

РОССИЙСКАЯ АРКТИКА: ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ

Карцхия А.А.¹, Ибрагимов Д.Ю.²

Ключевые слова: арктические территории, климатическая повестка, поставка углеводородов, договорные обязательства, условия поставок, условие «бери или плати», Северный морской путь, северный завоз.

Аннотация

Цель исследования: анализ правовых аспектов развития Арктической зоны и территорий Крайнего Севера Российской Федерации, включая предпринимательскую деятельность, северный завоз, поставки углеводородного сырья. Анализируются факторы, влияющие на особенности правового регулирования поставок сырья и материалов, энергоносителей в системе северного завоза, включая особенности перевозок углеводородов по Северному морскому пути.

Методы исследования: правовой анализ действующего российского законодательства и международного права, практики их применения, а также сравнительно-правовой и формально-логический анализ.

Результаты исследования: сделан вывод о формировании особого правового режима развития Арктической зоны Российской Федерации, включая особенности северного завоза и Северного морского пути в современных условиях, особого правового режима хозяйственного развития российской зоны Арктики и территорий Крайнего Севера, объединяющего как частноправовые аспекты регулирования поставок и перевозок углеводородов, так и публично-правовые аспекты международного режима Арктической зоны России.

Научная новизна работы: проведена комплексная оценка правового регулирования деятельности в Арктическом регионе России, включая вопросы совершенствования системы северного завоза, поставок углеводородов и иного сырья и материалов для развития региона.

DOI: 10.21681/2226-0692-2023-2-39-45

Территории Крайнего Севера, Арктическая зона России всегда имели исключительно важное значение для страны. Не случайно поэтому в Концепции внешней политики Российской Федерации³, утвержденной Президентом Российской Федерации 31 марта 2023 г., Арктике выделен специальный раздел, в котором определено, что Россия стремится к сохранению мира и стабильности, повышению экологической устойчивости, снижению уровня угроз национальной безопасности в Арктике, обеспечению благоприятных международных условий для социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации (включая защиту исконной среды обитания и традиционного образа жизни проживающих в этой зоне коренных малочисленных народов), а также для развития Северного морского пути в качестве конкурентоспособной национальной транспортной артерии с возможностью его международного использования для осуществления перевозок между Европой и Азией (п. 50).

³ Указ Президента РФ от 31.03.2023 N 229 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.04.2023. № 14. Ст. 2406.

¹ Карцхия Александр Амиранович, профессор, доктор юридических наук, профессор кафедры гражданско-правовых дисциплин РГУ нефти и газа (НИУ) имени И.М. Губкина, г. Москва, Российская Федерация. E-mail: arhz50@mail.ru

² Ибрагимов Джавид Юсифович, аспирант кафедры гражданско-правовых дисциплин РГУ нефти и газа (НИУ) имени И.М. Губкина, г. Москва, Российская Федерация. E-mail: javid-ibrahimov@yandex.ru

В последние годы Арктический регион Российской Федерации становится ареной активизации глобального интереса, включающего публичную деятельность стран Арктического совета и других стран в геополитической сфере, а также активное хозяйственное освоение этого региона, обладающего большими запасами сырьевых ресурсов и транспортной составляющей «Север — Юг». В этой ситуации особую роль имеют вопросы топливно-энергетического комплекса арктических территорий и районов Крайнего Севера Российской Федерации.

1. Арктическая зона и Крайний Север России — ближайшее будущее

Арктическая зона Российской Федерации содержит огромные запасы углеводородов, но монетизации этого ресурса препятствуют чрезвычайно высокие затраты на доставку нефти и газа из российских арктических проектов на рынки потребления. В настоящее время газопроводы протянулись на тысячи километров от полуострова Ямал, доставляя природный газ конечным потребителям на северо-западе России и в Европе. Они были по-

строены с огромными затратами и связаны лишь с несколькими гигантскими газовыми месторождениями на полуострове Ямал (в настоящее время Бованенково и Харасавей), а многие другие остаются недосыгаемыми из-за сложной географии. Однако быстрое потепление в Арктике в последние годы дало импульс новой стратегической возможности для российских производителей нефти и газа, а именно: отправлять свою продукцию с арктических месторождений (особенно расположенных ближе к береговой линии) потребителям по Северному морскому пути (СМП), используя очень большие объемы нефти, танкеры и перевозчики сжиженного природного газа. СМП является частью Северо-Восточного прохода, соединяющего Атлантический и Тихий океаны через арктические моря. Это важный кратчайший путь между Европой и Азией, обеспечивающий значительную экономию расстояния и времени доставки по сравнению с наиболее часто используемым маршрутом из Атлантики в Азию через Суэцкий канал и Индийский океан [5—6].

До введения странами Евросоюза экономических и политических антироссийских санкций долгосрочные риски для России, по оценкам экспертов [2—3], при ориентации на зеленую трансформацию энергетической системы в тесной связке с европейским рынком, выражались в следующем. Законодательное установление жестких экологических норм и правил выглядело как типичное принуждение третьих стран к «климатическому миру по-европейски», под вывеской глобальной климатической опасности происходило еще более глубокое разделение на богатые и бедные страны, а также создавались опасные предпосылки для разрушения принципов всей международной торговли, прежде всего в рамках ВТО.

В последние годы энергетическая безопасность стала приоритетом номер один во всем мире. Кроме того, появился четвертый фактор — активное регулирующее воздействие государства в целях повышения способности управлять энергетической трилеммой, сконцентрированная на балансе между

(i) достижением устойчивости (декарбонизация энергетической системы),

(ii) равенством (доступность и приемлемость цен для потребителей) и

(iii) энергетической безопасностью, обеспечением адекватных поставок энергоресурсов [1, 7].

Современные реалии целенаправленных экономических и политических санкций недружественных стран против России во многом определили и особенности современных приоритетов, особенности энергетического баланса и логистики поставок углеводородов. К примеру, Большая семерка (G7), Австралия и 27 стран Европейского Союза 5 декабря 2022 г. ввели верхний предел цен (англ. “price cap”) на российскую сырую нефть, транспортируемую морским транспортом в качестве санкций.

Как отмечают эксперты [8], США, Великобритания, ЕС, целый ряд азиатских стран, международ-

ных и региональных организаций в связи с проведением Россией специальной военной операции ввели против неё расширенные санкционные ограничения, касающиеся различных сфер, в том числе в Арктическом регионе.

Большое значение в международных отношениях стран, граничащих в Арктике, имеет деятельность Арктического совета, которая, к сожалению, в условиях введенных США, ЕС и Великобритании санкций против России фактически оказалась заблокированной.

Следует учесть и решение западных стран — участниц Арктического совета приостановить свою деятельность в нем, заблокировав таким образом работу Арктического совета в целом и российское участие в нем в частности. Подобная практика явно не способствует решению проблем Арктического региона.

На расширенном совещании 13 апреля 2022 года [8] по актуальным вопросам развития Арктического региона России Президент Российской Федерации обозначил основные направления такого развития, включая решение социальных проблем региона, реализацию приоритетных инвестиционных проектов, развитие Северного морского пути и северного завоза и др.

Правовые ориентиры деятельности в Арктическом регионе установлены в Основах государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года (в ред. Указа Президента РФ от 21.02.2023 № 112) и Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (в ред. Указов Президента РФ от 12.11.2021 № 651, от 27.02.2023 № 126), которые определяют главные цели, основные задачи, стратегические приоритеты и механизмы реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике, а также систему мер стратегического планирования социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности России.

Специфика правового регулирования в арктическом регионе связана с особенностями Арктической зоны Российской Федерации, которые проявляются в экстремальных природно-климатических условиях, очаговом характере промышленно-хозяйственного освоения территорий и низкой плотности населения, удаленности от основных промышленных центров, высокой ресурсоемкости и зависимости хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от поставок топлива, продовольствия и товаров первой необходимости из других регионов России, а также специфике экологической устойчивости Арктической зоны, низкой устойчивости экологических систем, определяющих биологическое равновесие и климат Земли, и их зависимость от незначительных антропогенных воздействий и угроз.

Виды экологических угроз, как отмечают эксперты [2, 9], различны, с учетом географического

положения региона и, соответственно, его климатических условий. Значение имеет и уже сложившаяся экологическая ситуация, и накопленный экологический вред от традиционных для каждого региона видов хозяйственной деятельности (источников экологической опасности) с определенным уровнем негативного воздействия на окружающую среду, включая такие виды экономической деятельности, как обрабатывающие производства, добыча полезных ископаемых, обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха, сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство. В этой связи заслуживает дальнейшего распространения опыт Арктического региона по выделению приоритетных экологических проблем региона с учетом его «горячих точек» (мест с наиболее острыми экологическими проблемами) [10], которое будет способствовать не только корректной корректировке мероприятий по охране окружающей среды, но и прогнозированию потенциальной угрозы, а, следовательно, принятию превентивных мер по недопущению причинения экологического ущерба. Следует учесть [9], что экологически опасные источники не только наносят вред конкретно региону нахождения, но и способны осуществлять трансрегиональное загрязнение — перенос загрязняющих веществ водными и воздушными массами на территории пограничных регионов.

В силу этого особо актуальными являются аспекты правового регулирования в сфере поставок и иной предпринимательской активности, включая

(i) государственную поддержку предпринимательской деятельности, в т. ч. субъектов малого и среднего предпринимательства в целях создания привлекательных условий для осуществления частных инвестиций и обеспечения их экономической эффективности;

(ii) расширение участия частных инвесторов в реализации инвестиционных проектов на арктическом шельфе при сохранении со стороны государства контроля за их реализацией;

(iii) инфраструктурное обустройство минерально-сырьевых центров, логистически связанных с Северным морским путем;

(iv) наращивание за счет государственных и частных инвестиций объемов геолого-разведочных работ при освоении месторождений углеводородного сырья и твердых полезных ископаемых; стимулирование разработки трудноизвлекаемых запасов углеводородного сырья, повышения коэффициентов извлечения нефти и газа, глубокой переработки нефти, производства сжиженного природного газа и газохимической продукции, полезного использования попутного нефтяного газа;

(v) оптимизацию механизмов северного завоза.

В сфере развития инфраструктуры Арктической зоны РФ приоритетами являются, среди прочих:

- формирование ледокольного, аварийно-спасательного и вспомогательного флотов в составе,

необходимом и достаточном для обеспечения круглогодичного, безопасного, бесперебойного и экономически эффективного судоходства в акваториях Северного морского пути и других морских транспортных коридоров;

- создание системы контроля за обеспечением безопасности судоходства, управлением транспортными потоками в районах интенсивного движения судов в Арктической зоне РФ;
- создание эффективной системы предупреждения и ликвидации (минимизации) последствий аварийных разливов нефти и нефтепродуктов на всей протяженности Северного морского пути и других морских транспортных коридоров;
- совершенствование информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, позволяющей оказывать услуги связи населению и хозяйствующим субъектам на всей территории Арктической зоны РФ, включая прокладку подводных волоконно-оптических линий связи по трассе Северного морского пути;
- развитие системы энергоснабжения, модернизация объектов локальной генерации, расширение использования возобновляемых источников энергии, сжиженного природного газа и местного топлива, а также отечественных атомных станций малой мощности;
- обеспечение импортонезависимости судостроительного комплекса, развитие и модернизация судостроительных и судоремонтных мощностей для строительства и обслуживания судов, осуществляющих судоходство в акватории Северного морского пути и др.

Особый правовой режим предусмотрен для резидентов Арктической зоны РФ и их правового статуса, что получило свое развитие в поправках 2022 г. в Федеральный закон от 13.07.2020 № 193-ФЗ (ред. 14.07.2022) «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», в части резидентов территорий опережающего развития и резидентов свободного порта Владивосток, государственная регистрация которых осуществлена на территориях субъектов РФ или территориях муниципальных образований, отнесенных к сухопутным территориям Арктической зоны.

2. Правовые вопросы северного завоза на территориях Крайнего Севера

Северный завоз представляет собой комплекс организационных, транспортно-логистических мероприятий и финансовых механизмов по регулярному, бесперебойному снабжению территорий, расположенных в границах муниципальных образований, относящихся к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, с ограниченными сроками завоза грузов.

В целях создания правовых и организационных основ для осуществления завоза грузов на территории, расположенные в границах муниципальных образований, относящихся к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям с ограниченными сроками завоза грузов, а также правового регулирования отношений, связанных с осуществлением завоза грузов на территории, расположенные в границах муниципальных образований, относящихся к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям с ограниченными сроками завоза грузов, Государственной думой Российской Федерации рассматривается проект федерального закона «О северном завозе»⁴.

К территориям северного завоза отнесены территории, расположенные в границах муниципальных образований, относящихся к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям с ограниченными сроками завоза грузов, определяемые Правительством Российской Федерации на основании предложений высших должностных лиц субъектов Российской Федерации. Территории с ограниченными сроками завоза грузов представляют собой территории, расположенные в границах муниципальных образований, в которых в связи с географическими, природно-климатическими и (или) инфраструктурными условиями отсутствует техническая возможность осуществления круглогодичного наземного сообщения автомобильным транспортом хотя бы с одним муниципальным образованием, не относящимся к территории с ограниченными сроками завоза грузов.

Законопроект закрепляет распределение полномочий между уровнями власти: федеральным, региональным и местным. Ключевыми элементами данной системы являются федеральный координатор северного завоза (федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере северного завоза), единый морской оператор северного завоза (определенное Правительством Российской Федерации юридическое лицо, обеспечивающее осуществление регулярных каботажных перевозок грузов северного завоза между морскими портами), Федеральная государственная информационная система мониторинга северного завоза (ФГИС «Северный завоз»; обеспечивает обработку и анализ информации о северном завозе, мониторинг движения грузов и своевременное выявление рисков возникновения сбоев в поставках), исполнительные органы власти субъектов Российской Федерации, наделенные полномочиями по организации, координации и планированию северного завоза⁵.

⁴ URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/301981-8>

⁵ Заключение комитета Госдумы по развитию Дальнего Востока и Арктики. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/301981-8> (дата обращения 22.05.2023).

Вводится институт планирования северного завоза, который предусматривает, что план северного завоза грузов первой и второй категорий будет утверждаться правовым актом федерального координатора северного завоза, определяющим ежегодную потребность в грузах северного завоза на трехлетний период, а также номенклатуру и объем грузов северного завоза с учетом потребностей жителей населенных пунктов и условий договоров с грузополучателями.

Законопроект предусматривает также категорирование грузов северного завоза для целей дифференциации мер государственной и муниципальной поддержки. К грузам первой категории отнесены грузы, необходимые для обеспечения жизнедеятельности населения и стабильного функционирования организаций социальной сферы, жилищно-коммунального хозяйства и энергетики (социально значимые продовольственные товары, товары народного потребления, лекарственные средства, медицинские изделия, топливно-энергетические ресурсы, горюче-смазочные материалы). Конкретный перечень таких грузов (номенклатура товаров) будет определяться Правительством Российской Федерации, на которое возлагается функция оказания государственной поддержки участникам северного завоза, осуществляющим завоз таких грузов. Одновременно высшим исполнительным органам субъектов Российской Федерации и главам местных администраций предоставлено право устанавливать предельные значения цен на грузы первой категории. Ко второй категории грузов предлагается отнести грузы для государственных и муниципальных нужд.

Предполагается, что единый морской оператор северного завоза будет перевозить грузы первой и второй категорий по регулируемым тарифам с последующим предоставлением субсидии на возмещение недополученных доходов.

Предусматривается также, что грузы первой и второй категорий перевозятся и обслуживаются в приоритетном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации в области транспорта.

Система мер государственной и муниципальной поддержки участников северного завоза включает финансовые и имущественные меры, в том числе: предоставление бюджетных кредитов и субсидий, предоставление государственного и муниципального имущества, включенного в соответствующие перечни во владение и (или) в пользование на долгосрочной основе юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям.

В целях снятия инфраструктурных ограничений законопроект предусматривает определение перечня объектов опорной сети транспортно-логистической инфраструктуры северного завоза.

В целом, реализация положений законопроекта позволит сформировать комплексную систему управления северным завозом, основанную на циф-

ровых технологиях и принципах эффективного распределения полномочий, планирования, оптимизации процессов и управления рисками, обеспечить бесперебойное снабжение территорий северного завоза, сокращение сроков доставки и снижение стоимости грузов северного завоза.

Уникальность Арктической зоны как объекта государственного управления, как отмечают исследования, с учетом экологических, геополитических, социально-экономических особенностей макрорегиона несомненна. Российская Арктика справедливо охарактеризована как «сложнейший конгломерат административно-территориальных единиц», «территория концентрации крупнейших корпораций». Опасности, вызовы и угрозы (изменение климата, сокращение численности населения, высокий уровень профессиональных рисков и заболеваний, отставание показателей, характеризующих качество жизни, от общероссийских и др.) определяют необходимость корректировки проводимой на территории макрорегиона государственной политики. Перечень рисков является динамичным, происходит как актуализация существующих рисков (происходит повышение степени их приоритетности), так и появление новых [11, 12].

3. Вопросы развития Арктических территорий России и правоприменительная практика

Объективно важен не только процесс законодательного регулирования динамики поставок углеводородов в Арктической зоне, но и адекватность его правоприменения, наличие судебной практики по правовым вопросам этой тематики.

К примеру, особую практическую значимость имеет правовая позиция Верховного Суда РФ по вопросу правовой квалификации условия договорных обязательств «бери или плати» (англ. “take or pay” clause)⁶, под которым обычно понимается обязательство продавца по отгрузке в адрес покупателя гарантированного годового объема углеводородного сырья (продуктов его переработки) с корреспондирующей обязанностью покупателя оплатить стоимость непоставленного объема по цене, определенной в договоре. Покупатель освобождался от обязательства «бери или плати» в части объема, непредъявленного не по его вине, однако на недопоставленный по вине заказчика объем углеводородного сырья насчитывалась неустойка по установленной ставке. Это пришедшее из-за рубежа в российское право условие широко используется в договорах поставки нефти и газа и является предметом судебных споров в иностранных юрисдикциях, в то время как в России подобные споры не получили распространения [4].

Российское законодательство, как указал Верховный Суд РФ в Определении от 20 августа 2021 г. № 305-ЭС21-10216, не регулирует договорную конструкцию с условием «бери или плати» и правовые последствия ее применения; в то же время данный принцип не ограничивает заказчика в его праве отказаться от исполнения договора. Правоотношения по условию «бери или плати» в общем виде прямо не урегулированы российским законодательством. В то же время в силу принципа свободы договора, ст. 1 Гражданского кодекса (ГК) РФ, а также ст. 421 ГК РФ, устанавливающей порядок квалификации таких правоотношений, отсутствие в российском законодательстве специального регулирования не ограничивает стороны в праве создавать различные договорные конструкции, выходя за рамки обозначенных в ГК РФ. К тому же правовое регулирование, близкое к указанной модели, содержится в некоторых нормативных правовых актах российского законодательства (например, пп. 5 и 16 Правил поставки газа в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 05.02.1998 № 162).

Само по себе условие «бери или плати» не образует особый вид договора; подобный принцип взаимодействия сторон может быть частью различных договоров. По своей правовой природе условие «бери или плати», включенное сторонами данного спора в договор, состоит из двух обособленных, но тесно связанных между собой обязательств. Первое обязательство, «бери», предполагает наличие у заказчика (покупателя) субъективного права получить от другой стороны (исполнителя, поставщика) определенный объем характерного исполнения за конкретный период времени, в то время как на другой стороне лежит корреспондирующая обязанность это исполнение предоставить. В силу принципа свободы усмотрения при реализации гражданских прав, автономии воли субъектов гражданского оборота (пп. 1, 2 ст. 1, пп. 1 ст. 2, п. 1 ст. 9 ГК РФ) названное субъективное право может как реализовываться заказчиком, так и нет; судьба данного обязательства в рамках обозначенной договорной модели полностью зависит от воли и усмотрения управомоченной стороны (заказчика, покупателя). В рамках второго обязательства, «плати», субъективное право принадлежит уже другой стороне (исполнителю, поставщику) и может быть ею реализовано независимо от осуществления контрагентом своего права в рамках первого обязательства; контрагент обязан заплатить оговоренную в соглашении сумму, даже если он не получил характерное исполнение со стороны исполнителя. Таким образом, в рамках договорной модели «бери или плати» при отказе заказчика от получения характерного предоставления (от обязательства «бери») исполнение им обязанности в рамках обязательства «плати» может быть оценено как плата за отказ от договора (п. 1 ст. 6, п. 3 ст. 310

⁶ Определение Верховного суда РФ от 20 августа 2021 г. № 305-ЭС21-10216.

ГК РФ), исчисляемая из согласованного сторонами периода действия условия «бери или плати».

Не менее значимыми являются и иные практические аспекты заключения и исполнения договорных обязательств по поставке углеводородного сырья (продуктов его переработки) в условиях Российской Арктики.

В нефтегазовом комплексе при разработке и эксплуатации месторождений нефти и газа применяется многовекторная предпринимательская бизнес-модель освоения месторождений углеводородов, выражающаяся в комплексе договоров различного вида, которая нашла свое применение и на территории Арктической зоны РФ. Среди этих договоров можно выделить следующие.

Традиционно основное соглашение (договор) на разработку (разведку, освоение) месторождения компании нефтегазового комплекса заключают на основании лицензии о недропользовании, что дает компании доступ к запасам углеводородного сырья (нефти, газу).

Договор концессии — самая старая форма нефтяного контракта, которая дает компании право исследовать и разрабатывать определенный географический район и продавать нефть или газ, которые она там найдет. Взамен компания оплачивает аренду страны, роялти и другие сборы.

Создание *совместного предприятия* или *акционерного общества* с долевым участием компаний-инвесторов для разработки месторождений нефти или газа. Партнеры в совместном предприятии аккумулируют инвестиции/затраты и совместно несут риски/выгоды такого партнерства, совместно управляя проектом. Но принятие решений при та-

ком типе контрактов может быть медленным или громоздким.

Соглашение о разделе продукции (СРП), согласно которому государство предоставляет в аренду землю и недра конкретного месторождения, компания берет на себя риск разведки и делит доходы со принимающей страной.

Договор на оказание услуг при эксплуатации месторождений нефти или газа с истощающимися запасами. *Сервисный контракт* — при «старении» скважин нетрадиционные и трудно извлекаемые запасы (ТРИЗ) приобретают все большее значение при снижении коммерчески выгодных доказанных запасов, условия контракта на обслуживание претерпевают изменения. К разновидностям таких контрактов можно отнести *Договор EOR (Enhanced Oil Recovery — методы повышения нефтеотдачи)* и *Контракт с минимальной гарантией возмещения, или Рисковый договор об оказании услуг (Risk Service Contract)*, которые работают для месторождений, приближающихся к концу их эксплуатации и применяемые на истощенных месторождениях.

Заключение

Исследование развития Арктической зоны Российской Федерации, включая особенности северного завоза и Северного морского пути в современных условиях, позволяет обосновать вывод об установлении особого правового режима хозяйственного освоения российской зоны Арктики, объединяющего как частноправовые аспекты регулирования поставок и перевозок углеводородов, так и публично-правовые аспекты международного режима Арктической зоны России и территорий Крайнего Севера.

Литература

1. Карцхия А.А., Сергин М.Ю., Макаренко Г.И. Новые элементы национальной безопасности: национальный и международный аспект // Вопросы кибербезопасности. 2020. № 6 (40). С. 72—82.
2. Жаворонкова Н.Г., Шпаковский Ю.Г. Климатические аспекты национальной экологической политики // Юрист. 2022. № 1. С. 2—8.
3. Порфирьев Б.Н. Устойчивое развитие, климат и экономический рост: стратегические вызовы и решения для России. СПб. : СПбГУП, 2020. 40 с.
4. Егоров А.В. Заранее оцененные убытки как ключ к пониманию правовой природы договорных условий «бери или плати», а также платы за отказ от договора // Вестник гражданского права. 2022. № 3. С. 28—65.
5. Gudev, P. The Northern Sea Route: A National or an International Transportation Corridor? September 2018. URL: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/the-northern-sea-route-a-national-or-an-international-transportation-corridor>
6. Yermakov V., Yermakova A. The Northern Sea Route: A state priority in Russia's strategy of delivering Arctic hydrocarbons to global markets. The Oxford Institute for Energy Studies, Energy Insight 115, November 2021.
7. Key Themes for the Global Energy Economy in 2023, OIES, Paper SP 21, January 2023.
8. Журавель В.П. Проблема освоения Арктики в условиях санкционного давления на Россию // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2022. № 2. С. 32—40.
9. Абанина Е.Н., Сухова Е.А. Правовое обеспечение экологической безопасности Российской Федерации: состояние и перспективы развития : монография. М. : Юстицинформ, 2022. С. 222.
10. Диагностический анализ состояния окружающей среды Арктической зоны Российской Федерации (расширенное резюме) / Отв. редактор Б.А. Моргунов. М. : Научный мир, 2011.
11. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Уникальность российской Арктики как объекта государственного управления // Вестник института мировых цивилизаций. 2021. № 3. С. 72.

12. Тетерин А.В. Эффективность государственного управления в сфере социально-экономического развития Арктической зоны // Государственная власть и местное самоуправление. 2022. № 12. С. 55—60.

PRIVATE LAW DISCIPLINES. CIVIL AND BUSINESS LAW

THE RUSSIAN ARCTIC: LEGAL ASPECTS OF DEVELOPMENT

Aleksandr Kartskhiia⁷, Dzhauid Ibragimov⁸

Keywords: *Arctic territories, climate agenda, delivery of hydrocarbons, contractual obligations, terms of deliveries, “take or pay” clause, Northern Sea Route, Northern delivery.*

Abstract

Purpose of the study: analysing the legal aspects of development of the Arctic zone and the Far North territories of the Russian Federation including: business activities, the Northern delivery, and supplying raw hydrocarbons. Factors impacting the specific features of legal regulation of supplying raw and consumable materials as well as energy carriers in the Northern delivery system including the specifics of transportation of hydrocarbons along the Northern Sea Route are analysed.

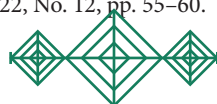
Methods of study: legal analysis of the current Russian laws and international law, practice of their application as well as the comparative legal and formal logic analysis.

Study findings: a conclusion is made about the formation of a special legal regime for the development of the Arctic zone of the Russian Federation including the specific features of the Northern delivery and Northern Sea Route under the modern conditions, a special legal regime for the economic development of the Russian Arctic zone and Far North territories covering both the private law aspects of regulating the delivery and transportation of hydrocarbons and the public law aspects of the international regime of the Russian Arctic zone.

Research novelty: a multi-faceted assessment of the legal regulation of activities in the Arctic region of Russia is carried out including the questions of improving the Northern delivery system and supplying hydrocarbons as well as other raw and consumable materials for the development of the region.

References

1. Kartskhiia A.A., Sergin M.Iu., Makarenko G.I. Novye elementy natsional'noi bezopasnosti: natsional'nyi i mezhdunarodnyi aspekt. *Voprosy kiberbezopasnosti*, 2020, No. 6 (40), pp. 72–82.
2. Zhavoronkova N.G., Shpakovskii Iu.G. Klimaticheskie aspekty natsional'noi ekologicheskoi politiki. *Iurist*, 2022, No. 1, pp. 2–8.
3. Porfir'ev B.N. Ustoichivoe razvitie, klimat i ekonomicheskii rost: strategicheskie vyzovy i resheniia dlia Rossii. SPb. : SPbGUP, 2020. 40 pp.
4. Egorov A.V. Zaranee otsenennye ubytki kak kliuch k ponimaniuu pravovoi prirody dogovornykh uslovii “beri ili plati”, a takzhe platy za otkaz ot dogovora. *Vestnik grazhdanskogo prava*, 2022, No. 3, pp. 28–65.
5. Gudev, P. The Northern Sea Route: A National or an International Transportation Corridor? September 2018. URL: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/the-northern-sea-route-a-national-or-an-international-transportation-corridor>
6. Yermakov V., Yermakova A. The Northern Sea Route: A state priority in Russia's strategy of delivering Arctic hydrocarbons to global markets. *The Oxford Institute for Energy Studies, Energy Insight* 115, November 2021.
7. Key Themes for the Global Energy Economy in 2023, OIES, Paper SP 21, January 2023.
8. Zhuravel' V.P. Problema osvoeniia Arktiki v usloviakh sanktsionnogo davleniia na Rossiiu. *Nauchno-analiticheskii vestnik IE RAN*, 2022, No. 2, pp. 32–40.
9. Abanina E.N., Sukhova E.A. Pravovoe obespechenie ekologicheskoi bezopasnosti Rossiiskoi Federatsii: sostoianie i perspektivy razvitiia : monografiia. M. : Iustitsinform, 2022, pp. 222.
10. Diagnosticheskii analiz sostoianiia okruzhaiushchei sredy Arkticheskoi zony Rossiiskoi Federatsii (rasshirennoe reziume). Otv. redaktor B.A. Morgunov. M. : Nauchnyi mir, 2011.
11. Leksin V.N., Porfir'ev B.N. Unikal'nost' rossiiskoi Arktiki kak ob'ekta gosudarstvennogo upravleniia. *Vestnik instituta mirovykh tsivilizatsii*, 2021, No. 3, pp. 72.
12. Teterin A.V. Effektivnost' gosudarstvennogo upravleniia v sfere sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiia Arkticheskoi zony. *Gosudarstvennaia vlast' i mestnoe samoupravlenie*, 2022, No. 12, pp. 55–60.



⁷ Aleksandr Kartskhiia, Dr.Sc. (Law), Professor at the Department of Civil Law Disciplines of the Gubkin Russian State University of Oil and Gas, Moscow, Russian Federation. E-mail: arhz50@mail.ru

⁸ Dzhauid Ibragimov, Ph.D. student at the Department of Civil Law Disciplines of the Gubkin Russian State University of Oil and Gas, Moscow, Russian Federation. E-mail: javid-ibrahimov@yandex.ru