



В.Н. ГУБАРЕВ
заместитель
Председателя
Государственного
Собрания (Ил Тумэн)
Республики Саха
(Якутия)

e-mail:
gubarev_VN@iltumen.ru

ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

DOI: 10.25801/SRC.2020.91.53.004

УДК 332.1+351.96

АННОТАЦИЯ: Республика Саха (Якутия) – первый Арктический регион России, которым принята Стратегия социально-экономического развития Арктической зоны. В докладе рассматриваются вопросы законодательного обеспечения реализации задач, поставленных документом стратегического планирования: роста транспортной доступности и мобильности населения, сбалансированное размещение сети поселений Арктической зоны, повышение эффективности северного завоза.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Арктическая зона, Республика Саха (Якутия), расселение, малая авиация, субсидирование авиатарифов, северный завоз.

VICTOR GUBAREV
Deputy Chairman of
the State Assembly (Il
Tumen)
of the Sakha Republic
(Yakutia)

e-mail:
gubarev_VN@iltumen.ru

ISSUES OF LEGAL SUPPORT FOR THE IMPLEMENTATION OF THE ARCTIC REGION'S DEVELOPMENT STRATEGY ON THE EXAMPLE OF THE SAKHA REPUBLIC (YAKUTIA)

ABSTRACT: the Republic of Sakha (Yakutia) is the first Arctic region of Russia adopted its Strategy for the socio-economic development of the Arctic zone till 2035. The report examines the topical issues of legislative support for the implementation of the tasks set by the strategic planning document, as follows: the growth of transport accessibility and mobility, spatial development of settlements in the Arctic zone, increasing the efficiency of the Northern supply mechanisms.

KEY WORDS: Arctic zone, Republic of Sakha (Yakutia), settlement system, small aircraft, subsidized air fares, the Northern supply mechanisms.

Республика Саха (Якутия) с большой заинтересованностью выступила соорганизатором II Международного Северного форума по устойчивому развитию.

В республике продолжается законодательная работа в области взаимоотношений недропользователей с жителями территорий традиционного природополь-

зования, принята Экологическая доктрина, заканчивается работа над Кодексом прав КМНС.

Одной из главных проблем в Якутии остается проблема обеспечения транспортной доступности населения. Пришедшая в город Якутск железная дорога, строительство моста через реку Лену открывают новые перспективы транспортного сообщения на

Северо-Востоке страны. Нынешний Северный форум по устойчивому развитию даст новые идеи и придаст ускорение в реализации главной цели – повышение уровня жизнедеятельности северных и арктических территорий.

Нормативно-правовое регулирование развития российского Севера и Арктики характеризуется повышенным вниманием к ресурсам Севера и его арктической составляющей. В то же время отмечается снижение уровня жизни населения, наличие разногласий между коренным населением и недропользователями в части распределения доходов.

После распада СССР российский Север был заброшен, закрылось большинство предприятий. По сравнению с 1980 годом объем перевозок по Северному морскому пути снизился примерно в 5-6 раз. Численность населения арктических регионов Якутии с 1990 года сократилась в 2,2 раза и составила 69,4 тысячи человек.

В документах стратегического планирования развития Арктической зоны Российской Федерации и Республики Саха (Якутия) определены ориентиры расселения населения, развития экономики, производства и создания социальной инфраструктуры.

Якутская Арктика – это территория площадью 1 млн 600 тыс. кв. км с морской береговой линией в 4,5 тыс. км. Это более половины всей территории республики: 13 муниципальных районов из 35, в том числе 4 национальных. Жизнедеятельность северо-восточной Арктики зависит именно от малых населенных пунктов, транспортных путей (арктических рек, автотрасс) и федерального предприятия «Аэропорты Севера». Малые населенные пункты возникали в местах, где развивалось производство и где проживали коренные малочисленные народы Севера. В 84 муниципальных образованиях поселенческого уровня насчитывается 119 населенных пунктов [1].

В целях сбалансированного размещения сети поселений Арктической зоны республики считаем необходимым законодательное регулирование вахтовой формы организации производства по направлениям:

- сочетание вахтового и традиционного способов организации трудовой деятельности, когда работает система «базовое поселение – вахта» с реализацией минимальных стандартов получения услуг отраслей социальной сферы через использование социальной сети базового поселения;
- приоритет использования внутрирегиональной формы вахты, когда потенциальные трудовые кадры продолжают работать в привычных климатогеографических условиях и их биоритмы не нарушаются. Так, республика имеет успешный опыт реализации проекта «Местные кадры – в промышленность»;
- сотрудничество «вахта – базовое поселение», расположенные в одном субъекте. Финансовые потоки и средства, выделенные на освоение месторождения, будут сконцентрированы на одной территории, что позволит улучшать социальную и жилищную инфраструктуру поселений Севера.

В республике осуществляется государственная поддержка населения, проживающего в районах Крайнего Севера, в том числе ведется работа по внесению изменений в законодательство о социальных гарантиях северянам. Ряд предложений касается предоставления поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства в части компенсации работникам оплаты стоимости проезда и провоза багажа к месту отпуска и обратно; введения сертификатов на семейный отдых детей с родителями; софинансирования из федерального бюджета расходов субъектам на организацию отдыха и оздоровление детей, находящихся в трудной жизненной ситуации в арктических районах Республики Саха (Якутия).

Согласно Трудовому кодексу Российской Федерации выплаты по северным льготам возложены на работодателей, что создает финансовые проблемы для малого и среднего бизнеса. В связи с этим, а также в целях создания конкурентных условий для предпринимателей современное законодательство необходимо пересмотреть.

На федеральном и республиканском уровнях по вопросам прав коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока принято более 30 законов, по которым необходимо продолжать работу в части их отражения в различных отраслевых законах. Так, был принят Закон Республики Саха (Якутия) «Об этнологической экспертизе в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера Республики Саха (Якутия)». Мы неоднократно настаивали на принятии аналогичного федерального закона. Правительство Российской Федерации 18 сентября 2020 года приняло постановление «О порядке возмещения убытков, причиненных хозяйственной деятельностью коренных малочисленных народов Российской Федерации», в котором не установлена полная ответственность недропользователей.

До сих пор не решены вопросы земли, передающейся в аренду, не сняты ограничения в получении права на промышленное рыболовство.

В этом году утверждена новая редакция Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике, на подходе новые версии Стратегии и госпрограммы развития Арктики, на которые мы возлагаем большие надежды.

В целом же в отраслевом законодательстве, в вопросах социальной сферы и жизнеобеспечения на сегодня специфика Арктической зоны не учитывается.

Необходимость внесения изменений в отраслевые федеральные нормативные правовые акты в отношении Арктической зоны обусловлена двумя типами правовых пробелов [2]:

1. Отсутствие учета объективных сложностей хозяйственной деятельности в Арктике;
2. Законодательное закрепление излишне жестких требований, не выполнимых в условиях Арктики и ведущих к существенному удорожанию жизнедеятельности, что становится барьером в развитии отдельных направлений экономики.

В качестве примера возьмем проблему развития малой авиации. Воздушным кодексом Российской

Федерации устанавливаются равные требования как к крупным авиаперевозчикам, так и к компаниям, занимающимся малой авиацией, что является барьером развития малой авиации. Или, например, подушевой подход к финансированию учреждений здравоохранения и образования, который в условиях Арктики приводит к значительному удорожанию содержания доступной и качественной сети учреждений социальной сферы.

Неслучайно основная тема нынешнего форума «Транспортная инфраструктура на Севере и в Арктике». В Якутии всегда вызывают большой общественный резонанс вопросы транспортной доступности внутриреспубликанских перевозок, прежде всего авиационных. Так, авиационные тарифы сегодня недоступны для большинства населения. Например, цена авиабилета по маршруту пос. Черский (Нижнеколымский район) – город Якутск составляет 32–35 тыс. рублей. Неоднократные предложения о федеральном субсидировании авиатарифов внутри республики до настоящего времени не нашли поддержки, как и инициатива по снижению аэропортовых сборов.

Республика является инициатором предложений в федеральное законодательство по установлению правовых отношений, возникающих в связи с авиационной деятельностью в сфере малой авиации на территории Российской Федерации. Мы работаем совместно с федеральным центром по выработке механизма по предоставлению межбюджетных трансфертов из федерального бюджета субъектам Российской Федерации на возмещение части затрат по

планово-убыточным маршрутам в труднодоступные регионы.

Также республикой неоднократно ставился вопрос о внесении в федеральное законодательство об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации правовых норм, регулирующих создание и эксплуатацию зимних автомобильных дорог, так как в Якутии более 70 процентов автомобильных дорог относятся к дорогам временного содержания [3].

Не снижается актуальность вопросов северного завоза, ситуация с которым обострилась с 1990-х годов, когда государство, внедряя либерально-рыночную экономику, фактически не смогло выполнить объемы и обеспечить районы Севера и Арктики всем необходимым. Коммерческие структуры, не имея достаточных ресурсов, не могли полностью осуществить северный завоз. Сегодня потребности населения Арктики Якутии в продовольственном обеспечении удовлетворяются только на 20 - 30 процентов.

Решение здесь видится в достаточной государственной поддержке с обеспечением 1 - 2-хгодичного резерва, компенсации части затрат и решении вопросов замещения ввоза продовольствия и энергоносителей на местах. Мы уверены, что опыт Республики Саха (Якутия) вызовет практический интерес как со стороны федеральных и региональных властей и предпринимателей, так и наших зарубежных партнеров, и наши общие усилия помогут модернизировать экономику и добиться высокого уровня жизни человека в Арктике.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ:

1. Стратегия социально-экономического развития Арктической зоны Республики Саха (Якутия) на период до 2035 года. Утверждена указом Главы Республики Саха (Якутия) от 14.09.2020 № 1377. Эл. ресурс: <https://www.sakha.gov.ru/news/front/view/id/3204989>. Дата обращения: 20.09.2020.
2. О состоянии и проблемах законодательного обеспечения реализации основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года: Ежегодный доклад за 2019 год. М.: Издание Совета Федерации, 2020. – 372 с. Эл. ресурс: <http://council.gov.ru/structure/docs/54443/>. Дата обращения: 20.09.2020.
3. Саха(Якутия)стат.