***«Известия» («Финансовые известия»), 12.08.99***

**Северная богадельня**

Кампания северного завоза – 99 находится под угрозой срыва. Проблема была рассмотрена вчера на совещании у и.о. первого вице-премьера Николая Аксененко. Однако вне зависимости от принятых решений есть основания сомневаться в том, что усилия правительства приведут к реальным сдвигам.

Комментируя сложившуюся ситуацию, гендиректор Мурманского морского пароходства (ММП) Вячеслав Рукша заявил, что моряки получили заявки на поставки топлива от правительства Якутии лишь 10 августа. Таким образом, по словам Рукши, первые танкеры двинутся в Якутию только в начале сентября, поскольку на накопление «судовой партии» топлива понадобится время. Ответ гендиректора пароходства на вопрос, есть ли заявки от других регионов (пароходство обеспечивает завоз по Северному морскому пути вплоть до Певека), был лаконичен: "Нет».

Таким образом, уже сейчас можно констатировать, что моряки не уложатся в короткие сроки северной навигации. Хотя весной могло показаться, что острота традиционной российской проблемы снабжения северных территорий в этом году значительно снизилась. Уже в мае правительство утвердило график перечисления средств. Практически на 100% он был исполнен Минфином. Однако вслед за этим регионы начали жаловаться, что выделенных денег недостаточно для закупки необходимого топлива и товаров. И кампания оказалась под угрозой срыва.

По словам начальника департамента судоходной политики Минтранса Николая Матюшенко, формально северный завоз финансируется из трёх источников. Первый источник — средства, выделенные регионам еще в1994—1995 гг., которые впоследствии разрешили не возвращать. Второй — поддержка кампании федеральным бюджетом. В дополнение к этому регионы могут брать ссуды. На практике никто из губернаторов не спешит воспользоваться этим правом, поскольку нужно обращаться в Минфин, указывать источники погашения денег и даже в перспективе возвращать.

Поэтому единственными деньгами, реально работающими на северный завоз, остается ежегодная помощь из федерального бюджета. В нынешнем году эти деньги перечислены территориям своевременно. Но, очевидно, полученные средства губернаторы потратили на другие цели. Не помогло и то, что деньги перечислялись на счета казначейства. Жалоба на то, что выделенный объем финансирования недостаточен, выглядит резонно: рост цен на энергоносители идет постоянно. Однако едва ли регионам удастся доказать, что средства, выделенные для финансирования северного завоза, полностью потеряли покупательную способность. Следовательно, хоть какое-то количество товаров для доставки на «севера» уже должно было ожидать загрузки на суда. Однако этого не произошло.

Увы, губернаторы давно рассматривают федеральную поддержку северного завоза в качестве "отступного", которое правительство платит за сохранение единства страны, включая территории, малопригодные для постоянного проживания людей. При этом очевидно, что проблемы северных территорий — прежде всего проблемы местных властей. Если же помощь центра оказывается единственным источником закупки, то и распределять деньги (включая определение объема необходимых поставок, цен грузов и самих поставщиков) должно федеральное правительство, а не северные территории. Другой вопрос — готово ли правительство накануне выборов конфликтовать с губернаторами.

Между тем для средств, выделяемых на северный завоз, могут найтись и более важные цели. В настоящий момент объем грузопотока Северного морского пути не превышает ежегодно 1,7—1,8 млн. тонн, из которых 1,2 млн. тонн составляют никелевые руды, грузы северного завоза — около 350 тыс. тонн и не более 150 тыс. тонн — транзитные грузы. Однако уже в этом году моряки готовятся провести первый танкер с сырой нефтью Тимано-Печорского месторождения. Ожидается, что вначале объем поставок не превысит 1,5 млн. тонн. Однако, по прогнозам специалистов, к 2015 году по северным морям может транспортироваться минимум 40 млн. тонн грузов дополнительно: к этому сроку заработают в полную силу нефтяные и газовые месторождения в Тимано-Печоре, на Ямале, а также в бассейнах Оби и Енисея. Для их вывоза понадобятся танкеры, которые будут беспомощны, если уже сейчас не предпринять конкретных шагов по обновлению ледокольного флота.

**Пётр Фадеев.**