

## ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

---

Научная статья

УДК 327(059)

DOI: <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-57-4-11>

### **Правовое регулирование развития транспортно-технологических комплексов Арктики в целях обеспечения национальных интересов России**

**Ходос Андрей Викторович,**  
Российский университет транспорта (МИИТ),  
Москва, Россия

**Аннотация.** Статья посвящена комплексному исследованию правового обеспечения развития транспортно-технологических комплексов в Арктической зоне Российской Федерации в контексте реализации национальных интересов России. Автором проанализированы основные нормативные правовые акты, регулирующие данную сферу, в особенности Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года и Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Особое внимание уделено выявлению пробелов в правовом регулировании развития транспортно-технологических комплексов Арктики. Предложены меры по совершенствованию государственно-правовых мер обеспечения развития транспортно-технологических комплексов в Арктическом регионе.

**Ключевые слова:** правовое регулирование транспортно-технологических комплексов Арктики; транспортная инфраструктура; совершенствование правового регулирования транспортной инфраструктуры Арктики.

**Для цитирования:** Ходос А. В. Правовое регулирование развития транспортно-технологических комплексов Арктики в целях обеспечения национальных интересов России // Транспортное право и безопасность. 2026. № 1(57). С. 115–123.

## LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

---

Original article

### **Legal regulation of the development of the Arctic transport and technological complexes to ensure the national interests of Russia**

**Andrey V. Khodos,**  
Russian University of Transport (MIIT),  
Moscow, Russia

**Abstract.** The current paper deals with a comprehensive study of the legal framework for the development of transport and technological complexes in the Arctic zone of the Russian Federation in the context of Russia's national interests. There have been analyzed the main regulatory legal acts governing this area, particularly the Fundamentals of State Policy of the Russian Federation in the Arctic till 2035 and the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and National Security till 2035. Particular attention has been

paid to identifying gaps in the legal regulation of the development of Arctic transport and technological complexes. There have been proposed measures to improve state and legal measures to support the development of transport and technological complexes in the Arctic region.

**Keywords:** legal regulation of the Arctic transport and technological complexes; transport infrastructure; improvement of legal regulation of the Arctic transport infrastructure.

**For citation:** Khodos A.V. Legal regulation of the development of the Arctic transport and technological complexes to ensure the national interests of Russia// Transport law and security. 2026; (1(57)):115–123.

© Ходос А. В., 2026

---

## **Введение**

Арктическая зона Российской Федерации является стратегически важным регионом, обладающим значительными запасами природных ресурсов и имеющим важное геополитическое значение. Развитие Арктики — одно из приоритетных направлений государственной политики России, что закреплено в ряде стратегических документов.

Согласно п. 5 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» под объектами транспортной инфраструктуры понимается технологический комплекс, объединяющий:

- пассажирские и грузовые терминалы (железнодорожные, автомобильные, воздушные, морские и речные);
- инженерно-технические сооружения (тоннели, эстакады, мосты);
- объекты внеуличного транспорта (в соответствии с перечнем, утвержденным Правительством РФ);
- искусственные сооружения в морских и океанических акваториях России (включая плавучие и стационарные платформы, за исключением подводных сооружений);
- участки транспортных коммуникаций (автодороги, железнодорожные пути, внутренние водные пути) и сопутствующие объекты (вертодромы, посадочные площадки, здания и сооружения для обслуживания перевозок);
- объекты управления транспортным комплексом и инфраструктуры связи, навигации и управления движением (определяются профильным федеральным органом по согласованию с органами безопасности и внутренних дел).

Одним из ключевых факторов успешного развития Арктики является создание и эффективное функционирование транспортно-технологических комплексов, обеспечивающих доступ к ресурсам, транспортную связность и социально-экономическое развитие региона. Правовое обеспечение развития транспортно-технологического комплекса в Арктике играет важную роль в создании благоприятных условий для инвестиций, инноваций и устойчивого развития.

## **Основы правового обеспечения развития транспортно-технологических комплексов в Арктике**

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р) транспортный комплекс включают в себя подвижной состав, инфраструктуру, пути, оборудование для обслуживания

перевозок, грузовые и пассажирские терминалы, узлы и средства коммуникации.

Правовое регулирование развития транспортно-технологического комплекса в Арктике осуществляется на основе Конституции РФ, федеральных законов, указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ, а также нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и органов государственной власти субъектов РФ, входящих в состав Арктической зоны РФ. Так, в частности:

1) Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» регулирует деятельность субъектов естественных монополий в сфере транспорта, в том числе в Арктике;

2) Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации» устанавливает правовой режим континентального шельфа, в том числе в части строительства и эксплуатации искусственных островов, установок и сооружений для проведения работ, связанных с использованием минеральных ресурсов;

3) Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» определяет правовой режим внутренних морских вод, территориального моря и прилегающей зоны, в том числе в части обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды;

4) Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» регулирует отношения, возникающие в связи со строительством, реконструкцией, эксплуатацией и управлением морскими портами, в том числе в Арктике;

5) Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» устанавливает особый правовой режим осуществления предпринимательской и иной деятельности на территории свободного порта Владивосток, который распространяется на отдельные территории в Арктике;

6) Федеральный закон от 5 марта 2018 г. № 41-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием государственного регулирования в сфере перевозки опасных грузов» регулирует вопросы перевозки опасных грузов, в том числе в Арктике, с учетом специфики региона;

7) постановление Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» устанавливает правила плавания по Северному морскому пути, включая требования к судам, экипажам и организации движения.

Основу правового обеспечения национальных интересов России в Арктике также составляют следующие документы:

- Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года», включающий основные направления и принципы реализации государственных мер развития Арктического сектора;

- Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной без-

опасности на период до 2035 года», определяющий ключевые механизмы, способствующие реализации стратегических целей по защите национальных интересов Российской Федерации в Арктическом регионе;

- постановление Правительства РФ от 30 марта 2021 г. № 484 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации”», предусматривающее ключевые государственные инициативы, направленные на создание новых рабочих мест и улучшение условий жизни для коренных малочисленных народов, проживающих в Арктической зоне России.

Реализация транспортной политики в Арктике является частью защиты национальных интересов Российской Федерации в Арктике по сохранению суверенитета и территориальной целостности, развитию стратегической ресурсной базы, сохранению Арктики как территории мира для развития стабильного и взаимовыгодного международного партнерства, развитию Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации, обеспечению высокого уровня жизни и благосостояния российских граждан арктических регионов, охране окружающей среды и защите исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов.

В Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года выделены ключевые внешние вызовы национальной безопасности России в Арктике, которые связаны с созданием препятствий со стороны недружественных иностранных государств для осуществления Российской Федерации в арктической морской акватории и на территориях, относящихся к Арктике, транспортной, хозяйственной и иной деятельности.

В рассматриваемом документе определены цели, направления, задачи и механизмы реализации социально-экономической, промышленной, научной и транспортной политики России по освоению Арктики, включая создание инфраструктуры транспортно-технологических комплексов с привлечением государственных и иных инвестиций в развитие арктических территорий.

В п. 14 Основ установлено, что для реализации научно-технологических задач промышленного и транспортного освоения Арктики необходимо осуществить меры по разработке и строительству объектов критически значимой транспортно-технологической инфраструктуры, позволяющей вести хозяйственную деятельность в арктических условиях. Документ предусматривает развитие не только транспортно-технологических комплексов морского сектора, но и инфраструктуры наземных транспортных средств и авиационной техники с учетом природно-климатических условий Арктики.

### **Правовая база создания транспортно-технологических комплексов как стимулирующий фактор развития Арктики в национальных интересах России**

Положения Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года обрели юридическую реальность после того, как был принят Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

Помимо вышеуказанных нормативных правовых актов большую роль играет Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения

национальной безопасности на период до 2035 года, разработанная в рамках реализации Основ государственной арктической политики. Данный документ направлен на обеспечение национальных интересов России в регионе, включая развитие транспортно-технологических комплексов в Арктическом регионе.

Стратегия, так же как и Основы государственной политики, указывает на связанность транспортно-технологических комплексов с промышленными, научно-производственными, социальными и технико-исследовательскими комплексами Арктики.

Так в подп. «ф» п. 11 Стратегии в качестве одной из мер реализации основных задач в сфере социального развития указывается совершенствование механизмов субсидирования магистральных, межрегиональных и местных (внутрирегиональных) авиаперевозок.

Такая мера, как государственная поддержка строительства на территории России круизных судов арктического ледового класса и развития туристской инфраструктуры, указана в подп. «о» п. 12 Стратегии, направленной на выполнение основных задач в сфере экономического развития Арктического региона.

Помимо этого, Стратегия предусматривает широкий спектр мер по развитию инфраструктуры и обеспечению связанности транспортно-технологических комплексов Арктики. В частности, п. 13 Стратегии предполагает меры:

- по обеспечению модернизации и расширения портовых мощностей, углубления дна, строительства новых причалов и терминалов для обработки грузов, а также обеспечения безопасного судоходства по Северному морскому пути и прилегающим морям;

- установлению централизованного управления и координации движения судов по Северному морскому пути для обеспечения безопасности, эффективности и соблюдения правил плавания;

- созданию единой цифровой среды для упрощения и ускорения оформления документов, отслеживания грузов и координации действий всех участников транспортного процесса;

- обеспечению ледокольной проводки судов по Северному морскому пути, проведению гидрографических работ по обновлению навигационных карт и обеспечению безопасности мореплавания, строительству мощных атомных ледоколов круглогодичного навигационного движения и созданию флота аварийно-спасательных судов оперативного реагирования на происшествия;

- подготовке квалифицированных кадров, в том числе специалистов по эксплуатации ледоколов, управлению портами, логистике и другим направлениям транспортной деятельности в Арктике;

- обновлению и расширению флота судов для перевозки грузов и пассажиров в Арктике;

- созданию крупных логистических центров для перевалки грузов с морского транспорта на другие виды транспорта и организации контейнерных перевозок по Северному морскому пути;

- улучшению условий для судоходства по внутренним водным путям, связывающим Арктику с другими регионами России;

- снижению негативного воздействия на окружающую среду и обеспечению надежного энергоснабжения потребителей в Арктике путем перевода судов на

экологически чистое топливо и строительству атомных станций малой мощности;

— обеспечению воздушной транспортной доступности Арктики и созданию условий для международного сотрудничества;

— адаптации инфраструктуры к изменяющимся климатическим условиям, таким как повышение температуры, таяние вечной мерзлоты и увеличение частоты экстремальных погодных явлений;

— строительству и реконструкции автомобильных дорог местного значения, в том числе в населенных пунктах, расположенных в отдаленных местностях;

— созданию единой транспортной системы, обеспечивающей эффективную перевозку грузов и пассажиров в Арктике;

— повышению безопасности мореплавания и эффективности управления движением судов в Арктике;

— предоставлению информации о состоянии окружающей среды, ледовой обстановке и других параметрах, необходимых для принятия управленческих решений.

Каждая из этих мер имеет важное значение для обеспечения национальной безопасности и устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации, а их реализация требует скоординированных усилий со стороны всех органов государственной власти, бизнеса и гражданского общества.

Помимо этого, правовое регулирование рассматриваемого вопроса затронуло и экономическую сферу. Так, Федеральный закон от 13 июля 2020 г. № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» основными целями выделяет обеспечение экономического роста Арктической зоны РФ, активизацию инвестиционной привлекательности и предпринимательской активности в регионе, а также формирование экономических условий для ускоренного социального прогресса и повышения уровня жизни населения Арктики. В частности, статья 3 данного Закона предусматривает финансовое обеспечение создания (модернизации) объектов инфраструктуры Арктической зоны за счет средств внебюджетных источников, в том числе с применением механизмов государственно-частного партнерства, муниципально-частного партнерства, а также в порядке, предусмотренном бюджетным законодательством РФ, за счет ассигнований федерального бюджета, бюджетов субъектов РФ и бюджетов муниципальных образований.

### **Задачи совершенствования нормативно-правовой базы развития транспортно-технологических комплексов Арктики**

Правовое обеспечение развития транспортно-технологических комплексов в Арктике в целях реализации национальных интересов России предполагает:

1) усиление государственной поддержки предпринимательской деятельности в Арктической зоне РФ для развития инфраструктуры, включая предоставление налоговых льгот, субсидий и административных преференций;

2) совершенствование нормативной правовой базы, регулирующей деятельность в сфере транспортно-технологического комплекса в Арктическом регионе, направленной на устранение административных барьеров, стимулирование развития;

3) внедрение цифровых технологий в управление транспортными процессами в Арктике, включая создание цифровых платформ для оформления документов, отслеживания грузов и координации действий всех участников транспортного процесса;

4) усиление требований к экологической безопасности при реализации проектов в сфере транспортно-технологического комплекса в Арктике, включая внедрение экологически чистых технологий и производств, а также создание системы экологического мониторинга и контроля.

Таким образом, совершенствование правового регулирования в рассматриваемой сфере свидетельствует о стремлении Российского государства создать благоприятные условия транспортно-технологического развития этого стратегически важного региона.

В рамках развития транспортно-технологических комплексов Арктического региона принимаются также различные национальные проекты. Так, например, национальный проект «Эффективная транспортная система», принятый в 2025 г., основной целью ставит формирование эффективной транспортной системы, удовлетворяющей спрос населения, за счет развития магистральной инфраструктуры Единой опорной транспортной сети. Национальным проектом предполагается в том числе развитие Трансарктического транспортного коридора, который представляет собой маршрут, связывающий восточную и западную части страны (Санкт-Петербург и Владивосток) через северные моря.

Похожие способы развития транспортно-технологических комплексов Арктического региона применяют и региональные власти. Так, распоряжением Правительства Мурманской области от 28 декабря 2024 г. № 460-РП утвержден Стратегический план развития Мурманской области до 2030 года «НА СЕВЕРЕ — ЖИТЬ!». В рамках этого проекта планируются такие мероприятия, как комплексное развитие Мурманского транспортного узла (в том числе увеличение железнодорожных мощностей до 100 млн т), модернизация и расширение базы ледокольного флота, развитие межрегиональных воздушных перевозок, создание интеллектуальной транспортной системы, развитие малой авиации и др.

Однако несмотря на имеющиеся достижения, развитие транспортно-технологических комплексов в Арктике сталкивается с рядом проблем и вызовов. К ним относятся сложные климатические условия, недостаточная инфраструктура, высокие затраты на строительство и эксплуатацию объектов, а также проблемы с обеспечением безопасности навигации и защиты окружающей среды. Все это требует комплексного подхода к решению возникающих вопросов и разработки эффективных механизмов управления.

Согласно Перспективному плану развития территорий опережающего развития «Столицы Арктики» существует две основные проблемы, связанные с обеспечением резидентов территории опережающего развития и потенциальных инвесторов и резидентов транспортной инфраструктуры, а именно:

— большая часть участков территорий опережающего развития расположена на территории морского порта Мурманск и обслуживается его инфраструктурой, в том числе и транспортной. При этом текущий износ транспортной инфраструктуры требует проведения соответствующих ремонтных работ;

– на западном берегу Кольского залива, соответственно и в ЗАТО Видяево, отсутствует железнодорожное сообщение» [Перспективный план развития терри-

торий опережающего развития «Столица Арктики», разработанный АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики» и утвержденный Наблюдательным советом ТОР «Столица Арктики» в соответствии с протоколом заседания Наблюдательного совета ТОР «Столица Арктики» от 17 октября 2023 г. № 1].

Раскрывая существующие проблемы в правовом обеспечении транспортно-технологического комплекса Арктики, следует также отметить:

— отсутствие единой системы правового регулирования, которое приводит к дублированию норм, противоречиям и пробелам в законодательстве;

— сложность и длительность процедур получения разрешений и согласований. Бюрократические барьеры затрудняют реализацию инвестиционных проектов в Арктике;

— отсутствие современной транспортной, энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры, которое сдерживает развитие транспортно-технологического комплекса;

— суровые климатические условия, удаленность от основных промышленных центров и высокие экологические требования увеличивают риски и затраты на реализацию проектов по развитию транспортной сферы в Арктике;

— отсутствие специалистов, обладающих необходимыми знаниями и опытом работы в Арктике, является серьезной проблемой;

— отсутствие четких правил и механизмов привлечения к ответственности за загрязнение окружающей среды в Арктике создает риски для инвесторов и сдерживает развитие экологически безопасных технологий.

Для совершенствования правового регулирования развития транспортно-технологического комплекса в Арктике и разрешения данных проблем необходимо разработать и принять единый федеральный закон «О развитии Арктической зоны Российской Федерации», который бы комплексно регулировал все вопросы, связанные с развитием региона; упростить процедуры получения разрешений и согласований, сократить сроки рассмотрения заявок и внедрить принцип «одного окна», разработать и реализовать программы развития инфраструктуры, предусматривающие строительство и модернизацию транспортных, энергетических и телекоммуникационных объектов; совершенствовать систему экологического контроля и мониторинга, обеспечивающую защиту окружающей среды Арктики; разработать и внедрить механизмы страхования экологических рисков, позволяющие снизить финансовые потери в случае возникновения аварий и загрязнений; усилить международное сотрудничество в сфере охраны окружающей среды Арктики, в том числе в рамках Арктического совета и других международных организаций.

## **Выводы**

1. Необходимо более четко определить в региональном законодательстве степень финансово-экономического и организационного участия субъектов РФ арктического сектора в реализации целей и задач, поставленных положениями актов федерального законодательства по обеспечению инфраструктурного развития Арктической зоны. Особенно это касается транспортной деятельности в Арктике, связанной с созданием морских портов, морских судоходных путей, транспортно-логистических комплексов Северного морского пути, Баренцева, Белого и Печорского морей, а также со строительством на российских арктиче-

ских судостроительных верфях атомных, неатомных ледоколов, аварийно-спасательных и других судов.

2. Следует развивать процедуры согласования деятельности различных органов публичной власти в сфере регулирования развития Арктики. То есть необходимо обеспечивать дальнейшее согласование функций органов пограничной службы, национальной безопасности, органов в сфере регулирования использования природных ресурсов, развития цифровой и инновационной экономики, защиты окружающей среды с деятельностью государственных органов в сфере инфраструктурного развития транспорта Арктики по созданию и функционированию транспортно-технологических комплексов Арктики. Значимую роль в этом играет координационный межведомственный орган, которым является Государственная комиссия по развитию Арктики при Правительстве РФ, обеспечивающая взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, органов власти субъектов РФ и местного самоуправления при решении социально-экономических и иных задач развития Арктики. Также важнейшие координационные функции выполняет Минвостокразвития России, отвечающее за инвестиции в транспортно-технологические комплексы Арктики.

3. Учитывая, что Арктика представляет собой стратегически важный регион, где сосредоточены значительные запасы природных ресурсов, правовое регулирование развития транспортной инфраструктуры Арктики требует его дальнейшего совершенствования в части регулирования транспортно-технологических комплексов, обеспечивающих транспортировку углеводородного сырья и других природных ресурсов, стратегических грузов, пассажиров как на внутренних, так и на международных транспортных маршрутах арктических регионов. Это обеспечит гармоничное сочетание российских национальных и межгосударственных экономических, социальных и экологических интересов в процессе разработки и реализации российских и международных транспортных проектов.