



УДК-34

Н.В. Чих, заведующий кафедрой гражданско-правовых дисциплин института экономики, управления и права, юридических наук, доцент ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Н.С. Шорохова, студентка 3 курса института экономики, управления и права ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

603951, г.Нижний Новгород, ул.Нестерова, д.5

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Ключевые слова: Северный морской путь, морской транспорт, транспортная коммуникация

В статье рассмотрены основы деятельности Северного морского пути, изучена нормативно-правовая база, обозначены правовые проблемы

На сегодняшний день Северный морской путь считается составляющей системы экономического комплекса Крайнего Севера и базой формирования транспортной концепции.

Актуальность и значение данной темы формируются особым смыслом СМП в развитии Арктики, так как морской транспорт представляет собой значимую область в развитии жизнеобеспечения населения и деятельности хозяйственных субъектов.

Помимо этого Северный морской путь — это высокоширотная транзитная арктическая судоходная коммуникация, которая может стать заменой для существующих транспортных путей стран Атлантического и Тихоокеанского бассейнов через Суэцкий и Панамский каналы

В законодательстве РФ Северный морской путь (СМП) обуславливается как «исторически сформировавшиеся государственная транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике».[1]

Также необходимо упомянуть об акватории СМП, поскольку это является важным элементом в функционировании данного транспортного коридора. Данное понятие включает в себя водное пространство, прилегающее к северному побережью России, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону России и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами 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.[2]

Для плавания в акватории СМП судам требуется ледокольное сопровождение. В акватории СМП действуют восемь линейных ледоколов, четыре из которых атомные («50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр», «Вайгач»), остальные 4 – дизель-электрические («Адмирал Макаров», «Красин», «Капитан Хлебников» и «Капитан Драницын»). Ведется строительство еще четырех дизель-электрических ледоколов. К 2017 году будет построен дизель-электрический ледокол мощностью 25 МВт «Виктор Черномырдин».[3]

Говоря о нормативно-правовой базе необходимо обратить внимание на слова заместителя Министра транспорта Российской Федерации - руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Олерского В. А., который отметил, что: «Мореплавание в акватории Северного морского пути (СМП) регулируется Федеральным законом РФ от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», но зачастую по мере правоприменения закона возникает необходимость его корректировки. Во исполнение названного закона были подготовлены правила плавания по СМП, приняты тарифы на ледокольное сопровождение и лоцманское обеспечение».

В соответствии с этим нормативно-правовым актом говорится о органе управления Северным морским путем, которым является администрация СМП (АСМП), функционирующая как Федеральное казенное учреждение (ФГКУ) «Администрация Северного морского пути» с 19 апреля 2016 года назначен новый руководитель Смирнов Д.С.

Материальное обеспечение для функционирования данного казенного учреждения предоставляется из средств специального бюджета бюджетной системы Российской Федерации и на основании бюджетных документов и смет.

Основными целями деятельности Учреждения являются обеспечение безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в акватории Северного морского пути.

ФГКУ АСМП осуществляет различные функции: принятие документов для получения разрешения на проход морских судов в акватории Северного морского пути, рассмотрение данных документов и предоставление разрешений, а именно дача согласия или отказа; предоставление удостоверений лицам, осуществляющим ледовую лоцманскую проводку, о праве ледовой лоцманской проводки судов в акватории СМП; мониторинг гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки в СМП; согласование установки средств навигационного оборудования и районов проведения гидрографических работ в акватории СМП; содействие в организации проведения поисковых и спасательных операций в акватории Северного морского пути и т.д.

На сегодняшний день поиск и развитие нефтяных и газовых недр Российской Федерации все больше сдвигается в сторону побережных земель и арктического шельфа: к 2030 году в данных местах предполагается добывать не менее 20 % всего углеводородного сырья, а ведь это существенно увеличит удельный вес морских коммуникаций при его перевозке.[4]

Говоря о финансовых программах СМП необходимо упомянуть о таком проекте как «Ямал СПГ» — крупный проект на Ямале, осуществляемый российским отечественным газодобытчиком — ОАО «НОВАТЭК». Финансовое обеспечение данной программы будет реализовано за счет средств Федерального бюджета и инвестиций, предоставляемых российскими и зарубежными инвесторами. В России такими компаниями являются ОАО

«ГАЗПРОМ» и ОАО «Роснефть», за рубежом большое внимание уделяют корпорациям Китая, такие как: CNOOC, CNPC, Sinopec. «Ямал СПГ» является одним из важнейших заводов, который осуществляет изготовление сжиженного газа, предусматривающий мощность 16,5 млн.

Стоимость проекта «Ямал СПГ» оценивается в 1 триллион рублей. Из них 50 % предоставляется для постройки завода СПГ и 50 % на строительство морского порта и ледокольного флота. Финансовое обеспечение также будет осуществляться из бюджета Правительства РФ (по официальной информации, государство собирается осуществлять прямое содействие в формировании новейшей автотранспортной инфраструктуры) и вкладчиков ОАО «Ямал СПГ». В стоимость данной программы проекта также входит построение логистики по всему СМП.

Порт «Сабетта» является главной составляющей данного проекта, а кроме того единственным из крупных объектов, расходы на постройку которого берет на себя федеральное правительство, которое считает что именно этот порт является главным и основным для освоения и развития Северного морского пути и Арктики в целом (размер инвестиций в порт составляет 900 млрд руб.). В федеральном бюджете на постройку этой инфраструктуры предоставляется 49 млрд рублей, а также для строительства прибрежной территории порта 26 млрд. рублей заимствует ОАО «Ямал СПГ» и ОАО НОВАТЕК. На момент окончания постройки завода «Ямал СПГ» в 2018 году порт «Сабетта» должен работать с мощностью 16–18 млн. тонн грузов в год. Абсолютная мощность перевозок порта составит 30–50 млн. тонн в год.

Кроме того, в рамках данной программы к окончанию 2017 года намечена постройка 10 ледоколов для перевозки сжиженного газа, в последующем именно они могут стать самыми большими судами, сооруженные специально для условий Арктики. Длина кораблей составит 300 метров, мощность — 40–42 МВт, ширина — 50 метров, вместимость — 180 тыс. тонн. Данные суда спроектировало финское проектное бюро Aker Arctic. Помимо этого на балтийском производстве преднамеренно с целью осуществления проекта «Ямал СПГ» начали постройку единственного в мире атомного ледокола, который является самым мощным. Это первое и головное судно новой серии ледоколов. В целом намечается постройка трех ледоколов данного класса. Кроме того размещены проекты, связанные с постройкой танкеров арктического класса, которые будут гарантировать безопасную транспортировку ямальского СПГ по Северному морскому пути. Планирует их создавать южнокорейская Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Главными кандидатами на транспортировку является Совкомфлот.[5]

На сегодняшний день в период работы и функционирования Северного морского пути следует разрешить несколько значимых проблем.

Современное состояние СМП является довольно непростым, поскольку атомный ледокольный флот, осуществляющий сервисное обслуживание морского коридора и проводящий по ней суда, формирует свой источник, а также необходимо сказать, что новейшие ядерные суда пока в использование не сдаются. В плохом состоянии находится и дизельные суда, государственный танкерный флот, а также флота, не лучше положение с использованием прибрежной инфраструктуры, обеспечивающей деятельность трассы.

Таким образом, в 2-3 раза в целом по российской Арктике сократилось количество гидрометеорологических и радионавигационных станций. Одни предоставляют данные о климате и погоде, а другие создают возможность для наилучшего прохождения судов различного класса через СМП, а также осуществляют сервисное навигационное обслуживание воздушного флота. Несколько основных нефтегазодобывающих фирм, таких, как ОАО «Газпром» или НК «ЛУКОЙЛ» приступили к формированию своего морского флота с целью транспортировки углеводородов. «ЛУКОЙЛ» уже расширяет мощности собственного танкерного флота ледового класса. Данная компания уделяет огромное внимание к изучению месторождений и их вывозу с Ямала. Если в 2008 г. «ЛУКОЙЛ» добыл и вывез с Сандибинского месторождения около 305 тыс. т нефти, то в 2015 г. танкерами компании вывезено с месторождения по трассе СМП около 3000 тыс. т нефти.

Безусловно, возобновление правильного функционирования целой магистрали Северного морского пути требует больших расходов. Предлагается постепенное восстановление трассы. На первоначальной стадии необходима реконструкция Баренцева и Карского участков трассы, что даст возможность перевозить материалы, технику морем для изучения месторождений Ямала, продолжить геолого-разведочные работы на шельфе Карского моря, используя ледокольный флот. Восстановление данных зон даст возможность осуществлять перевозку полезных ископаемых в крупных размерах в порты России и иностранные государства, а это позволит вернуть себе большую часть расходов и сделает СМП еще более значимым для России и заманчивым для Запада.

Необходимо упомянуть о таком препятствии в функционировании Северного морского пути, как отсутствие официального субъекта переговоров. На мартовском заседании госкомиссии по развитию Арктики вице-премьер РФ Рогозин Д.А. сказал, что у Северного морского пути нет человека, то есть лоббиста, который мог бы доказать иностранным инвесторам всю значимость и выгоду от использования СМП. «У Севморпути нет организатора, а у каждого большого дела должен быть свой хозяин».

У СМП имеется еще одна значимая проблема, которая выражается в жестких климатических условиях: на Западном и Восточном участках навигация осуществляется только 2 – 4 месяца в году, для круглогодичной проводки судов требуется ледовая проводка, для региона характерно быстрое оледенение. К тому же климатические и погодные условия в Арктике тяжело прогнозируются, процессы формирования ледяных покровов

Однако на сегодняшний день сфера распространения и время существования снежного покрова и морского льда по всей Арктике стали существенно меньше. Уровень снежного покрова снизился в североамериканской части Арктики, но при этом увеличилась на севере России. За два-три десятилетия температура вечной мерзлоты увеличилась на 2°C, особенно в более холодных районах. Крупные массивы льда тают быстрее.

За все время существования СМП его освоение полностью взяло на себя государство и было подвластно бюджетному финансированию. Каждый год примерно выделялось около 200 млн. руб., с 1997 г. Финансовое обеспечение стало уменьшаться и стал сокращаться размер фрахтовых перевозок. К данному периоду по СМП возили почти 7 млн. т грузов в год. Поток грузов формировался из продукции отечественных предприятий, в том числе северного завоза. Речь о транзитных перевозках по СМП тогда и не шла; арктические моря были закрыты для иностранных суд

В настоящее время обстановка поменялась и сейчас РФ собирается привлечь в Арктику 4,8 трлн рублей инвестиций. Непосредственно в данную сумму рассчитаны 145 проектов, подготовленных Минэкономом РФ к майскому заседанию госкомиссии по вопросам развития Арктики. Говорится о том, что 3,75 трлн рублей поступят из внебюджетных источников.

К настоящему времени подписано соглашение с китайской компанией по управлению государственными активами «Чжун Гун Синь», которая берет на себя часть инвестирования портовой инфраструктуры, а также организацию грузопотоков на территории КНР. Соглашение также предусматривает создание совместного пароходства, которое будет использовать СМП.[7]

В процессе изучения анализа методической и периодической литературы мной было определено, что для полноценного функционирования СМП необходимы:

- разработка законов, защищающих интересы российских промышленности и флота, и протекционистская политика относительно российских судоходных компаний и промышленных предприятий, осуществляющих свою хозяйственную деятельность в северных регионах России;
- снижение транспортных затрат, повышением надежности и своевременности завоза, совершенствованием транспортных средств, поддержкой товаропроизводителей и перевозчиков;
- научная проработка вопросов инвестирования, тарифной политики, оплаты услуг, представляемых при плавании по трассам СМП повышения эффективности налоговой, таможенной и кредитной политики на Северном морском пути и совершенствование всей системы управления.

Список литературы:

[1] Федеральный закон от 31 июля 1998 г. N 155-ФЗ "О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации"(ред. от 3.07.2016)

- [2] "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 07.02.2017)
- [3] Морские вести России №4 от 08.02.2016 под заголовком: Севмормуть-национальное достояние России
- [4] Воронов В. И. Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. Владивосток// Изд-во Дальневосточного Университета, 2003.С. 316.
- [5] Тутова М. О. Перспективы развития Северного морского пути и инфраструктура Арктической транспортной системы // Молодой ученый. 2016. №13.1.С. 128-132.
- [6] Истомина А.В. Роль Северного морского пути в хозяйственном развитии и освоении северных территорий / Север промышленный. 2007. № 6-7
- [7] Козьменко С. Ю., Щеголькова А. А. Геополитические тенденции экономического присутствия России в Арктике // Геополитика и безопасность. 2012. № 1 (17).

LEGAL PROBLEMS OF THE NORTHERN SEA ROUTE

Key words: Northern sea way, sea transport, transport communication

In the article the bases of activity of the Northern Sea Route are examined, the regulatory and legal framework is studied, legal problems are indicated.