

АППАРАТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПРАВОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ул. Б.Дмитровка, д. 26, Москва, 103426

Тел. (495) 692-69-74

Информационный правовой материал по теме «Вопросы развития инфраструктуры Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной системы Российской Федерации»

Северный морской путь (далее – СМП) является главной судоходной магистралью российской Арктики, основой развития арктической транспортной системы и одним из важнейших элементов экономики этого региона. СМП – это кратчайший морской путь между Европейской Россией и Дальним Востоком, который проходит по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское моря) и частично Тихого океана (Берингово море). Его длина от Карских Ворот до бухты Провидения около 5600 км.

Правовой статус СМП определен федеральными законами. В соответствии со статьей 14 **Федерального закона от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»** СМП представляет собой исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию Российской Федерации, плавание по которой осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, указанным Федеральным законом, другими федеральными законами и издаваемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами.

Федеральным законом от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ) дополнен новой статьей 5¹ «Плавание в акватории Северного морского пути». Указанной статьей введено понятие «акватория Северного морского пути», под которой понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар. Столь широкое определение границ акватории СМП объясняется тем, что этот путь не имеет единой и фиксированной трассы. Сохраняя свою общую направленность, СМП нередко и в

течение одной навигации перемещается на значительные расстояния в широтном направлении. Он может, например, огибать с севера архипелаги Новая Земля и Северная Земля, минуя проливы, отделяющие их от материка (высокоширотная трасса), или вплотную приближаться к побережью Российской Федерации в случаях повышенной ледовитости трассы. Тем не менее, при любых обстоятельствах в своей значительной части этот путь располагается в пределах исключительной экономической зоны Российской Федерации, ее территориального моря либо даже в российских внутренних водах, то есть проходит в пространствах, подпадающих под суверенитет или юрисдикцию России.

Статьей 5¹ КТМ также предусмотрено, что организация плавания судов в акватории СМП осуществляется на разрешительной и возмездной основе администрацией СМП, созданной в форме федерального государственного казенного учреждения (**Распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 года № 358-р «О создании федерального государственного казенного учреждения»**). Администрация СМП помимо организации судоходства и надзора за ним осуществляет мониторинг гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки, составляет оптимальные маршруты, квалифицирует лоцманов, координирует поисковые и спасательные операции, оказывает содействие в проведении операций по ликвидации последствий загрязнения с судов опасными и вредными веществами, сточными водами или мусором.

Непосредственно плавание в акватории СМП регулируется **Правилами плавания в акватории СМП, утвержденными приказом Министерством транспорта Российской Федерации от 17 января 2013 года № 7**. Указанные Правила содержат порядок организации плавания судов в акватории СМП, правила ледокольной проводки судов в акватории СМП, правила ледовой лоцманской проводки судов в акватории СМП, правила проводки судов по маршрутам в акватории СМП, положение о навигационно-гидрографическом и гидрометеорологическом обеспечении плавания судов в акватории СМП, правила осуществления связи по радио при плавании судов в акватории СМП, а также иные, касающиеся организации плавания судов в акватории СМП положения.

Выдача разрешений на плавание судов в акватории СМП осуществляется при условии выполнения судном требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов и установленных международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации, правилами плавания в акватории СМП и предоставления документов, удостоверяющих наличие страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб.

Кроме того, за ледокольную и ледовую лоцманскую проводку судов в акватории СМП взимается платы, размер которой определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях с учетом вместимости судна, ледового класса судна,

расстояния, на которое осуществляется проводка этого судна, и периода навигации. **Приказом Федеральной службы по тарифам от 4 марта 2014 года № 46-т/2 утверждены Правила применения тарифов на ледакольную проводку судов в акватории СМП.**

Использование СМП в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике отнесено **«Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»** (далее – Основы), утвержденными Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 года (№ Пр-1969), к числу национальных интересов Российской Федерации в Арктике. Определено, что использование СМП для международного судоходства в рамках юрисдикции Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации является одной из главных целей государственной политики Российской Федерации в Арктике. Основами предусматривается, что реализация государственной политики Российской Федерации в Арктике обеспечивается, в том числе, путем создания и развития инфраструктуры и системы управления коммуникациями СМП для решения задач обеспечения евразийского транзита.

Государственной программой Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 года № 366, также отмечается, что одним из стратегических приоритетов государственной политики Российской Федерации в Арктике являются содействие в организации и эффективном использовании транзитных и кроссполярных воздушных маршрутов в Арктике, использование СМП для международного судоходства в рамках юрисдикции Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации, а также модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы в Арктической зоне Российской Федерации.

Значительное место вопросам развития СМП уделено в **«Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года»** (далее – Стратегия), утвержденной Президентом Российской Федерации. В целях модернизации и развития инфраструктуры арктической транспортной системы, обеспечивающей сохранение СМП как единой национальной транспортной магистрали Российской Федерации, Стратегией устанавливаются следующие основные задачи:

а) развитие единой Арктической транспортной системы Российской Федерации в качестве национальной морской магистрали, ориентированной на круглогодичное функционирование, включающей в себя СМП и тяготеющие к нему меридиональные речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть;

б) совершенствование транспортной инфраструктуры в регионах освоения арктического континентального шельфа в целях диверсификации основных маршрутов поставки российских углеводородов на мировые рынки;

в) реструктуризация и рост объемов грузоперевозок по СМП, в том числе за счет государственной поддержки строительства судов ледокольного, аварийно-спасательного и вспомогательного флотов, а также развития береговой инфраструктуры;

г) совершенствование нормативно-правовой базы Российской Федерации в части государственного регулирования судоходства по акватории СМП, обеспечения его безопасности, тарифного регулирования услуг в области ледокольного и иных видов обеспечения, а также развитие механизмов страхования, в том числе обязательного;

д) совершенствование организационной структуры управления и обеспечения безопасности судоходства в Арктической зоне Российской Федерации, в том числе путем развития комплексной арктической транспортно-технологической системы, включающей в себя развитие морского и других видов транспорта, а также обеспечивающей инфраструктуры;

е) создание и развитие системы комплексной безопасности арктического судоходства, управления транспортными потоками в районах интенсивного движения судов, включая навигационно-гидрографическое, гидрометеорологическое, ледокольное и иные виды обеспечения, создание комплексных аварийно-спасательных центров;

ж) развитие российского ледокольного флота на основе современных технологий в рамках реализации государственных программ строительства ледоколов, в том числе с ядерными энергетическими установками;

з) модернизация арктических портов и создание новых портово-производственных комплексов в Арктической зоне Российской Федерации, осуществление дноуглубительных работ на основных арктических речных магистралях;

и) государственная поддержка осуществления «северного завоза» грузов и вывоза продукции в транспортных схемах «река – море», в том числе строительства транспортных судов, обеспечивающих «северный завоз»;

к) развитие железнодорожной сети в Арктической зоне Российской Федерации, обеспечивающей расширение пропускной способности действующих и создание новых железнодорожных линий;

л) формирование опорной сети автомобильных дорог в Арктической зоне Российской Федерации, входящих в состав международных транспортных коридоров, обеспечение их соответствия международным требованиям в целях интеграции с евразийскими транспортными системами;

м) развитие эффективной системы авиационного обслуживания арктических районов, включая реконструкцию и модернизацию аэропортовой сети вдоль трассы СМП;

н) развитие малой авиации с целью удовлетворения потребностей в воздушных перевозках и обеспечение их доступности в Арктической зоне Российской Федерации;

о) формирование современных транспортно-логистических узлов обеспечения магистральных и международных перевозок на базе аэропортов федерального значения и региональных аэропортов малой интенсивности полетов;

п) техническое оснащение и обустройство пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации в Арктике;

р) разработка и внедрение современных транспортных средств, адаптированных к использованию в арктических условиях.

В целях развития международного сотрудничества и сохранения Арктики в качестве зоны мира Стратегией предусматривается также использование СМП для международного судоходства в рамках юрисдикции Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

В настоящее время просматривается тенденция к усилению эксплуатации СМП, что должно привести к созданию эффективного транзитного направления, а также стимулировать деловую активность на российском Тихоокеанском побережье и освоение арктических территорий. Несмотря на ухудшение экономической ситуации и снижение финансовых возможностей бюджета, Арктика остается приоритетным для реализации государственных программ регионом. Общий объем финансирования в 2015-2020 годах должен составить более 220 млрд. руб. Одним из приоритетов является восстановление транспортной инфраструктуры и строительство нового ледокольного флота для расширения возможностей использования СМП.

Необходимость развития СМП определяется интенсификацией освоения арктической сырьевой базы. Благодаря разработке новых нефтегазовых месторождений в 2000-е годы маршрут начал постепенно восстанавливать объемы перевозок. Так, реализация проекта «Ямал СПГ», первая линия которого планируется к запуску в 2017 году, предполагает существенное увеличение поставок природного сжиженного газа по СМП в страны Западной Европы и Азии. Это также требует обеспечения круглогодичной навигации на маршруте.

Недостаток хороших портов, коммуникационных систем и навигационных пособий существенно осложняют работу в суровых условиях прохождения СМП, увеличивают степень риска негативного воздействия на окружающую среду. Важнейшее значение для страны имеют северные порты Мурманска и Архангельска. Не развивая их, невозможно рассчитывать на развитие перевозок по СМП, освоение арктических месторождений, а в дальнейшем – шельфа и прибрежных территорий Восточной Сибири с их гигантскими запасами природных ископаемых. Географическое положение России принуждает развивать порты в северных и арктических морях, несмотря на технические трудности и дороговизну строительства.

Важную роль в выполнении транспортных задач Арктической зоны Российской Федерации играет соединение СМП с железными дорогами в западной части страны, с выходами трубопроводов на терминалы отгрузки жидких углеводородов на морские суда и с налаживаемыми путями доставки к северному побережью других полезных ископаемых.

Развитие глубоководного района Архангельского морского порта тесно связано с реализацией проекта «Белкомур».

Строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» является важным инфраструктурным проектом, ориентированным на обеспечение интересов Российской Федерации в области освоения Арктики, развития СМП, развития промышленного производства северных и арктических районов России, вовлечения в промышленный оборот не в полной мере используемых богатейших и уникальных запасов месторождений полезных ископаемых.

В сентябре 2015 года между китайской корпорацией «Poly Technologies, Inc.» и ОАО МК «Белкомур» было подписано соглашение о строительстве железнодорожной магистрали Архангельск-Сыктывкар-Соликамск-Пермь. Реализация данного проекта связана с проектом нового глубоководного района морского порта Архангельск. На реализацию проекта необходимы инвестиции в объеме 225 млрд. рублей.

Появление крупного современного морского порта близ Архангельска с независимым выходом в Мировой океан сыграет важную роль в реализации экспортно-транзитного потенциала России и станет одним из наиболее перспективных с точки зрения соблюдения стратегических интересов Российской Федерации.

В рамках **Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»**, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848, реализуется проект комплексного развития Мурманского транспортного узла как круглогодично действующего глубоководного морского центра переработки контейнерных и нефтеналивных грузов, перевалки угля и генеральных грузов. Мурманский порт имеет целый ряд преимуществ, так как он близок к европейскому и американскому рынку, а также открывает возможность использования СМП, Транссиба, международного транспортного коридора «Север – Юг».

В рамках проекта планируется строительство новых портовых перегрузочных комплексов, морского, контейнерного и логистического терминалов, развитие сети подъездных железнодорожных и автомобильных дорог, а также иных объектов. Проект реализуется на основе государственно-частного партнерства.

Кроме того, эффективное функционирование СМП как международного транспортного коридора, будет во многом определяться работой базового восточного плеча СМП – морских портов Дальнего Востока. При этом географическое положение морского порта Петропавловска-Камчатского дает все основания рассматривать его в качестве одного из узловых портов восточного плеча СМП.

Большое значение в жизнедеятельности северных территорий, развитии рыболовства, торговли, международных и межрегиональных экономических связей имеют морские порты и терминалы. Порты Белого и Баренцева морей, а также порты Дальнего Востока расположены вне акватории СМП, но имеют существенное значение для его функционирования. В них

формируются грузопотоки, базируются ледоколы сопровождения, проводится комплексное обслуживание судов.

При эксплуатации портов требуется постоянная работа по обеспечению работоспособности береговых средств навигационного оборудования, в том числе сети контрольно-корректирующих станций ГЛОНАСС. В тоже время весь СМП охвачен сетью контрольно-корректирующих станций, которые располагаются на островах Олений, Андрея, Столбовой, Каменка, на мысе Стерлигова и на реке Индигирка, они позволяют повысить точность и достоверность определения пространственных координат судна, что, в свою очередь, способствует повышению уровня безопасности мореплавания.

Строительство судов обеспечивающего флота, атомных ледоколов для осуществления круглогодичной работы транспортных судов на трассах СМП, дизель-электрических ледоколов для обслуживания месторождений на шельфах северных морей, многофункциональных аварийно-спасательных судов, буксиров нового поколения, технических средств спасания с морских нефтегазовых объектов в ледовых условиях в соответствии с транспортной стратегией России на период до 2030 года позволит создать полноценные условия обеспечения и сопровождения транзита на СМП.

Качественное освоение арктических территорий невозможно без успешной реализации инфраструктурных проектов. Формирование арктической транспортной системы – главнейшая задача для развития региона. Ограниченность транспортной системы серьезно сдерживает развитие северных регионов. К СМП нужно подключать трассы сибирских рек, реконструировать старые и построить новые ветки железнодорожных магистралей, автомобильные дороги, а также массово использовать авиацию, тогда это будет мощная транспортно-логистическая система. Реализация этой задачи может дать новый импульс инновационному развитию полярных регионов, повысить их инвестиционную привлекательность.

Обязательным условием успешной организации транзита для других стран является выстраивание разумной тарифной политики с государственным регулированием ценообразования.

После выстраивания инфраструктуры СМП может стать полноценной альтернативой Суэцкому каналу в качестве транзитного пути он лишь при соблюдении двух условий: приемлемые политические риски и обеспечение круглогодичной работы. При этом в качестве канала вывоза сырья из Арктики СМП будет основной магистралью.

Крупные инфраструктурные проекты согласно Стратегии предусматривают интеграцию Арктической зоны России с ранее освоенными районами, освоение Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции и месторождений углеводородов на континентальном шельфе Баренцева, Печорского и Карского морей, полуостровов Ямал и Гыданского. Одним из таких

проектов является освоение крупнейшего Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2010 года № 1713-р утвержден комплексный план по развитию производства сжиженного газа на полуострове Ямал, а постановлением Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2013 года № 374 наименование «Сабетта» присвоено новому морскому порту, строящемуся в Ямало-Ненецком автономном округе на западном побережье Обской губы Карского моря. Строительство морского порта Сабетта осуществляется в соответствии с распоряжением Правительства России от 13 июля 2012 года № 1259-р в целях обеспечения перевалки углеводородного сырья Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения на Ямале и поставок природного газа, нефти и газового конденсата морским транспортом в страны Западной Европы, Северной и Южной Америки, а также Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, предусмотрено строительство завода по производству сжиженного природного газа на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения газа. Реализацию строительства порта и завода осуществляет ОАО «Ямал СПГ», которому принадлежит лицензия на освоение месторождения, действительная до 2045 года. Важнейшим условием успешного функционирования данного проекта является обеспечение круглогодичной навигации судов по транспортировке сжиженного природного газа из Обской губы с ледокольным обеспечением входа-выхода этих судов из порта Сабетта в сложных ледовых условиях.

Важность развития СМП для осуществления коммерческих перевозок и созданием соответствующей инфраструктуры в Арктическом бассейне, отмечается также в **Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года** (далее – Транспортная стратегия), утвержденной в новой редакции распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р. С целью формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры в Транспортной стратегии в области морского транспорта предусматривается на период до 2020 года развитие СМП, в том числе строительство 3 универсальных атомных ледоколов класса Российского морского регистра судоходства Icebreaker 9 A2 с мощностью на валах около 60 МВт; строительство 3 дизель-электрических ледоколов класса Российского морского регистра судоходства Icebreaker 8 AUT2 мощностью на гребных валах около 25 МВт; строительство 2 линейных ледоколов типа ЛК-16 класса Российского морского регистра судоходства Icebreaker 6 [2] AUT1-ICS с двумя полноповоротными рулевыми колонками мощностью 2 x 8 МВт; строительство 3 гидрографических лоцмейстерских судов класса Российского морского регистра судоходства КМ* Arc7; строительство трех мелкосидящих лоцмейстерских судов класса Российского морского регистра судоходства Ice3; строительство новых портов и перегрузочных комплексов для комплексного освоения новых территорий и месторождений, в том числе развитие нефтеперегрузочного комплекса в бухте Козьмино (порт Восточный) для увеличения

мощности на 15 млн. тонн; развитие производственных мощностей до 8 млн. тонн угля открытого акционерного общества «Дальтрансуголь» (порт Ванино); строительство морского порта Сабетта (полуостров Ямал) мощностью 30,7 млн. тонн, в том числе сжиженный природный газ - 25 млн. тонн, газовый конденсат - 2,2 млн. тонн, нефть - 3,5 млн. тонн; строительство морского порта по перевалке сжиженного природного газа и газового конденсата в районе губы Териберская (Мурманская область).

На период с 2021 года по 2030 год Транспортной стратегией в области морского транспорта предусматривается развитие СМП, в том числе модернизация морского пути, причалов и портовых сооружений в Диксоне, Тикси, Певеке с целью базирования аварийно-спасательных и гидрографических судов, хранения имущества аварийно-спасательных групп, ликвидации разливов нефти, бункеровки судов топливом, водой, пополнения судовых запасов и ремонта; строительство и модернизация береговых средств навигационного оборудования; выполнение площадной съемки рельефа дна арктических морей по маршрутам транспортировки углеводородного сырья; развитие базовой производственной инфраструктуры для создания издательских оригиналов навигационных морских карт, руководств и пособий для плавания; создание береговых производственно-технологических комплексов по ремонту средств навигационного оборудования в Архангельске, Тикси, Зеленом Мысе, Певеке; строительство новых портов и перегрузочных комплексов для комплексного освоения новых территорий и месторождений, в том числе строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (порт Ванино) мощностью 45 млн. тонн; строительство угольного порта в районе мыса Изильметьева (порт Шахтерск, Сахалинская область) мощностью 10 млн. тонн.

В рамках совершенствования государственного регулирования цен в сфере услуг в портах, аэропортах и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, предусматривается осуществление государственного регулирования услуг субъектов естественных монополий по ледокольной проводке судов, ледовой лоцманской проводке судов в акватории СМП.

Вопросы развития СМП нашли свое отражение в **Государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы»**, целями которой являются ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, повышение доступности транспортных услуг для населения, повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. В рамках подпрограммы «Морской и речной транспорт» указанной государственной программы, одной из задач которой является повышение эффективности функционирования СМП, предусматривается повышение объема перевозок по трассам СМП, увеличение технической оснащенности СМП, повышение уровня навигационно-гидрографического обеспечения судоходства по СМП.

В **Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)»** отмечается, что реализация транзитного потенциала Российской Федерации возможна только при комплексном развитии крупных транспортных коридоров в направлениях «Запад – Восток» (с использованием Транссиба), «Север – Юг» (побережье Балтийского моря - Персидский залив) и СМП. В рамках указанной Федеральной целевой программы разработана **подпрограмма «Морской транспорт»**, которая в целях обеспечения бесперебойного судоходства по трассам СМП, повышения уровня безопасности мореплавания и охраны окружающей природной среды предусматривает строительство судов обеспечивающего флота, в том числе ледокольного флота, аварийно-спасательных судов, судов природоохранного назначения, лоцмейстерских и гидрографических судов. Отмечается, что реализация транзитного потенциала Российской Федерации возможна только при комплексном развитии крупных транспортных коридоров в направлениях «Запад – Восток» (с использованием Транссиба), «Север – Юг» (побережье Балтийского моря – Персидский залив) и СМП. Предполагается, что ожидаемым конечным результатом реализации подпрограммы «Морской транспорт» явится обеспечение потребности экономики в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов в морских портах, создание условия для развития международных транспортных коридоров, повышение конкурентоспособности российского морского транспортного флота на мировом фрахтовом рынке, улучшение транспортного обслуживания труднодоступных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока, в том числе с использованием СМП, обеспечение развития пассажирских перевозок, повышение уровня безопасности судоходства, снижение отрицательного воздействия на окружающую среду.

Для решения задачи по обеспечению надежности и безопасности функционирования морского транспорта подпрограммой «Морской транспорт» предусматриваются строительство и реконструкция систем управления движением судов, объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Российской Федерации и на трассах СМП строительство и реконструкция станций приема и обработки информации Международной спутниковой системы поиска и спасания «КОСПАС-САРСАТ».

Необходимо также обратить внимание, что в 2015 году Правительством Российской Федерации утвержден **Комплексный проект развития Северного морского пути** (далее – комплексный проект). Комплексный проект разработан Министерством транспорта Российской Федерации совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти во исполнение подпункта 24 пункта 1 перечня поручений Президента России по реализации Послания Федеральному Собранию (№ Пр-2821 от 5 декабря 2014 года).

Комплексным проектом предусмотрены меры по навигационно-гидрографическому и гидрометеорологическому обеспечению судоходства в акватории СМП, по аварийно-спасательному обеспечению судоходства, по развитию морских портов, по обеспечению вопросов обороны в акватории СМП, а также по разработке и строительству морской техники,

систем и средств. Срок реализации комплексного проекта – 2015–2030 годы. Реализация комплексного проекта позволит обеспечить безопасность мореплавания, деятельность кораблей и судов Военно-морского флота, северный завоз в субъекты Федерации, расположенные на Крайнем Севере, и защиту морской среды от загрязнения, а также повысит надежность транзитных перевозок и перевозок углеводородного сырья с мест добычи, расположенных на арктическом побережье и континентальном шельфе Российской Федерации. Документ «Комплексный проект развития Северного морского пути» не был опубликован, так как содержит сведения ограниченного доступа.

Координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, иных органов и организаций для эффективного использования СМП в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике является одной из основных задач **Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, положение о которой утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 14 марта 2015 года № 228**. В целях решения возложенных на Государственную комиссию задач Государственная комиссия, в том числе рассматривает вопросы развития и повышения конкурентоспособности арктической транспортной инфраструктуры, в том числе СМП, поддержки гидрометеорологической, навигационно-гидрографической и поисково-спасательной систем, обеспечивающих функционирование СМП.

9 марта 2016 года состоялось заседание Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, на котором рассматривался вопрос о формировании единой транспортной инфраструктуры и обеспечении транспортными средствами Арктической зоны Российской Федерации. На данном заседании было признано целесообразным проработать вопрос о создании единого транспортно-логистического оператора в Арктической зоне Российской Федерации с целью организации перевозок по трассам СМП, а также провести совещание по вопросу развития СМП.

В этой связи научно-экспертным советом Государственной комиссии по вопросам развития Арктики (далее – Научно-экспертный совет) был рассмотрен вопрос об организации единого транспортно-логистического оператора в Арктической зоне Российской Федерации с целью организации перевозок по трассам СМП и отмечена целесообразность организации единого транспортно-логистического оператора в Арктической зоне Российской Федерации (далее – единый оператор) для организации перевозок по трассам СМП.

Научно-экспертный совет считает главными цели создания единого оператора обеспечение единой транспортно-логистической схемы доставки грузов коммерческих и государственных заказчиков, обеспечение бесперебойной многовариантной погрузки, доставки, разгрузки и сохранения грузов с учетом ледокольного сопровождения, обеспечение единой транспортно-логистической схемы перевозки пассажиров, в том числе по туристическим

маршрутам, определение единообразной базы для формирования тарифов с учетом всех сборов, создание конкурентной среды среди перевозчиков.

Научно-экспертный совет предлагает определить зону ответственности единого оператора как централизованное взаимодействие с оператором инфраструктуры СМП для осуществления транспортно-логистических и сервисных операций в интересах заинтересованных заказчиков, проведение технико-экономической и коммерческой оценки возможностей инфраструктуры СМП для предложения на внешнем рынке, осуществление централизованного стратегического и текущего планирования коммерческой нагрузки инфраструктуры СМП, осуществление разработки схем транспортно-логистических и сервисных операций с использованием инфраструктуры СМП, участие в разработке нормативно-технического регулирования транспортно-логистических и сервисных операций с использованием инфраструктуры СМП, осуществление координации использования транспортно-логистической инфраструктуры СМП для сопровождения промысловых, технологических, научных, исследовательских операций, а также для сопровождения операций по поиску и спасанию в Арктической зоне Российской Федерации.

В целях создания единого оператора Научно-экспертным советом предлагается разработать проект организации единого оператора с целью организации перевозок по трассам СМП, который будет включать пакет организационных и технологических регламентов единого оператора и проекты необходимых нормативных правовых актов органов государственной власти.

В целях подготовки технического задания для разработки указанного проекта Научно-экспертный совет считает необходимым в порядке организованного обсуждения в научно-экспертном и деловом сообществе определить следующие ключевые параметры единого оператора: задачи и функции единого оператора, необходимые полномочия единого оператора, принципы и формы государственной поддержки единого оператора, модели взаимодействия единого оператора с федеральными органами государственной власти, региональными органами государственной власти, отраслевыми субъектами, организационно-правовую форму единого оператора. Работу по подготовке технического задания предложено поручить Научно-экспертному совету и деловому совету Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Срок завершения работы по подготовке технического задания предполагается сентябрь 2016 года.

В настоящее время также крайне актуальным является вопрос о принятии федерального закона, регулирующего вопросы развития Арктической зоны Российской Федерации. Данный вопрос обсуждался в конце 2015 года на совместном заседании президиума экспертного совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, на котором была подчеркнута необходимость принятия специального, системообразующего, межотраслевого, комплексного

федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации». Такой федеральный закон позволит создать правовые механизмы по реализации стратегии развития Арктики, решить различные проблемы в Арктическом регионе, в том числе с экономикой, транспортной инфраструктурой, освоением континентального шельфа.

В настоящее время проект федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации» (далее – законопроект) разработан Правительством Российской Федерации и обнародован для общественного обсуждения на портале regulation.gov.ru. В законопроекте Арктическая зона Российской Федерации выделяется как особый объект государственного регулирования, который не является частью административно-территориального деления Российской Федерации. Предусматривается, что социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации осуществляется на базе создания «опорных зон развития в Арктике». Под «опорной зоной развития в Арктике» понимается комплексный план планирования и обеспечения социально-экономического развития Арктической зоны, направленный на достижение стратегических интересов и обеспечение национальной безопасности в Арктике, предусматривающий синхронное взаимоувязанное применение действующих инструментов территориального и отраслевого развития и механизмов реализации инвестиционных проектов, в том числе на принципах государственно-частного партнерства. Очевидно, что вопросы развития СМП также должны найти свое отражение в данном законопроекте. Предполагается, что законопроект будет внесен в Государственную Думу до конца текущего года.