**Информационное агентство АК&М, 11.08.99**

 Реализация Северного завоза в 1999 году протекает неудовлетворительно из-за отсутствия финансовых средств в бюджетах субъектов федерации РФ. Об этом сообщат руководитель Департамента судоходной политики Министерства транспорта РФ Николай Матюшенко.

Напомним, что именно на региональные фонды субъектов Федерации возложена большая часть финансирования Северного завоза в 1999 году. Финансирование мероприятий Северного завоза возложено на региональные казначейства в счет погашения задолженности, накопившейся за предыдущие годы. Сумма субвенций на мероприятия Северного завоза, предусмотренных в федеральном бюджете, составляет всего 3 млрд. руб. против более чем 20 млрд. руб., необходимых для выполнения полного объема грузоперевозок в районы Крайнего Севера. Напомним, что Минфин осуществляет финансирование Северного завоза в соответствии с графиком (на эти цели уже перечислено 2.1 млрд. руб.).

На 5 августа отгрузка угля в районы Чукотки составила 20.6 тыс. тонн (в то время как в тот же период 1998 года не было перевезено ни одной тонны грузов). Однако в настоящее время в базовых портах Приморья грузы назначением на Чукотку отсутствуют. По информации, поступившей из фонда экономической информации Чукотки, первая судовая партия дизельного топлива, выделенного для региона из Госрезерва в объеме 15 тыс. т. будет готова к отгрузке в порту Находка 15-25 августа.

Что касается транспортировки грузов морским транспортом в Республику Саха, то 14-16 августа в один из портов Белого моря будет подан первый танкер под погрузку нефтепродуктов, предназначенных в этот регион. На сегодня объем нефтепродуктов, заявленных на перевозку в Якутию, составляет 95 тыс. т. Кроме того, 3.5 тыс. тонн генеральных грузов заявлено на перевозку из Санкт-Петербурга в Тикси, и такой же объем должен быть перевезен из Приморья в район реки Яны.

В Магаданскую область завезено 165.1 тыс. тонн грузов при потребности в 1.6 млн. т. При этом в наличии имеется только 17.2 тыс. тонн угля, предназначенного для отгрузки из порта Восточный.

\*\*\*\*\*

 АО "Мурманское морское пароходство" (ММП) заключило мировое соглашение с РАО "Норильский никель" по поводу тарифов на перевозку грузов РАО. Об этом сообщил генеральный директор Мурманского морского пароходства Вячеслав Рукша.

Соглашение, заключенное 8 августа, предусматривает новые ставки на перевозку грузов РАО судами Мурманского морского пароходства. Как отметил Вячеслав Рукша, решение о размере новых тарифов является компромиссным для обеих сторон. Ставки, установленные в ходе переговоров высшего руководства РАО "Норильский никель" и АО "Мурманское морское пароходство", составляют $11.35 за перевозку одной тонны грузов.

Напомним, что в июне текущего года ММП объявило о том, что пароходство намерено прекратить перевозку грузов "Норильского никеля" в случае, если в июле 1999 года между ММП и РАО не будет продлен генеральный договор о перевозках руды из Красноярска на Кольский полуостров по северному морскому пути.

Ежегодный объем грузов, перевозимых ММП для РАО "Норильский никель", на сегодняшний день составляет 1.2 млн. тонн или 60% объема перевозок, осуществляемых Мурманским морским пароходством.

\*\*\*\*\*

 Минтранс РФ разрабатывает проект обновления атомного ледокольного флота РФ. Об этом сообщил руководитель Департамента судоходной политики Министерства транспорта Николай Матюшенко.

По его словам, данная программа рассчитана на два этапа. Первый включает в себя продление ресурса судовых ядерных энергетических установок на действующих в настоящее время ледоколах. Это позволит отодвинуть сроки списания четырех из них с 2005 года до 2015 года. Общая стоимость данного проекта составляет $100 млн. Для сравнения постройка одного ледокола стоит 200 млн. долларов. "Таким образом, - отметил Н.Матюшенко, - затратив половину стоимости нового ледокола, мы на десять лет продлим срок действия существующих судов". По словам Н. Матюшенко, финансироваться данный проект должен за счет всех министерств, ведомств и компаний, заинтересованных в существовании ледокольного флота. Так, на сегодняшний день существует список тех, кто выразил готовность принять участие в данной программе, в частности - Минтопэнерго и НК "ЛУКОЙЛ". Кроме того, на ее реализацию понадобится привлечение кредитов под гарантии Правительства РФ. Помимо этого, отметил руководитель Департамента судоходства, необходимо завершить строительство атомного ледокола "50 лет Победы", начатого в 1993 голу на Балтийском заводе. По словам Н. Матюшенко, к настоящему временя ледокол готов на 70 %, на окончание работ требуется еще 126 млн. руб. Кредитование завершения строительства ледокола готов взять на себя "Сбербанк".

Второй этап обновления ледокольного флота, сообщил Н. Матюшенко, подразумевает создание принципиально нового ледокола, который вобрал бы в себя все достижения, накопленные в области ледоколостроения. Разработку такого ледокола, по словам Н. Матюшенко, Минтранс и Минатом поручили проектному бюро "Айсберг" (Санкт-Петербург). Сейчас уже готово техническое обоснование данного проекта, в четвертом квартале текущего года должно быть разработано техническое задание на проектирование и строительство нового ледокола. Как сообщит Н. Матюшенко, проект нового ледокола должен пройти утверждение, после чего он будет включен в программу обновления арктического флота.

В настоящее время ледокольный флот РФ насчитывает 8 атомных и 4 линейных дизель-электрических ледоколов, находящихся в федеральной собственности. Функции операторов ледоколов осуществляют Мурманское и Дальневосточное морские пароходства. В последние годы потенциал ледоколов используется не в полную мощность по ряду причин, основными из которых являются резкий спад объемов перевозок по Северному морскому пути и техническая изношенность ледоколов из-за хронического недостатка средств на ремонт. Однако уже в ближайшем будущем в арктических районах ожидается появление новых крупномасштабных морских перевозок, связанных с освоением месторождений нефти и газа в Печорском бассейне и Карском море. Согласно анализу специалистов, существующий атомный ледокольный флот позволит обеспечить планируемые перевозки до 2005 года, когда должен наступить срок списания четырех действующих атомных ледоколов. В случае, если мероприятия по обновлению ледокольного флота не будут реализованы, в арктических районах РФ будет испытываться острая нехватка данных судов.

\*\*\*\*\*

 Объем грузоперевозок АО "Мурманское морское пароходство", по прогнозам, увеличится к 2001-2002 году на 1-1.5 млн. т. Об этом сообщил генеральный директор АО Вячеслав Рукша. По его словам, увеличение объемов должно произойти за счет вывоза углеводородного сырья из разрабатываемых арктических месторождений.

На сегодня общий объем грузоперевозок, осуществляемых Мурманским морским пароходством, составляет около 1.6 млн. тонн в год. Из них 1.2 млн. тонн приходится на грузы РАО "Норильский никель", 350 тыс. тонн - на северный завоз. 100-150 тыс. тонн на транзитные перевозки по Северному морскому пути.

\*\*\*\*\*

 Мурманское морское пароходство пытается возродить сквозные перевозки по Северному морскому пути. Об этом сообщил генеральный директор ММП Вячеслав Рукша.

По его словам, в середине июля ММП завершило осуществление двух экспериментальных рейсов из Японии в район реки Енисей с партией труб для РАО "Норильский никель". Уникальность данных рейсов заключается в том, что маршрут, по которым следовали суда, был проложен не вдоль северного побережья Евразии, а напрямую, через Северный Ледовитый океан, что позволило сократить данный маршрут почти на 2 тыс. км. Таким образом, на транспортировку труб понадобилось 30-35 суток. Перевозки обычным маршрутом, проходящим южнее, вдоль побережья, занимают обычно не менее 45 суток. "Данная операция, - отметил В.Рукша, - явилась демонстрацией возможностей Северного морского пути, которые, на мой взгляд, сегодня используются не в полной мере".

По словам генерального директора Мурманского морского пароходства, в настоящее время грузопоток, направляемый с Северо-Запада России в Китай, Японию и Юго-Восточную Азию, оценивается как хороший, однако основной проблемой дальнейшего осуществления подобных рейсов является недостаточный объем грузов, предназначенных для перевозки в обратном направлении. В настоящее время, отметил В. Рукша, пароходство ведет работу по поиску грузоотправителей, способных обеспечить стабильный грузопоток в данном направлении.

В 1991 году, сообщил В.Рукша, было осуществлено 13 сквозных рейсов по трассе Северного морского пути.

\*\*\*\*\*