

**Гришина О. В.**  
**ПРОЕКТ ПО СОВМЕСТНОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ**  
**СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

*Гришина Ольга Васильевна, студентка 4 курса Российского государственного университета нефти и газа (Национального исследовательского университета) имени И. М. Губкина, г. Москва, Россия, OlgaGrishina1806@yandex.ru*

*Научный руководитель: канд. юрид. наук, доцент Смирнов М. Г.*

Северный морской путь (далее – СМП) – это водная магистраль, связывающая западную часть России, все арктические территории страны и Дальний Восток. Данный путь считается одной из самых значимых мировых транспортных артерий, так как он является одним из глобальных маршрутов мировой торговли. Особенностью СМП является его географическое положение – Северный морской путь проходит по морям Северного Ледовитого океана и частично Тихого океана, связывая в единый транспортный коридор регионы Азии и Европы.

Юридический статус СМП закреплён во многих нормах как национального, так и международного права. Так, например, в законодательстве Российской Федерации (далее – РФ) в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации установлен состав акватории СМП (п. 1 ст. 5.1), закреплены правила и организация плавания в акватории, также процесс определения размера цены за ледокольную проводку судна, ледовую лоцманскую проводку судна и иные положения. Немаловажным актом в российском законодательстве является также Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г., утвержденная Указом Президента РФ в 2020 г. Помимо этого, вопрос СМП раскрывается в международных договорах. В частности, Конвенция ООН 1982 г. по морскому праву содержит положения, регулирующие статус вод исключительно экономических зон (куда входит СМП) и правила, применяемые к различным судам. Среди других международно-правовых актов стоит указать Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах 2017 г., который содержит особые требования к судам и их использованию. Эти нормы считаются дополнением к уже существующим Конвенции СОЛАС-74 и Конвенции МАРПОЛ 73/78.

На основании рассмотренной законодательной базы нами выдвигаются следующие предложения:

- 1) предоставить Республике Беларусь в зоне СМП национальный правовой режим;
- 2) специальные соглашения в рамках ЕАЭС – создание совместной правовой платформы;
- 3) двусторонние соглашения и преференции для Беларуси, куда могли бы войти механизмы определения тарифов и условий для белорусских компаний;

- 4) тарифные льготы;
- 5) привлечение Беларуси к проектам модернизации портов на СМП и созданию логистических центров;
- 6) экономические стимулы, такие как поддержка экспорта белорусской продукции через СМП, льготные условия кредитования и страхования для белорусских перевозчиков;
- 7) участие Беларуси в производстве атомных танкеров для Арктики, чтобы снизить логистические расходы и поддержать ее промышленность через совместные инвестиции;
- 8) Беларусь может интегрироваться в арктические российские СПГ-проекты, обеспечивая себе льготные поставки.

СМП – стратегически важная транспортная артерия, которая может принести существенные экономические выгоды как для России, так и для Беларуси, удовлетворив интересы обоих государств. Экспортные товары из Беларуси ранее отправлялись через порты балтийских республик и Украины – это был наиболее удобный вариант с точки зрения логистики. Однако после введения санкций Беларусь начала искать альтернативу. СМП может стать надежной заменой старым логистическим путям и сейчас объясним почему.

Для Беларуси можно выделить следующие преимущества: развитие международной торговли, увеличение товарооборота за счет снижения времени и цены доставки товаров, энергоресурсов; возможность расширить свои экспортные рынки, активно используя СМП для транзита результатов своего производства; укрепление экономического сотрудничества союзных государств; безопасность грузоперевозок и выход к морю. Кроме того, обеспеченность судами зоны СМП в настоящее время является недостаточной – предлагаем Беларуси совместный проект по расширению судостроительного производства с созданием совместного предприятия по производству судов с арктическим и ледокольным оборудованием. СМП может стать основным торговым путем для Беларуси через Российскую Федерацию и на юг, и на север.

Для России достоинства такой интеграции могут быть следующими: помимо увеличения объемов перевозок и усиления экономических связей, присутствие союзного государства обеспечит инвестиции в развитие портов СМП и арктической инфраструктуры, строительство новых танкеров, в проекты по добыче и транспортировке энергоресурсов.

Таким образом, перспективы развития совместного проекта можно считать многообещающими. Несмотря на то, что проект по интеграции Беларуси в использование СМП представляет собой сложное стратегическое и экономическое решение для союзных государств, тем не менее оно могло бы укрепить политические связи, расширить экономические возможности, развить инфраструктуру и повысить конкурентоспособность обеих стран на международной арене, принеся обеим сторонам прибыль.