**Совещание о развитии Северного морского пути**

21 октября 2020 г. 15:00 г. Мурманск

[**Арктическая деятельность**](http://government.ru/rugovclassifier/465/)

*В повестке - вопросы развития инфраструктуры Арктической зоны России и Северного морского пути, развитие грузовой базы СМП и обеспечение ледокольной проводки грузов.*

[Вступительное слово Михаила Мишустина](http://government.ru/news/40660/#mvm)

[Доклад Александра Козлова о развитии грузовой базы Северного морского пути](http://government.ru/news/40660/#kozlov)

[Доклад заместителя генерального директора – директора Дирекции Северного морского пути Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» Вячеслава Рукши](http://government.ru/news/40660/#ruksha)

[Доклад председателя правления ПАО «НОВАТЭК» Леонида Михельсона](http://government.ru/news/40660/#mihelson)

[Доклад Максута Шадаева о развитии телекоммуникационной инфраструктуры в Арктической зоне](http://government.ru/news/40660/#shadaev)

**Из стенограммы:**

Вступительное слово Михаила Мишустина на совещании о развитии Северного морского пути

**М. Мишустин:** Добрый день, уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Мы сегодня с вами стали участниками большого события – присоединения к российскому атомному флоту нового ледокола «Арктика». Это принципиально новый корабль. Все, кто принимал участие в  этой работе, справились. Хочу от всей души поздравить инженеров, учёных – всех тех, кто так или иначе был задействован в этом проекте, – с этой победой.

Я сегодня написал в книге, в которой оставляют записи, на ледоколе, что это – свидетельство мощи атомного флота России и, конечно, российской науки. Потому что это не просто сплав промышленных технологий новых, совершенно уникальных исследований, но и доказательство российского лидерства в Арктике.

Мы здесь собрались неслучайно, в Арктике, – чтобы обсудить развитие Северного морского пути. Это одно из ключевых преимуществ Российской Федерации в стратегически важном для нас регионе. Нам надо, конечно же, активнее увеличивать своё присутствие в Арктике. Этим мы решаем задачи как обеспечения национальной безопасности нашей страны, так и её, естественно, экономических интересов.

Доставка грузов здесь ведётся круглогодично, несмотря на весьма сложные метеоусловия. Мы ежегодно наращиваем объём перевозок. Несмотря на ограничения в мировой торговле, за девять месяцев текущего года этот объём составил 24,5 млн т. Несмотря на то что это неплохие показатели, вы помните, что у нас в 204-м указе зафиксирована цифра 80 млн т к 2024 году. Очень надеюсь, что мы, продолжая все соответствующие программы, справимся с этой задачей.

И хочу сказать, что мы последовательно формируем условия для наращивания грузовой базы. Реализуется целый комплекс мероприятий, которые вошли в план развития инфраструктуры Северного морского пути на ближайшие 15 лет. Это очень серьёзная и масштабная программа.

Сегодня основу грузоперевозок по Северному морскому пути составляет транспортировка СПГ – сжиженного природного газа. Это примерно 65%. Компаниям, которые его производят, предоставлен целый ряд соответствующих налоговых льгот и преференций. Прежде всего это нулевая ставка по налогу на добычу полезных ископаемых. Кроме того, регионы имеют право предоставлять льготы по налогу на прибыль для организаций. Для стимулирования дальнейшего роста перевозок экспортных российских грузов принято решение снизить до нуля ставку по налогу на добавленную стоимость на морскую перевалку и на соответствующее ледокольное сопровождение.



Совещание о развитии Северного морского пути

Ледокольный атомный флот – серьёзное конкурентное преимущество России. И конечно, его расширение – это мощные инвестиции в будущее. Прежде всего это импульс к развитию экономики как России, так и региона.

Через пять лет к «Арктике» должны присоединиться ещё четыре ледокола, сконструированных на базе современных инновационных технологий. Они уже строятся на верфях Балтийского завода в Санкт-Петербурге. Заключён контракт также на строительство (Алексей Евгеньевич (Лихачёв) сегодня об этом говорил) головного ледокола проекта «Лидер». Это сверхмощный корабль, который позволит круглогодично использовать Северный морской путь. Важно задействовать весь потенциал этого кратчайшего маршрута, который соединяет Европу и Азию.

Инфраструктура, которую мы сегодня создаём для российских грузов, – это база для наращивания в будущем и международных транзитных перевозок. Государство инвестирует в проекты по развитию инфраструктуры. Строятся портовые терминалы, железнодорожная сеть. Общий объём государственных инвестиций превышает 110 млрд рублей.

На всём протяжении Северного морского пути необходимо обеспечить надёжную связь, мы об этом неоднократно говорили. И сегодня в Арктической зоне к интернету подключено уже более 550 социально значимых объектов. А в ближайшие три года, до 2024 года, необходимо будет этот показатель удвоить.

На Дальнем Востоке сейчас строится подводная волоконно-оптическая линия, которая наконец-то присоединит Чукотский округ к единой сети электросвязи страны. Такая же возможность должна быть и у арктических территорий. Чтобы обеспечить качественное покрытие связи всего Северного полушария, создаётся спутниковая система с использованием космических аппаратов «Экспресс-РВ». Для этого мы уже предусмотрели в федеральном бюджете более 30 млрд рублей на ближайшие три года.

Для развития инфраструктуры в этом регионе важно использовать самые различные инструменты, в том числе и государственно-частное партнёрство.

Необходимо наращивать портовые мощности, развивать аварийно-спасательную инфраструктуру и навигацию, обеспечивать безопасность мореплавания и возможность оперативного оказания медицинской помощи экипажам судов.



Совещание о развитии Северного морского пути

При этом надо обеспечить экологическую безопасность, имея в виду особую уязвимость окружающей среды в Арктике.

Многие из этих задач сформулированы в утверждённом Правительством Российской Федерации плане развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года. Госкорпорация «Росатом», которая наделена функциями оператора Северного морского пути, отвечает только за ледокольную проводку и развитие портов в границах транспортного коридора. А порты за границами Северного морского пути и вся остальная транспортная инфраструктура – это сфера ответственности Министерства транспорта России. И как раз этой целостной картины развития транспортной инфраструктуры Арктической зоны мы не видим до конца. Сегодня отсутствует увязка с развитием Северного морского пути. И сроки решения отдельных важных задач, я считаю, избыточно затянуты. Есть риски срыва сроков строительства объектов федеральной собственности в Мурманске, на Чукотке и Камчатке, где мы недавно были. И такой подход необходимо менять.

Сегодня на совещании детально обсудим, как идёт исполнение задач по развитию инфраструктуры Северного морского пути. Я бы хотел услышать от вас совершенно конкретные идеи и предложения, какие меры на федеральном и региональном уровне необходимы для того, чтобы развитие Северного морского пути шло планомерно, в соответствии с целями, которые мы поставили.

Перейдём к обсуждению вопросов повестки дня.

Первым я попросил бы выступить Министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Александра Александровича Козлова. Пожалуйста, Александр Александрович.

**А. Козлов:**Основные задачи нашего министерства в Арктике – это экономическое развитие четырёх субъектов и 45 муниципальных образований пяти регионов, которые входят в состав Арктической зоны. За счёт этого – повышение качества жизни 2,5 миллиона северян. Ключом к росту экономики выступает Северный морской путь. Это 80 млн т грузоперевозок в 2024 году – цель, которую поставил указом Президент.

Как мы на сегодняшний день видим формирование грузовой базы на предстоящие четыре года? Что уже сделано и какие риски существуют? Пять направлений.

Первое. 35,5 млн т – к 2024 году от проектов компании «Новатэк». «Ямал СПГ» на базе Южно-Тамбейского месторождения – 20 млн т. «Арктик СПГ-2» на базе Утреннего месторождения – 14,7 млн т. «Обский СПГ» в Обской губе – 0,8 млн т.

Что уже сделали в рамках поручений Президента и Правительства? 18 марта подписан подготовленный совместно с Минфином, Минэнерго федеральный закон о налоговых льготах для крупных проектов в Арктической зоне России.

Закон предусматривает льготную ставку НДПИ при добыче газа, направляемого на производство СПГ и газохимии (хотел бы сказать, что у нас газохимии как производства в Арктике вообще нет). А также право субъектов Российской Федерации снижать до нуля региональную часть налога на прибыль организаций для производителей СПГ. Кроме того, обнулён НДС на услуги морской перевалки и ледокольного сопровождения экспортных грузов.

Правительством выполнено поручение Президента по выделению денежных средств на создание объектов федеральной собственности. Это терминал «Утренний». Речь идёт о дноуглублении и ледозащитных сооружениях. Работы ведутся «Росатомом» в графике. И все работы должны быть завершены к III кварталу 2022 года.

Для вывоза своей продукции «Новатэк» строит в Мурманске и на Камчатке перегрузочный комплекс. Они дополняют друг друга. Ведь, согласитесь, везти грузы в Азию на ледоколах глупо, нужна перегрузка, для комплексов требуется дноуглубление, средства навигационного обеспечения и причал. Решение о выделении финансирования принято.

Михаил Владимирович, по федеральным объектам на Камчатке 28 августа Вы дали поручение Минтрансу ускорить соответствующую работу. Там не состоялись конкурсные процедуры, так как подтверждённая «Главгосэкспертизой» стоимость объектов оказалась ниже рыночной. Наши коллеги из Минтранса инициировали перепроектирование, по результатам которого станет понятно, сколько потребуется дополнительно.

Если соответствующие объекты не ввести в I квартале 2022 года, то сроки строительства перегрузочного комплекса могут быть сорваны и мы подведём компанию «Новатэк».

Этот проект важен для Камчатки. Инвестор взял на себя обязательства по газификации региона. И это уже второй проект по газификации на основе СПГ. Первый – это Баимское месторождение на Чукотке. Необходимые решения по Вашему поручению проработаны компаниями «Новатэк», «РусГидро». Оба проекта – Камчатка и Чукотка – во многом пилотные. Учитывая опыт, по Вашему поручению Минэнерго сегодня разрабатывает долгосрочную программу развития СПГ, в том числе для целей газификации и энергообеспечения регионов. А в арктических регионах это очень важно. О результатах этой работы Вам будет доложено до 1 ноября.

Также хотел бы обратить внимание коллег из Минтранса, что ввод в эксплуатацию плавучего хранилища газа в Мурманске запланирован на декабрь 2022 года.

Заключение контракта на строительство объектов федеральной собственности – это навигационное обеспечение – планируется в октябре следующего года. На их создание остаётся меньше года, а объекты должны быть построены не позднее сентября 2022 года. Здесь тоже нельзя допустить несинхронных действий.

Вторая составляющая – 80 млн т. Проект по освоению новой нефтяной провинции на Таймыре «Восток Ойл», который реализует компания «Роснефть» с привлечением инвесторов. Он даст до 30 млн т грузовой базы Севморпути, о чём нас проинформировала компания письменно. В прошлом году инвестор поставил целый ряд вопросов по государственной поддержке проекта.

Уважаемый Михаил Владимирович, докладываю, все вопросы Правительство решило. В упомянутом федеральном законе от 18 марта также предусмотрен целый ряд льгот для нефтяных проектов Восточной Арктики. Льготная ставка НДПИ, увеличение поэтапной ставки с 2012 по 2016 год, налоговый вычет и ряд других решений.

В какой стадии проект сейчас, по данным инвестора? Развёрнута программа геолого-разведочных работ, завершаются инженерные изыскания и проектирование напорного нефтепровода. Спроектирован морской терминал и объекты вспомогательной инфраструктуры. Заключён обязывающий договор с ПАО «Интер РАО» на строительство под ключ объектов генерации и электросетей. Транспортировка нефти проекта «Восток Ойл» по Северному морскому пути будет осуществляться отечественными танкерами, которые строят на судоверфи «Звезда». Уже подписаны договоры на первые 10 арктических танкеров.

Третья группа – это уже давно реализующиеся проекты: Новопортовское месторождение нефти – 6,7 млн т в 2024 году, «Газпром нефти» и проекты «Норильского никеля», полиметаллические месторождения Октябрьское, Талнахское, Норильск-1, которые дадут 1,7 млн т. Конкретно по этим проектам дополнительных решений не требовалось. Для поддержки новых газохимических проектов Арктики, такие есть планы у «Газпром нефти», в Налоговом кодексе мы предусмотрели льготу по НДПИ, и коллеги сейчас рассматривают, что могут дать нам с точки зрения ресурсной базы уже после 2024 года.

Также для привлечения и удержания трудовых ресурсов, необходимых на Таймыре, мы предусматриваем в госпрограмме развития Арктики финансирование реновации жилищного фонда на следующих условиях: 40% – Федерация, 10% – край и 50% – инвестор. Это поможет привлечь новые трудовые ресурсы, потому что без людей всё это бесполезно.

Четвёртое. Проект – Сырадасайское месторождение коксующихся углей на Таймыре корпорации АЕОN может дать к 2024 году 3,8 млн т. Буквально на прошлой неделе Госкомиссией по вопросам развития Арктики проект согласован для предоставления федеральной поддержки на строительство портовой инфраструктуры. Средства в проекте федерального бюджета предусмотрены, и планируется возмещение по факту выполненных работ. Строительство начнётся уже в этом году.

Актуальным вопросом для проекта остаётся строительство балкерного флота для вывоза угольной продукции. Предусматривается строительство десяти балкеров на СПГ до 2024 года.

И пятое, последнее, касается грузовой базы, связанной с северным завозом, завозом импортных грузов, транзитом грузов из Европы в Азию. Она оценивается в 2,3 млн т.

Итого 35,5 млн т – «Новатэк», до 30 – «Роснефть», 8,4 – «Газпром нефть» и «Норникель», 3,8 – AEON, 2,3 – иные грузы. Всего – 80 млн т.

Реализация ещё одного проекта, который мог бы дать до 19 млн т (который нам заявлялся), приостановлена – это освоение угольных месторождений на Таймыре – «ВостокУголь». Обстоятельства остановки нам всем известны. Сегодня в отношении активов ведутся судебные споры, ждём их рассмотрения.

Уважаемый Михаил Владимирович!

Эти проекты дают нам чёткое планирование грузовой базы в ближайшие четыре года. Вместе с тем, чтобы обеспечить поступательное увеличение грузопотока после 2024 года, нужно уже сейчас создавать условия для привлечения новых инвестиций. На это нацелен подготовленный Правительством и подписанный главой государства 13 июля пакет федеральных законов об арктических преференциях.

Для этих же целей Минприроды вместе с нами завершает подготовку долгосрочной программы развития геологоразведки в Арктике. Я хотел бы сказать, что в ней очень важно учесть прогноз мирового спроса на полезные ископаемые на ближайшие 10–15 лет.

Конечно, по географии нужно учесть обязательно приоритет экономически слаборазвитых территорий, таких как Коми, Карелия, Архангельская область, для того чтобы их поддержать созданием новой ресурсной базы, новых рабочих мест и производств.

Завершая доклад, хочу отметить, что, если вовремя не будет ледоколов, все перечисленные мной проекты могут не состояться.

Наши коллеги из «Росатома» доложат по обстановке, связанной со строительством ледокольного флота, обеспечением проводки, созданием портовой инфраструктуры.

**В. Рукша***(заместитель генерального директора – директор Дирекции Северного морского пути Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом»)***:** Короткая историческая справка, я её привожу, чтобы напомнить, что в 1959 году был принят в эксплуатацию атомный ледокол «Ленин». В 2008 году было принято решение о передаче управления атомным ледокольным флотом России в периметр государственной корпорации «Росатом». Ну и вне сомнения две важнейшие даты, которые сегодня позволяют двигаться дальше, – это первая отгрузка на терминале «Ворота Арктики» «Газпромнефти» и первая отгрузка в Саббете по проекту «Ямал СПГ» ПАО «Новатэк» сжиженного природного газа.

Сегодняшняя дата для нас всех, моряков атомного ледокольного флота, просто счастливая, поэтому ещё раз большое спасибо. Я лет 20, если не больше, занимался этим проектом, и сегодня искреннее спасибо Правительству и Президенту нашей страны, потому что знаю о его личном участии и в запуске этих проектов, и в дальнейшем движении.

Что касается плана развития инфраструктуры, для меня это план имени Трутнева. Юрий Петрович сделал хорошее дело, сказав, что надо сделать более расширенный план. И спасибо ему за это. Понятно, что корпорации в целом он давался трудно.

План предусматривает три этапа развития. Первый этап, который вписывается в наш федеральный проект «Северный морской путь» до 2024 года, где фактически должна произойти замена ныне действующих ледоколов на новое поколение. Второй этап – это важнейший этап, о чём в России всегда мечтали. Мало кто знает, при Иване III посланник Герасимов писал про русский путь в Индию. Поэтому сегодня хотелось бы обратить внимание, что надо принять решение, на сколько и какими темпами мы будем отправлять не просто грузы, но грузы на рынке Тихого океана, что, я уверен, является важнейшим стратегическим направлением для России.

Третий этап – это формирование уже большого международного коридора. Коротко доложу о той активности, которая есть.

По федеральному проекту «Северный морской путь» уже всё было сказано. Исключительно рад доложить Вам, что не видим никаких рисков. Большое спасибо, Антон Германович, необходимые средства в бюджете на 2021, 2022 и 2023 год определены. Поэтому у нас полностью всё финансирование, технические ресурсы, трудовые ресурсы – всё есть.

Вопросы, которые касаются установления новых высокоширотных глубоководных путей, навигационно-гидрографического обеспечения, мы решаем. Вышли на почти 60–65 тыс. промерных километров. Считаю, и все остальные вопросы будут решены. Мы начинали со 100 тыс. часов в 2008 году, сегодня целимся в 260 тыс. часов. Это позволило не допустить ледовую паузу в наших проектах и преодолеть те проблемы, которые были вызваны чуть более медленным строительством, я считаю, во многом, к сожалению, Михаил Владимирович, объективным, потому что страна практически 25–30 лет не строила такие объекты. А атомный ледокол – это, наверное, вершина любого технологического достижения любой страны.

Мы понимаем, что 2024 год – это только начало, и поэтому на втором этапе мы видим три задачи. В этом году мы уже имели опыт сверхраннего рейса, двух даже или трёх, с ПАО «Новатэк», которые показывают, что, занимаясь таким расширением грузовой базы, движением на Восток, нужно одновременно заниматься и развитием всей инфраструктуры. Потому что если этого не будет, то вопросы безопасного мореплавания не будут решены.

И ещё раз повторю, что для обеспечения безопасности мореплавания, конечно, важнейший вопрос – это наша национальная группировка дистанционного зондирования земли и развития аварийно-спасательной готовности по линии МЧС. Что для меня является важнейшим вопросом, это спасение человеческой жизни. Наши, особенно иностранные потребители спрашивают, если человек заболел, с какой скоростью вы нам его доставите в приличный госпиталь. Сейчас обычно сутки-двое считается хорошим результатом для любой страны. Я уверен, что мы такой результат можем в ближайшие годы достигнуть.

И о ледокольной группировке. Действующие ледоколы мы  эксплуатируем более 30 лет и целимся в район 2028 года, когда будем их эксплуатировать по 35–37 лет.

Ещё раз хочу сказать от себя лично спасибо за решения по строительству пяти ледоколов. Но хочу обратить внимание, когда в 2012 году начинали строить первый головной ледокол, на Балтийском заводе работало 1200 человек, сегодня – 6500. Балтийский завод полностью восстановил все компетенции атомного надводного судостроения, в том числе, уверен, если потребуется, и для военно-морского флота. И, конечно, давать неравномерную загрузку такому предприятию не корректно, и я считаю, что вопрос возможного дальнейшего его использования мы сегодня услышим. Если будут приняты решения по восточному маршруту, нынешний флот фактически закроет только проекты в западном секторе Арктики. Если мы хотим двигаться на Восток, на Тихий океан, мы, конечно, должны продолжить эту программу ледоколостроения.

И совсем мечтательная цель – это, бесспорно, северный морской транзитный коридор. Здесь Юрий Петрович тоже любит очень жёстко говорить. Но мы сейчас работаем активно. Я надеюсь, года через полтора-два будут проработаны все вопросы. Мы видим, что  реально уже в 2024 году дать фактически старт навигации как пилотный проект, и перейти чуть ли не к 2030 году уже к полномасштабному  действительно международному транзитному коридору.

**М. Мишустин:** Вячеслав Владимирович, Вы упомянули (собственно говоря, причастны к этому): конечно, по инициативе Президента мы шаг за шагом восстанавливали вообще ситуацию в производстве, в том числе ледоколов. Конечно, нужно сказать тёплые слова Юрию Петровичу Трутневу, который давно ведёт этот проект. Давайте ещё скажем о Сергее Владиленовиче Кириенко. Алексей Евгеньевич Лихачёв этот флаг подхватил. Хочу, пользуясь случаем, всех вас поздравить. Может, кого-то не упомянул. И Вас, Вячеслав Владимирович, это Ваш проект. Я понимаю, что Вы сейчас должны ощущать, когда наконец виден свет в конце тоннеля. Так нельзя, наверное, сказать, но абсолютно точно это первая ласточка. И я очень надеюсь, что наши коллектив не остановятся и все четыре заложенных судна будут построены в срок. Для этого всё есть. Заложено всё необходимое: база научная, производственная, промышленная. И главное, есть необходимые финансовые ресурсы. Я уверен, что всё у нас в этом смысле получится.

Всем спасибо. Если кого-то не упомянул, мы это сделаем потом.

Пожалуйста, Леонид Викторович Михельсон, председатель правления «Новатэк».

**Л. Михельсон:**Уважаемый Михаил Владимирович, уважаемые участники совещания!

В этом году, как уже отметил Вячеслав Владимирович, будет поставлен рекорд по прохождению грузов по Северной морскому пути – 31–32 млн т, из них 22 млн т – это грузы проекта «Ямал СПГ» и строящегося проекта «Арктика СПГ-2». За развитие инфраструктуры СМП у нас сегодня отвечает «Росатом» и в соответствии с принятым графиком реализует проект по развитию порта Сабетта и подходного канала.

Хочется выразить благодарность Вам, Михаил Владимирович. Все данные работы обеспечены финансированием, и «Росатом» все работы ведёт по графику, даже в этом году с небольшим опережением графика. Есть уверенность, что все эти работы будут сделаны вовремя.

Хочу сказать, что проекты «Новатэка» также, несмотря на ситуацию с пандемией, реализуются по утверждённому графику. Стратегия «Новатэка» предусматривает производство до 70 млн т СПГ к 2030 году именно на этой территории Ямала и Гыдана. Новые технологии строительства линий СПГ на основаниях гравитационного типа и дальнейшее развитие СМП позволяет закрепить за Россией, обладающей уникальной сырьевой базой в Арктике, значительную долю мирового рынка СПГ, и прежде всего это страны АТР. Для этого нам надо добиться конкурентоспособной стоимости транспортировки на растущий азиатский рынок.

В мае-июне этого года мы совместно осуществили сверхранние рейсы в Китай по Восточному маршруту. Практически уже подтверждена возможность безопасной навигации с мая по январь. Следующая задача – обеспечение круглогодичной навигации в восточном секторе Арктики. Мы постоянно с Вячеславом Владимировичем это обсуждаем и с каждым годом этот срок на один год приближаем. Мы видим этот срок, когда мы будем круглогодично ходить.

Для оптимизации логистических затрат создаются перевалочные комплексы, как было сказано, в Мурманске и на Камчатке. Поддерживаем выступление Александра Александровича, что необходимо срочно заключить контракт на создание объектов федеральной собственности для перевалки на Камчатке. Необходимо заключение контракта на дноуглубительные работы в Бечевинской бухте, по нашим оценкам, не позднее февраля, чтобы, как было сказано, в I квартале 2022 года эти работы были закончены.

Это позволит в рамках Вашего поручения по газификации региона обеспечить необходимые объёмы поставки газа, и соответствующие предложения Вам направлены.

Также в соответствии с Вашим поручением с «Русгидро» и Баимским ГОКом проработан вопрос о строительстве электростанции приёмного СПГ-терминала на Чукотке, который станет первым объектом газификации в этом регионе. Соответствующие доклады наши совместные были направлены курирующим заместителям – Юрию Ивановичу и Юрию Петровичу.

Государственные осуществлённые инвестиции в развитие нового атомного ледокольного флота должны обеспечить конкурентоспособный уровень транспортных расходов по Севморпути. Тарифы на ледокольную проводку и портовые сборы должны формироваться, мы считаем, из компенсации операционных издержек и корректироваться по мере роста грузооборота.

Развитие СМП – это дополнительный толчок СПГ-отрасли, которая даёт огромный эффект для российской экономики. Здесь, в Мурманской области, создаётся центр по строительству заводов СПГ. Они производятся по уникальной технологии размещения линий на основаниях гравитационного типа, что является наиболее экологичным решением по освоению арктических запасов.

На сегодняшний день в центре уже работает порядка 16 тысяч человек. Он в состоянии будет выпускать одну линию сжижения менее чем за два года. Планируется привлечь более 800 тыс. российских предприятий. Это дополнительно 80 тыс. рабочих мест в России и порядка 0,15% ежегодного прироста к ВВП.

На верфи «Звезда» размещён заказ на строительство 15 газовозов общей стоимостью порядка 400 млрд рублей. Каждый новый СПГ-проект – это более 1,5 трлн инвестиций в российскую экономику.

«Новатэк» увеличил в 5–6 раз геолого-разведочные работы. Необходимо ускорить формирование ресурсной базы в данном регионе, где развивается инфраструктура СПГ-кластеров. Надо ускорить монетизацию неразрабатываемых ресурсов газа через реализацию СПГ-проектов. Это позволит привлечь инвестиции в развитие экономики России, дать значительную загрузку российским предприятиям и нарастить грузооборот по Северному морскому пути. Спасибо.

**М. Мишустин:** Спасибо, Леонид Викторович. Слово предоставляется Шадаеву Максуту Игоревичу.

**М. Шадаев:**Уважаемый Михаил Владимирович, уважаемые коллеги! В рамках развития телекоммуникационной инфраструктуры в Арктической зоне необходимо решить две основные задачи. Первая задача: обеспечить доступность на всей территории проживания современных услуг связи для населения, причём доступность как с технической, так и с финансовой точки зрения. И вторая задача: необходимо удовлетворить потребности грузоперевозчиков в современных телекоммуникационных сервисах на всём протяжении Северного морского пути.

Всего мы для себя определили четыре приоритета развития инфраструктуры в Арктической зоне. Первый приоритет – это развитие магистральных каналов связи. Как Вы уже, Михаил Владимирович, сказали, в рамках программы «Цифровая экономика» уже финансируется строительство ВОЛС по маршруту Петропавловск-Камчатский – Анадырь. Напомню, что сейчас Чукотка – единственный регион в России, который не имеет физического присоединения к единой сети электросвязи в Российской Федерации. В настоящее время ПИР (*проектно-изыскательские работы*) завершены, заключён контракт на прокладку кабеля. Всего планируется проложить 2 тыс. км по морскому дну. В 2022 году эта работа будет завершена. Пока ведётся строительство, Минцифры выделяет Чукотскому округу субсидию, для того чтобы снизить тарифы для конечных пользователей на спутниковую связь, спутниковый интернет в два раза. Мы это дотируем. Дополнительно мы прорабатываем возможность реализации крупных инфраструктурных проектов по строительству магистральных каналов связи за счёт средств операторов связи.

Отдельно хочу выделить заявленный группой инвесторов во главе с «Мегафоном» большой масштабный проект по строительству волоконно-оптической линии связи по маршруту Токио – Хельсинки для организации транзита трафика Европа – Азия. Предполагается, что основная часть ВОЛС пройдёт по дну океана вдоль российского арктического побережья. В рамках проекта предлагается построить 11,5 тыс. км подводного кабеля в российских водах с организацией 13 выходов в населённых пунктах в Арктической зоне. В настоящее время мы прорабатываем возможные условия реализации этого проекта.

Второй приоритет, как Вы уже сказали, Михаил Владимирович, обеспечение широкополосного доступа к сети Интернет социально значимых объектов. Всего на территории регионов Арктической зоны в рамках программы «Цифровая экономика» планируется уже к концу следующего года подключить 463 школы, 287 объектов органов власти и местного самоуправления, 243 объекта МВД, МЧС и Росгвардии и 214 ФАПов. На сегодня уже подключено около половины объектов. Дополнительно, Михаил Владимирович, Вы поддержали эту инициативу, к подключению школ планируется профинансировать в рамках программы создание в школах внутренней сетевой инфраструктуры, в том числе Wi-Fi-сетей, для обеспечения возможности доступа к интернету, к электронному образовательному контенту, сервисам в каждом классе и обеспечить учителей планшетами.

А третий приоритет – это обеспечение доступа в интернет в населённых пунктах с малой численностью жителей, где экономически неэффективно операторам строить свою инфраструктуру. В настоящее время программа устранения цифрового неравенства финансируется за счёт средств отчислений операторов связи и уже сегодня в Арктической зоне охватывает 94 населённых пункта с численностью жителей от 250 до 500 человек, где созданы точки широкополосного доступа. До конца 2021 года такой доступ получат ещё 23 населённых пункта. Такие точки доступа обеспечат возможность подключения отдельных домохозяйств к интернету.

В этом году принят закон, по которому дополнительно точки доступа должны быть установлены в населённых пунктах с численностью жителей от 100 до 250 человек. Также во всех населённых пунктах численностью от 100 до 500 человек будет дополнительно профинансировано создание инфраструктуры мобильной связи стандарта 3G/4G. Сейчас в Арктической зоне, по данным регионов, сформирован перечень из 205 таких населённых пунктов. Завершить эту работу мы планируем в 2024 году.

И наконец, четвёртый приоритет – это доступный быстрый мобильный спутниковый интернет. Мы сейчас прорабатываем проект по запуску на околополярную высокоэллиптическую орбиту четырёх космических аппаратов для обеспечения быстрого интернета. Сегодня геостационарные спутники не обеспечивают уверенного доступа в интернет выше 76-й параллели из-за малых углов места видимости аппаратов над горизонтом. Запуск новых спутников позволит решить эту проблему и обеспечить устойчивый спутниковый доступ во всей Арктической зоне вплоть до Северного полюса. Самое главное, что эта услуга будет доступна для подвижных объектов, что особенно важно для обеспечения судоходства на Северном морском пути. Отдельно в рамках этого проекта прорабатывается вопрос предоставления льготных тарифов на спутниковый доступ для отдельных категорий населения.

По нашему мнению, реализация данного комплекса мер позволит обеспечить уже в среднесрочной перспективе доступность современных телекоммуникационных сервисов на территории проживания населения во всей Арктической зоне.

<…>

Источник: URL: <http://government.ru/news/40660/>