

## **Правовое управление аппарата Совета Федерации Федерального Собрания 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) был дополнен новой статьей 5<sup>1</sup> «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 5<sup>1</sup> 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 гидро-метеорологическом 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 плата, 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 ледокольную 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»**, утвержденными Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 года (№ Пр-1969) (далее — Основы), 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.

В государственной программе Российской Федерации **«Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»**, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 года № 366 (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 31 августа 2017 года № 1064), отмечается, что одной из ее задач является создание условий для развития СМП в качестве национальной транспортной магистрали Российской Федерации в Арктике и развитие системы гидрометеорологического обеспечения мореплавания в его акватории. В целях решения данной задачи в государственную программу включена подпрограмма 2 **«Развитие Северного морского пути и обеспечение судоходства в Арктике»**, которая направлена на создание

условий для развития СМП в качестве национальной транспортной магистрали Российской Федерации в Арктике.

Задачами подпрограммы являются: обеспечение национального суверенитета Российской Федерации в части обеспечения безопасности внутрироссийских и международных транспортных перевозок в Арктической зоне Российской Федерации; повышение уровня гидрометеорологической безопасности, защищенности жизненно важных объектов и населения от опасных природных явлений, негативных последствий изменения климата в Арктической зоне Российской Федерации; повышение плотности и расширение диапазона проводимых наблюдений за состоянием окружающей среды в Арктической зоне Российской Федерации; увеличение возможностей системы гидрометеорологического обеспечения мореплавания в акватории СМП; внедрение современного радиоэлектронного оборудования и создание на его основе единой системы сбора, обработки и доведения информации до потребителя; стимулирование сбыта отечественной конкурентоспособной продукции для Арктической зоны Российской Федерации, в том числе на внешнем рынке; точное определение мест затопления всех ядерно и радиационно опасных объектов и радиационных отходов, затопленных в Арктической зоне Российской Федерации, проведение комплексного инженерного и радиационного обследования объектов с отработавшим ядерным топливом (включая атомные подводные лодки К-27 и Б-159), организация постоянного радиоэкологического мониторинга районов затопления ядерно и радиационно опасных объектов и радиационных отходов в Арктике; подготовка прогноза состояния защитных барьеров затопленных ядерно и радиационно опасных объектов и оценка их воздействия на окружающую среду и население региона в долгосрочной перспективе с учетом планируемой хозяйственной деятельности в Арктике.

Подпрограмма реализуется в два этапа: I этап - 2018 - 2020 годы; II этап - 2021 - 2025 годы. Объем финансирования подпрограммы за счет средств федерального бюджета составляет 35423031,9 тыс. рублей.

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 основные задачи, к числу которых, в том числе относятся: 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; совершенствование транспортной инфраструктуры в регионах освоения арктического континентального шельфа в целях диверсификации основных маршрутов поставки российских углеводородов на мировые рынки; 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; 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; 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 инфраструктуру; 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; развитие российского ледокольного флота на основе современных технологий в рамках реализации государственных программ строительства ледоколов, в том числе с ядерными энергетическими установками; модернизация арктических портов и создание новых портово-производственных комплексов в Арктической зоне Российской Федерации, осуществление дноуглубительных работ на основных арктических речных магистралях; государственная поддержка осуществления «северного завоза» грузов и вывоза продукции в транспортных схемах «река – море», в том числе строительства транспортных судов, обеспечивающих «северный завоз»; развитие эффективной системы авиационного обслуживания арктических районов, включая реконструкцию и модернизацию аэропортовой сети вдоль трассы СМП; формирование современных транспортно-логистических узлов обеспечения магистральных и международных перевозок на базе аэропортов федерального значения и региональных аэропортов малой интенсивности полетов; 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. 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», в рамках которого осуществляется строительство завода по сжижению природного газа, 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 результате реализации проекта опорная сеть железных дорог пополнится стратегически важной магистралью длиной более 1 100 километров, которая сформирует новый международный и межрегиональный транспортный коридор и существенно увеличит транспортную доступность и инфраструктурную обеспеченность регионов Северо-Запада и Арктической зоны Российской Федерации. Предполагается включить проект строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» в Стратегию пространственного развития Российской Федерации и комплексный план развития магистральной инфраструктуры

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 государственной программе Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 - 2030 годы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 304 (с учетом изменений, внесенных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 марта 2018 года № 360), отмечается, что наиболее приоритетными направлениями развития отечественного судостроения в ближайшие десятилетия являются:**

создание конкурентоспособной специализированной морской техники, в том числе судов и плавсредств для освоения континентального шельфа и СМП, высокотехнологичных среднетоннажных транспортных судов и судов обеспечения, высокотехнологичных рыбопромысловых судов, морских и речных научно-исследовательских и научно-экспедиционных судов; обеспечение эффективной эксплуатации СМП, превращение СМП в национальную транзитную магистраль. Решение такой комплексной задачи требует в первую очередь строительства ледокольного флота и транспортных судов ледового плавания, а также новых технических решений, позволяющих рентабельно перевозить транзитные грузы.

В рамках **государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»**, утвержденной постановлением **Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596**, предусмотрены приоритетные направления развития транспортной инфраструктуры территории Арктической зоны Российской Федерации, к числу которых относится развитие СМП для завоза грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения арктического побережья, комплексное развитие СМП, включающее меры по навигационно-гидрографическому и аварийно-спасательному обеспечению судоходства на трассах СМП.

В связи с досрочным прекращением **Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»**, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848, реализация мероприятий указанной **Федеральной целевой программы** будет осуществляться в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». К числу реализуемых мероприятий, в частности, относится 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 осуществляется строительство новых портовых перегрузочных комплексов, морского, контейнерного и логистического терминалов, развитие сети подъездных железнодорожных и автомобильных дорог, а также иных объектов.

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.

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, multifunctional 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.

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

Крупные инфраструктурные проекты 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. В августе 2018 года в ходе совещания в Сабетте под председательством заместителя председателя правительства Российской Федерации М.А.Акимова, Министр природных ресурсов и экологии Российской Федерации, предложил создать проектный офис по развитию СМП на базе трех министерств - Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации, Министерство энергетики Российской Федерации и Министерство транспорта Российской Федерации.

Важность развития СМП для осуществления коммерческих перевозок и создания соответствующей инфраструктуры в Арктическом бассейне, отмечается также в **Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, утвержденной в новой редакции распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р** (далее – Транспортная стратегия). 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 Изыльметьева (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.

Следует также отметить, 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 Российской Федерации по реализации Послания Федеральному Собранию Российской Федерации (№ 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 Российской 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.

В марте 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 для организации перевозок по трассам СМП.

Для реализации указанной задачи в июле 2018 года Правительством Российской Федерации в Государственную Думу был внесен **законопроект № 505745-7 «О внесении изменений в Федеральный закон «О Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» и отдельные законодательные акты Российской Федерации»**, которым предлагается сосредоточить ряд компетенций, в том числе в сфере судоходства, развития инфраструктуры, портовой и энергетической безопасности мореплавания в рамках СМП и прилегающих территорий, а также необходимых при этом сервисов, у одного инфраструктурного оператора – Государственной корпорации «Росатом».

Государственная корпорация «Росатом» наделяется полномочиями и функциями в области государственного управления в сфере развития и устойчивого функционирования СМП, инфраструктуры морских портов, расположенных на побережье акватории СМП. В частности, Государственная корпорация «Росатом» разрабатывает предложения по формированию государственной политики по развитию и устойчивому функционированию СМП, инфраструктуры морских портов, расположенных на побережье акватории СМП, в том числе энергетической инфраструктуры, обеспечивает реализацию принятых по ним решений; осуществляет совместно с уполномоченным федеральным органом исполнительной власти навигационно-гидрографическое обеспечение в акватории СМП и акваториях морских портов, расположенных на побережье акватории СМП, и на подходах к ним; осуществляет организацию плавания судов в акватории СМП в соответствии с законодательством Российской Федерации о торговом мореплавании;

согласовывает правила плавания в акватории СМП, включая правила ледокольной проводки судов в акватории СМП, правила ледовой лоцманской проводки в акватории СМП, правила проводки судов по маршрутам в акватории СМП; обеспечивает подготовку и направление в федеральный орган исполнительной власти в области транспорта предложений по созданию морских портов и объектов их инфраструктуры на побережье акватории СМП; согласовывает перечень морских портов, расположенных на побережье акватории СМП и входящих в соответствующую администрацию морских портов; осуществляет иные предусмотренные функции.

Законопроектом также предлагается наделить Государственную корпорацию «Росатом» полномочиями по закреплению федерального имущества в хозяйственном ведении за подведомственными предприятиями, а также полномочием по организации оценки федерального имущества в целях осуществления имущественных и иных прав и законных интересов Российской Федерации и определению условий договоров о проведении оценки федерального имущества. Кроме того, Государственной корпорации «Росатом» предоставляется право обращаться от имени Российской Федерации с заявлениями о государственной регистрации права собственности Российской Федерации на земельные участки, необходимые для размещения объектов инфраструктуры морских портов, расположенных на побережье акватории СМП, а также права собственности Российской Федерации на такие объекты, которое признается (возникает) в соответствии с федеральными законами.

В настоящее время также крайне актуальным является вопрос о принятии федерального закона, регулирующего вопросы развития 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. **Проект федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации»** (далее – законопроект) подготовлен Правительством Российской Федерации и находится в стадии доработки. 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.