж/д каналом транспортировки продукции ТЭК Западной Сибири к вышеуказанным портам Арктического бассейна.</p> <p>В этой связи приобретает актуальность формирование полноценного арктического транспортного полигона, в рамках которого проекты создания ж/д «Северного широтного хода» (далее – СШХ), ж/д коридора «Обская-Бованенково – Сабетта» (далее – СШХ 2), развития портовых мощностей полуострова Ямал являются ключевыми элементами.</p> <p>Стратегическая значимость проектов СШХ и СШХ-2 подтверждается их включением в План развития СМП.</p> <p>В настоящее время Минэкономразвития России проводится дополнительный анализ стратегической значимости проекта СШХ в новых геополитических условиях в увязке с развитием СМП и созданием СШХ-2, включающий актуализацию перспективной грузовой базы СШХ, возможной к направлению (перенаправлению) на арктический транспортный полигон с альтернативных экспортных каналов.</p> <p>В рамках данной работы, в том числе, проводится оценка возможности перенаправления грузопотоков на инфраструктуру СШХ в целях высвобождения южного хода под перевозки высокомаржинальных грузов.</p>

№ п/п	Предложение	Обоснование необходимости применительно к ЯНАО
2.11	В целях развития каботажных перевозок по СМП рекомендуется сформировать регулярное расписание движения атомного контейнеровоза «Севморпуть»	<p>Из-за ограничений инфраструктуры и отсутствия альтернативных каналов экспорта у ряда грузоотправителей Западной Сибири существуют сложности с вывозом экспортной высокомаржинальной контейнерной продукции в объемах до 15 контейнерных ж/д составов в месяц.</p> <p>В этой связи в 2023 году Правительством ЯНАО совместно с заинтересованными компаниями прорабатывается вопрос отправки «пилотной» партии контейнеров из Тобольска через речную и морскую портовую инфраструктуру ЯНАО с использованием мощностей атомного лихтеровоза «Севморпуть» в направлении порта Шанхай (КНР) по СМП.</p> <p>Проведённые предварительные расчёты демонстрируют конкурентоспособность указанного маршрута текущим экспортным каналам в АТР через морские порты северо-запада России.</p> <p>«Масштабирование» указанного рейса позволит уже к 2030 году сформировать новый независимый экономически эффективный экспортно-импортный маршрут для поставок грузов со всей Западной Сибири, при этом круглогодичный и с меньшими издержками (экономия порядка 15% (на примере газового конденсата) по сравнению с альтернативными маршрутами), а также оптимизировать и равномерно распределить нагрузку на все экспортные каналы, в том числе высвободить мощности Транссиба под перевозку приоритетных грузов.</p>
2.14	В целях снижения нагрузки на Восточный полигон, загрузки СМП, реализации промышленного потенциала Кузбасса рекомендуется организовать судоходство по реке Томь, что позволит обеспечить водное соединение Кузбасса с рекой Обью и морским портом Сабетта и отправлять кузбасские грузы СМП в западном и восточном направлениях, а также участвовать в северном морском завозе	<p>С учетом существующей предельной нагрузки на все ключевые российские экспортные каналы, переориентации грузопотоков и изменения логистических цепочек требуется выстраивание оптимальных и максимально эффективных схем экспорта российской продукции на мировые рынки.</p> <p>Согласно проведенной Фондом «ЦСР» совместно с ООО «ЦЭИ», ЕСП оценке влияния контейнерной логистики на экономику России (далее – Исследование) в настоящее время ввиду существенного роста контейнерных перевозок в сообщении со странами АТР кратно возросла нагрузка на инфраструктуру Восточного полигона, что требует поиска альтернативных вариантов вывоза угля, как основной грузовой базы Восточного полигона.</p> <p>В основе Исследования предлагается перенаправление грузопотоков угля с Восточного полигона на порты северо-запада России в целях высвобождения инфраструктуры под перевозки контейнерных грузов.</p> <p>Это также обусловлено существенным превышением экономических показателей (в том числе эффектов для государства) ж/д контейнерных перевозок над аналогичными показателями по иным грузам (по имеющимся оценкам, с учетом</p>

№ п/п	Предложение	Обоснование необходимости применительно к ЯНАО
		<p>эффектов на смежные отрасли платформа с контейнерами обеспечивает в 5 раз больше вклада в ВВП России, чем сопоставимый вагон с углем и в 2 раза больше, чем средневзвешенный ж/д груз).</p> <p>При этом тенденция роста перевозок, в том числе угля, в направлении портов северо-запада России, уже наблюдается. Однако единственным существующим маршрутом ж/д транспортировки угля с Кузбасса на северо-запад сегодня является южный ж/д ход.</p> <p>Для высвобождения магистральных участков ж/д сети ОАО «РЖД» под перевозки контейнеров и иных высокомаржинальных грузов, формирования альтернативных каналов перевозки низкомаржинальных грузов в текущих условиях и в перспективе в качестве параллельного южному ходу может быть использован СШХ.</p> <p>Первоначально создание СШХ позволит перенаправить грузопотоки на существующие порты северо-запада России, а в дальнейшем, с учетом стратегического развития и – в перспективе – портовой инфраструктуры Арктической зоны России (Ямбург, Тамбей, Сабетта, Индига, Дудинка и т.д.) позволит сформировать совершенно новый экспортный маршрут с выходом в суверенные воды РФ и диверсифицировать направления грузоперевозок вне зависимости от мировой геополитической конъюнктуры.</p> <p>При этом перенаправление низкомаржинальных грузов по СШХ даже с учетом «перепробега» (в случае направления грузов в порты северо-запада) по сравнению с южным ходом будет являться экономически эффективным для ОАО «РЖД» за счет роста общего объема перевозок по сети ОАО «РЖД», в том числе прироста перевозок высокомаржинальных грузов на высвобождаемых направлениях.</p> <p>Расстояние от угольных месторождений Кузбасса до портов Балтики через СШХ будет сопоставимо расстоянию до портов Дальнего Востока (ориентировочно 5 950 км), но с учетом перспективного развития портовых мощностей в Арктике (Индига, Сабетта, Тамбей, Ямбург) расстояние до выхода в порты и водное пространство может быть существенно сокращено.</p> <p>Согласно Исследованию, увеличение перевозок на 5 пар контейнерных поездов в сутки (ориентировочно 12 млн тонн) даже на развитых ж/д участках Восточного полигона (электрифицированные, двухпутные) приведет к необходимости изменения логистики перевозок угля на 40 или 25,5 млн тонн в год (при сохранении или снижении скорости контейнерного поезда соответственно).</p>

№ п/п	Предложение	Обоснование необходимости применительно к ЯНАО
		В соответствии с текущими тенденциями именно в таком объеме (11,5 млн тонн) прогнозируется увеличение перевозок контейнеров через Восточный полигон, а вышеуказанные объемы угля частично могут быть перенаправлены на инфраструктуру СШХ.
2.18.3	Развитие вывоза грузов из Сибири по рекам к Арктическому побережью	Аналогично п. 2.11 и 2.14
Развитие наземного транспорта в АЗ РФ		
2.39.1	Рассмотреть возможность интенсификации строительства дорожной и ж/д инфраструктуры к опорным зонам СМП, включая Мурманск, Архангельск, порта Сабетта, порта Дудинка и другие опорные зоны	Аналогично аргументам раздела «Развитие СМП»
2.39.2	Одновременно со строительством ж/д инфраструктуры к опорным зонам СМП развивать «сухие порты», ориентированные на обслуживание сложившихся и прогнозируемых направлений основных грузопотоков, обеспечивая перераспределение грузопотоков в целях нивелирования «узких мест» на наиболее загруженных направлениях. В частности, целесообразно рассматривать проект «Сухой порт Екатеринбург» как ядро мультимодального звена на связи СМП, Северного широтного хода и Транссибирской магистрали с Западным Китаем, а также в рамках МТК «Север-Юг». Также, развитие северного направления Екатеринбургского транспортно-логистического узла (строительство железной дороги Полуночное — Обская и иных линий) будет способствовать освоению природно-сырьевых ресурсов Приполярного и Полярного Урала и транспортировки продукции в том числе по СМП	
2.42.1	Министерству РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, Правительству ЯНАО, Правительству Красноярского Края, Правительству Республики Коми, Правительству Архангельской области, ПАО «ГМК «Норильский никель», ПАО «НОВАТЭК», ОАО «РЖД» в т.ч. филиалам: Северная железная дорога, Октябрьская железная дорога и Свердловская железная дорога,	

№ п/п	Предложение	Обоснование необходимости применительно к ЯНАО
	<p>Администрация СМП, ФГБУ Администрация морских портов Западной Арктики, Русское географическое общество (РГО) в целях интенсификации создания транспортно-логистической инфраструктуры арктических территорий рекомендуется:</p> <p>Подготовить объединенный доклад ОАО «РЖД» (с участием филиалов ОАО «РЖД» Октябрьская железная дорога, Северная железная дорога и Свердловская железная дорога) по вопросам развития проекта Северный широтный ход с представлением на XIII Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее»</p>	
3. Освоение ресурсной базы		
Развитие нефтегазовой отрасли Севера		
3.9	<p>В рамках существующей концепции раздельного правового регулирования использования и охраны природных ресурсов установить порядок определения границ земельного участка, подлежащего предоставлению недропользователю для осуществления пользования недрами, в том числе в случае разработки шельфовых месторождений</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Дополнительные возможности в части выделения отдельных частей лицензий в самостоятельный проект или выделения из лицензии отдельных пластов/пропластков и передача выделенных зон под проекты, привлечение под новые проекты дополнительного финансирования; • Повышение эффективности создания технологических полигонов под освоение ТРИЗ
3.11	<p>В связи с глобальной геополитической и экономической нестабильностью рекомендуется рассмотреть вопрос об изменении экспортной модели в сторону «разворота во внутрь», т.е. в стратегическом планировании освоения минерально-сырьевой базы Арктики ориентироваться на потребности внутреннего рынка, промышленности и других секторов экономики. Это позволит избежать коллапса сырьевого сектора экономики, а также снизить зависимость от центров принятия решений из недружественных и иностранных государств — покупателей минерально-сырьевых ресурсов с низкой добавленной стоимостью</p>	<ul style="list-style-type: none"> • возможности компаниям ТЭК планировать строительство и ввод соответствующей инфраструктуры по потребности внутреннего рынка; • развитие внутри РФ новых экспортных логистических направлений для направления продукции в дружественные страны; • создание новых направлений бизнеса для компаний ТЭК под потребности рынка (производство нефтегазохимической продукции, перерабатывающая промышленность), эффективная монетизация сырья, формирование и сохранение добавленной стоимости продукции в РФ
3.12.2	<p>Корректировка проектных документов разработки месторождений, исходя из емкости рынков, доступности импортных и отечественных технологий и оборудования</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ревизия текущих проектов разработки в ЦКР; • актуализация извлекаемых запасов и планов/сроков по проектам ТЭК в ЯНАО

№ п/п	Предложение	Обоснование необходимости применительно к ЯНАО
3.12.3	Разработка адресной программы судостроения, учитывающей, под какие проекты и грузы, транспортно-логистические системы и в какие какое количество судов необходимо: каких типов, ледовых классов, какого дедвейта, с учетом мощностей российских верфей и возможности размещения заказов на зарубежных верфях	<ul style="list-style-type: none"> • развитие новых логистических направлений вывоза продукции ТЭК ЯНАО по СМП (через портовую инфраструктуру ЯНАО), дополнительные возможности в части планирования новых проектов в ТЭК на территории ЯНАО; • перенаправление продукции ТЭК Западной Сибири на СМП через инфраструктуру ЯНАО, определение потребности в грузовом флоте