***М.С. Владимиров***

*Руководитель отдела исследований международных отношений в Арктике и Антарктике*

*Центра социально-экономических и геополитических исследований (ЦСЭГИ)*

*(Санкт-Петербург)*

[vladimirov.international@gmail.com](mailto:vladimirov.international@gmail.com)

**Об интернационализации Северного морского пути**

На фоне возросшего интереса к добыче полезных ископаемых и морских биологических ресурсов, с пониманием роли военно-стратегического и транспортного значения, в конце XX и начале XXI века, многие государства активизировали свою деятельность в арктическом регионе нашей планеты. В связи с этим, Российская Федерация приступила к новому этапу активного развития Северного морского пути (СМП). В попытке представить СМП как альтернативу Суэцкому каналу, стали предприниматься усилия по увеличению международных транзитных операций на данной трассе. Увеличились заказы на строительство ледокольного флота и судов ледового класса. Стала расширяться инфраструктура морских портов и отдельных населённых пунктов вдоль трассы СМП. В законодательство Российской Федерации вводятся нормы, регулирующие деятельность, связанную с СМП.

В связи с этим стал возникать ряд вопросов, как у российских экспертов, так и у зарубежных. Во-первых, о экономической целесообразности СМП, касаемо его использования как транзитного коридора для контейнерных перевозок. Во-вторых, о правомерности существующего правового регулирования СМП относительно международного морского права.

Первые попытки привлечения зарубежных компаний к транзитным перевозкам промышленных грузов по трассе СМП из портов Китая и Южной Кореи в Западную Европу, были предприняты в 1993 г. С этой целью, при участии норвежских специалистов была разработана концепция международной программы, под названием International North Sea Route Program (INSROP). Основными исполнителями этого проекта были: Институт Фритьофа Нансена (Норвегия) и Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота (Россия). Последний привлекал для участия в проекте Арктический и антарктический НИИ. Она была завершена в 1998 г. Несмотря на выводы российских специалистов о целесообразности использования СМП для транзитных перевозок грузов, зарубежные специалисты сделали заключение об отсутствии рентабельности в использовании этого транзитного пути. По мнению некоторых отечественных аналитиков, работы по проекту INSROP были задуманы иностранными участниками проекта с целью экономического давления на Администрацию Суэцкого канала по снижению расценок использования данной транспортной магистрали.

Российской Федерацией был принят Федеральный закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути" от 28.07.2012 N 132-ФЗ. Который также касался статьи 5.1. Кодекса торгового мореплавания РФ, в которой определяется акватория СМП, а также то, что правила плавания по СМП будут утверждаться Правительством Российской Федерации, а порядок организации плавания судов – Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом». Данные изменения привели к разрешительному порядку использования СМП в качестве транспортной магистрали. Что в свою очередь стало противоречить отдельным нормам Конвенции ООН по морскому праву 1982 г (КМП), регулирующим использование территориальных вод, прилежащей зоны и исключительной экономической зоны. Стоит отметить, что Российская Федерация ратифицировала КМП и данная конвенция стала частью национального законодательства РФ.

Внесение Министерством промышленности и торговли Российской Федерации проекта Постановления, содержащее перечень видов деятельности, которые могут осуществляться по маршрутам СМП только на судах, построенных в РФ, заставляет сильно задуматься. Прежде всего речь идёт о каботаже, ледокольной и лоцманской проводках, морских перевозках, а также хранение на судах в акватории СМП, добытых на территории Российской Федерации нефти, газа и конденсата угля. Даже поверхностного анализа хватает, чтобы понять преждевременность данного решения и возможные экономические последствия.

В докладе все вышеперечисленные проблемы будут подробно разобраны.