

Ергалова Ариана Александровна

Магистрант СПбГЭУ по направлению Международное
энергетическое право

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ПЕРЕВОЗКУ СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА

Аннотация

В статье рассматриваются юридические особенности перевозки сжиженного природного газа (СПГ) по Северному морскому пути (СМП) в условиях роста глобального спроса на энергоносители и усиления санкционного давления на Российскую Федерацию. На основе анализа правового режима СМП показано, что национальные нормы, основанные на положениях Конвенции ООН по морскому праву (1982), обеспечивают особые условия судоходства в арктических водах, включая разрешительный порядок плавания, обязательное ледокольное сопровождение и экологические требования. Особое внимание уделено влиянию этого режима на реализацию проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», в рамках которых создан специализированный ледовый флот Arc7, соответствующий требованиям Полярного кодекса. Рассматривается адаптация правового регулирования к новым вызовам: санкциям, изменению географии поставок, технологическим ограничениям и необходимости круглогодичной навигации по восточному маршруту СМП. Делается вывод, что правовой режим СМП стал ключевым фактором успешного развития российского арктического экспорта СПГ и одновременно инструментом поддержания национального суверенитета в условиях трансформации мировой энергетической политики.

Abstract

The article examines the legal aspects of liquefied natural gas (LNG) transportation along the Northern Sea Route (NSR) amid the growing global demand for energy resources and increasing sanctions pressure on the Russian Federation. Based on the analysis of the NSR legal regime, it is demonstrated that national

regulations, grounded in the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea (1982), establish specific navigation conditions in Arctic waters, including a permit-based system, mandatory icebreaker escort, and strict environmental requirements. Particular attention is paid to the impact of this regime on the implementation of the “Yamal LNG” and “Arctic LNG-2” projects, which required the development of a specialized Arc7 ice-class fleet compliant with the Polar Code. The article further considers the adaptation of legal regulation to new challenges: sanctions, shifts in export geography, technological constraints, and the need for year-round navigation along the eastern NSR route. It is concluded that the NSR legal regime has become a key factor in the successful development of Russia’s Arctic LNG exports, while also serving as an instrument of national sovereignty in the context of the ongoing transformation of global energy policy.

Ключевые слова

Северный морской путь, СПГ, правовой режим, международное морское право, Арктика, Ямал СПГ, Арктик СПГ-2, ледокольное сопровождение, санкции, экспорт газа, энергетическая безопасность.

Keywords

Northern Sea Route, LNG, legal regime, international maritime law, Arctic, Yamal LNG, Arctic LNG-2, icebreaker escort, sanctions, gas export, energy security.

Введение

Северный морской путь (СМП) в последние годы приобрёл стратегическое значение в сфере транспортировки сжиженного природного газа (СПГ), став основным направлением вывоза российских арктических энергоресурсов. Согласно прогнозам компании Royal Dutch Shell (2020)¹, мировое потребление СПГ к 2030 г. может достичь 500 млн тонн. На этом фоне российские проекты в

¹ Shell LNG Outlook 2020, с. 32 [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.shell.com/promos/overview-shell-lng-2020/_jcr_content.stream/1584588383363/7dbc91b9f-9734be8019c850f005542e00cf8ae1e/shell-lng-outlook-2020-march.pdf.

Арктике оказывают существенное влияние на мировой рынок. По итогам 2024 г. доля СПГ в структуре грузопотока СМП составила 57,7% — было перевезено более 21,8 млн тонн (+8,6% к предыдущему году). Для сравнения, объём перевозок нефти составил около 8,1 млн тонн (21,4% грузопотока), тогда как доля остальных категорий грузов была значительно ниже².

Рост экспорта СПГ обеспечивается прежде всего работой крупнейших арктических проектов: завода «Ямал СПГ» (компания НОВАТЭК, полуостров Ямал) и введённой в эксплуатацию в конце 2023 г. первой очереди проекта «Арктик СПГ-2» (полуостров Гыдан)³. Оба предприятия ориентированы преимущественно на внешние рынки и практически полностью зависят от СМП как транспортного коридора, особенно в контексте поставок в страны Азии — Китай, Японию, Южную Корею. Эффективность маршрута через СМП по сравнению с традиционными направлениями (Суэцкий канал, обход мыса Доброй Надежды) является одним из факторов, позволивших России занять ведущие позиции среди мировых экспортёров СПГ.

По данным Евростата, в первой половине 2025 г. Евросоюз приобрёл российского трубопроводного газа на сумму €2,9 млрд, тогда как закупки СПГ составили €4,5 млрд, что на 28% больше, чем годом ранее⁴. Совокупный импорт газа увеличился на 9%, что подтверждает сохраняющуюся значимость российского СПГ даже в условиях жёстких санкционных ограничений. В то же время в рамках заявлений руководства ЕС (У. фон дер Ляйен) обсуждается возможность полного отказа от российского СПГ к 2027–2028 гг., что стимулирует диверсификацию экспортных потоков в сторону азиатских рынков.

² Шевченко А. Антироссийские санкции ограничивают использование Северного морского пути европейскими компаниями. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/890931-antirossiyskie-sanktsii-ogranichivayut-ispolzovanie-severnogo-morskogo-puti-evropeyskimi-kompaniyami/>.

³ Дмитриева, Т. СПГ: задуть нельзя, развиваться! Морские порты №4 (2025). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://morvesti.ru/themes/1694/116563/>.

⁴ Банкста. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://t.me/banksta/78524>.

Особую роль играет российско-китайское энергетическое сотрудничество. В июле 2025 г. экспорт газа из России в Китай достиг рекордных 4,25 млрд м³ (рост на 11% за год), включая как трубопроводные поставки, так и СПГ. Действует межправительственное соглашение о поставках по «восточному маршруту», а проект «Арктик СПГ-2» с июня 2025 г. начал регулярные поставки СПГ в китайский порт Бэйхай (Гуанси)⁵. Эти перевозки осуществляются по маршруту СМП, что подтверждает его ключевое значение в обеспечении энергопоставок в Азию.

Развитие российско-китайского взаимодействия выходит за рамки отдельных поставок. Подписание соглашения о строительстве газопровода «Сила Сибири-2» свидетельствует о формировании долгосрочного энергетического партнёрства, способного изменить баланс на мировом рынке СПГ. Аналитики отмечают, что в перспективе после 2030 г. это может привести к снижению роли американских поставщиков СПГ и укреплению позиций России и Китая в энергетической сфере.

Параллельно Россия развивает сотрудничество с Индией. Несмотря на давление со стороны США и временное сокращение закупок, индийские нефтеперерабатывающие предприятия возобновили импорт российской нефти и проявляют интерес к закупкам СПГ. Это расширяет потенциальную географию поставок с использованием СМП, что особенно важно в условиях санкционных ограничений.

Таким образом, перевозки СПГ по Северному морскому пути отражают комплексную динамику: с одной стороны, рост экспортных потоков и укрепление энергетического сотрудничества России с азиатскими партнёрами, а с другой — усиление санкционного давления и ограничений на европейском направлении. В совокупности это делает СМП не только ключевым

⁵ Утренний обзор за 19 сентября: апелляция России в Международный суд ООН и отсрочка для металлургов [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://pravo.ru/story/260424/>.

транспортным коридором Арктики, но и важным элементом глобальной энергетической политики и международных экономических отношений.

Основная часть

Правовой режим СМП сыграл ключевую роль в реализации СПГ-проектов после введения санкционного режима в отношении Российской Федерации.

С одной стороны, государство обеспечило возможность сохранения морского пути для перевозок с более высокой экономической целесообразностью, были приняты изменения, позволяющие продлевать навигацию зимой, осуществлялись программы инвестирования в ледокольный флот, упрощены разрешительные процедуры. ФГБУ «Администрация Северного морского пути» по согласованию с Государственной корпорацией «Росатом» (инфраструктурный оператор СМП с 2018 г.) была наделена полномочиями по выдаче разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути (фактическое пересечение границ России), сам «Росатом» отвечает за лоцманскую проводку и управление ледокольным и портовым флотом, а также за привлечение инвестиций (как и сотрудничество с ВЭБ РФ, Акционерным обществом «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики»).

Северной морской путь – российская акватория, находящаяся в территориальных водах Российской Федерации, пролегающая в исключительной экономической зоне Российской Федерации, соответственно, в ней действует российское право, включая, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и др.

С другой стороны, сами проекты адаптировались под требования режима СМП. Например, компаниями НОВАТЭК и ее партнерами был создан уникальный флот газовозов ледового класса Arc7 специально для проекта «Ямал СПГ». Эти газовозы (тип Yamalmax, грузоподъемность ~170 тыс. м³ СПГ) спроектированы в соответствии со всеми нормативными требованиями России для СМП: они обладают мощным ледовым корпусом, усиленной носовой и

кормовой частью для движения во льдах кормой вперед, оснащены азимутальными пропульсивными установками для маневренности во льдах, а также отвечают Полярному кодексу (включая такие характеристики, как двойной корпус, экологически чистое топливо – в данном случае СПГ используется в качестве топлива).

Каждый газовоз СПГ перед началом эксплуатации на СМП проходит процедуру получения *разрешения на серию рейсов*. Как правило, ФГБУ «Главное управление Северного морского пути» при «Росатоме» выдает **долгосрочное разрешение** на навигационный сезон или год для флота, задействованного на конкретном проекте, поскольку однотипные суда многократно курсируют между портом отгрузки (Сабетта) и пунктами перевалки или конечными импортерами. Например, для флота Ямал СПГ было оформлено обобщенное разрешение на регулярные рейсы по утвержденным маршрутам – западному (в Европу через Баренцево море) и восточному (в Азию через Берингов пролив в летне-осенний период). Это упростило бюрократию: каждый отдельный рейс не требовал нового разрешения, пока судно действует в рамках заявленных условий (сроки, маршрут, ледокольное сопровождение при необходимости).

Ледокольное сопровождение СПГ-танкеров – отдельный аспект. Газовозы Arc7 способны самостоятельно преодолевать лед толщиной до ~1.5 метров, однако в самый тяжелый период (зима – ранняя весна) восточный сектор Арктики покрыт многолетними льдами большей толщины. Поэтому, хотя юридически СМП открыт круглый год, фактически для обеспечения зимнего экспорта СПГ государство задействовало атомные ледоколы. В 2021–2022 гг. проводились экспериментальные зимние рейсы с сопровождением ледоколов «Ямал», «50 лет Победы». Теперь, с появлением новых ледоколов ЛК-60Я, проводы газовозов зимой становятся регулярными. Это показывает синергизм правового режима и промышленного интереса: Росатом (оператор СМП) планомерно предоставляет ледоколы под график отгрузок СПГ, в том числе может формировать караваны

из нескольких газозовов для экономии ресурсов. Согласно правилам, каждый такой караван оформляется через Штаб морских операций, назначаются ответственные ледовые лоцманы. Например, в начале 2024 года осуществлен провод сразу трех газозовов с партиями СПГ проекта Ямал, что стало рекордом зимней навигации.

С точки зрения экологических требований, СПГ-перевозки выглядят предпочтительно: LNG-танкеры не перевозят нефть или мазут, риск масштабного нефтяного разлива отсутствует (СПГ в случае утечки просто испаряется). Тем не менее, к ним применяются все строгие требования по безопасности: двойной корпус (минимизирует риск повреждения от льда), дополнительные системы предотвращения пожара и утечки, подготовленные экипажи. Российские нормативы дополнились внутренними стандартами компаний – например, «Ямал СПГ» разработал и согласовал с контролирующими органами план управления безопасностью перевозок, включающий меры по предотвращению ЧС во льдах, постоянный мониторинг ледовой обстановки с помощью спутников, наличие на каждом судне опытного ледового капитана-наставника и т.д. Это не формально прописанные законы, но *soft law* и корпоративные нормы, вытекающие из общей обязанности обеспечивать безопасность мореплавания.

В итоге правовой режим СМП, хотя и предъявляет высокие требования, стал интегральной частью бизнес-модели СПГ-проектов. Его наличие стимулировало инновации (строительство Arc7 флота, создание системы управления рейсами). Без этого режима и инфраструктуры Россия не смогла бы экспортировать значительные объемы СПГ из высокоширотной Арктики. Таким образом, СМП превратился в критически важный коридор для экспорта газа, а нормы права выступили как гарантия устойчивости и безопасности этих перевозок.

Нельзя не отметить критическое влияние санкций и изменения мировой торговли на СПГ-перевозки через СМП. Геополитические события последних

лет значительно сказались на деятельности СМП, особенно в сфере СПГ. **Санкционный режим**, введенный западными странами против России с 2022 г., напрямую не запрещал судоходство через СМП, но породил ряд косвенных ограничений:

Во-первых, европейские судоходные компании и грузовладельцы фактически и юридически ушли с СМП. После начала конфликта на Украине ведущие линии (Maersk, MSC и др.) объявили об отказе от сотрудничества с Россией и использования ее арктических маршрутов. Финансовые и страховые санкции ЕС и Великобритании сделали проблематичным страхование рейсов через СМП для судов под западными флагами. Например, британские страховщики отказывались покрывать риски в российских водах. В результате к 2023 году транзитные перевозки по СМП осуществлялись почти исключительно компаниями, связанными с Россией или Китаем. Financial Times отмечала, что крупные западные перевозчики избегают СМП из-за геополитических рисков, несмотря на его потенциальную экономическую выгоду⁶. Таким образом, санкции ограничили использование СМП европейцами – маршрут стал в еще большей степени внутренним коридором России и ее восточных партнеров.

Во-вторых, изменился рынок сбыта СПГ, что повлияло на направление перевозок. Традиционно значительная часть ямальского СПГ отправлялась в Европу (Испания, Франция, Бельгия и др.). Но Евросоюз с 2022 года стремится сократить зависимость от российского газа. Уже 19-й пакет санкций ЕС, анонсированный в конце 2025 года, предусматривает полный запрет на импорт российского СПГ в Европу. Даже до этого формального запрета европейские импортеры резко снизили закупки: доля России в импорте газа в Европе упала с

⁶ Шевченко А. Антироссийские санкции ограничивают использование Северного морского пути европейскими компаниями. <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/890931-antirossiyskie-sanktsii-ogranichivayut-ispolzovanie-severnogo-morskogo-puti-evropeyskimi-kompaniyami/>.

~45% (2021 г., включая трубопроводный газ) до около 19% в 2023 г., и эти остатки планируется свести к нулю⁷.

Соответственно, российский СПГ перенаправляется на другие рынки, прежде всего в Азию. Уже к 2023–24 гг. Китай стал крупнейшим покупателем ямальского СПГ, также на Дальний Восток идут поставки в Японию, Южную Корею (отчасти через перевалку в Камчатском крае). Это означает, что растет значение *восточного маршрута СПГ*. Раньше он использовался лишь сезонно (летом), но теперь Россия планирует обеспечить круглогодичный вывоз СПГ в Азию. Это вызов для инфраструктуры: требуется обеспечить зимнюю навигацию в Восточной Арктике. Правовой режим адаптируется – Росатом уже в 2024 г. сообщил о частичном продлении навигации на восток до января, а к 2025 г. ставилась цель начать полноценную круглогодичную навигацию (хотя полностью она еще не достигнута)⁸.

В-третьих, санкции ударили по кораблестроению и технологиям СПГ. Под санкциями США оказался проект «Арктик СПГ-2» и связанные с ним суда: например, зарубежные верфи приостановили поставки заказанных газозовов для этого проекта⁹. Мембранные системы хранения СПГ, произведенные французской GTT, тоже попали под ограничения. Как отмечают эксперты, западные санкции фактически **блокируют поставку ключевого оборудования и финансирование** для новых СПГ-танкеров¹⁰. В результате во второй половине 2024 года возник дефицит танкерного тоннажа для вывоза СПГ с Гыдана –

⁷ Новый пакет санкций ЕС нацелен на российский СПГ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ru.thebarentsobserver.com/novuj-paket-sankcij-es-nacelen-na-rossijskij-spg/437402>.

⁸ Антироссийские санкции ограничивают использование Северного морского пути европейскими компаниями. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/890931-antirossiyskie-sanktsii-ogranichivayut-ispolzovanie-severnogo-morskogo-puti-evropeyskimi-kompaniyami/>.

⁹ Дмитриева, Т. СПГ: задушить нельзя, развиваться! Морские порты №4 (2025). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://morvesti.ru/themes/1694/116563/>.

¹⁰ Влияние западных санкций на морскую логистику СПГ из России ... [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://zakon.ru/blog/2025/7/10/vliyanie_zapadnyh_sankcij_na_morskuyu_logistiku_spg_iz_rossii_i_tehnologicheskij_otvet_cherez_razvit.

хранилища завода оказались переполнены, производство пришлось временно приостанавливать из-за отсутствия судов¹¹.

Россия пытается ответить локализацией строительства – на верфи «Звезда» с участием Китая строятся СПГ-танкеры серии «Кристоф де Маржери» (по имени первого газовоза Ямал-СПГ). Но их ввод запаздывает относительно плана. Возникшая проблема в том, что Россия вынуждена, возможно, допускать под санкционный проект суда под дружественными флагами с обходом санкций (так называемые «теневые» перевозки, «теневой флот»). В СМИ появлялась информация о **теневых отгрузках СПГ по СМП** – вероятно, речь о том, что газовозы без четкой принадлежности перегружали СПГ на плавучее хранилище на Камчатке или доставляли напрямую в порты Китая, обходя западные юрисдикции¹². С юридической точки зрения эти схемы работают в международных водах, вне контроля санкционных властей, но Россия заинтересована узаконить регулярность таких рейсов. Поэтому, вероятно, будут появляться новые двусторонние соглашения с импортерами (Китаем, Индией) о признании российских страховых покрытий, о безопасности мореплавания на СМП и т.п., чтобы облегчить торговлю.

Еще один эффект санкций – **ограничение участия иностранных судовладельцев**. Даже нейтральные страны и их компании проявляют осторожность, опасаясь вторичных санкций. Например, в 2023 г. ни один из крупных морских перевозчиков из Европы не заявил о возвращении на СМП, несмотря на уникальную конъюнктуру (заторы в Суэцком канале, рост фрахтов). Это сдерживает развитие транзитного потенциала СМП. Вместо этого Россия делает ставку на собственный флот и партнерство с КНР. Китайские компании (COSCO, MOL в партнерстве с китайскими банками) инвестируют в ледовый

¹¹ Дмитриева, Т. СПГ: задуть нельзя, развиваться! Морские порты №4 (2025).

¹² Будрис, А. Черное золото на темных кораблях: что такое «теневой флот» России и откуда он взялся. 2024. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.forbes.ru/biznes/508416-chernoe-zoloto-na-temnyh-korablah-cto-takoe-tenevoj-flot-rossii-i-otkuda-on-vzalsa>

флот, получая доли в танкерах СПГ. Эти суда заходят на СМП под удобными флагами, но де-факто контролируются союзниками России. Таким образом, санкции **сужают круг игроков на СМП**, но не останавливают грузопоток – он даже вырос в 2024 г., главным образом за счет СПГ¹³.

Помимо санкций, **изменения в международной торговле** также влияют на СМП. Глобальный поворот Азии к арктическим путям (в рамках китайской концепции «Полярного шелкового пути») приводит к тому, что СМП включается в планы логистики азиатских стран. Это может со временем привести к международным договоренностям по транзиту. Уже сейчас в рамках ШОС и Арктического совета обсуждались вопросы упрощения процедур на СМП для участников из дружественных государств. Например, Россия могла бы заключить соглашения о признании полярных сертификатов, о совместном использовании спутниковой системы «Бепризыв» для ледовой разведки и т.д. Таким образом, международная торговля формирует запрос на большую открытость СМП, но в текущей геополитической ситуации доступ будет предложен выборочно (прежде всего азиатским партнерам).

Наконец, упомянем, что санкционное давление усилило акцент на **национальной безопасности СМП**. Россия рассматривает попытки изоляции как угрозу, требующую укрепления своего присутствия (военные учения в Арктике, создание баз МЧС и Минобороны вдоль трассы). Правовой аспект – принятие в 2022–2023 гг. стратегии развития СМП до 2035 года, где заложены цели довести грузопоток до 80+ млн т и обеспечить безопасность. Эта стратегия имеет квазиправовой характер (утверждена правительством, задает параметры финансирования инфраструктуры и нормативных изменений). В ней учтены риски санкций: предполагается развитие собственного флота, страховых механизмов, судоремонта, чтобы СМП функционировал автономно от недружественных стран.

¹³ Антироссийские санкции ограничивают использование Северного морского пути европейскими компаниями.

Подводя итог влиянию санкций: западные ограничения **создали препятствия** для использования СМП европейцами и усложнили финансирование и техническое обеспечение проектов СПГ, но **не остановили развитие** СМП. Россия перенаправила усилия на восток, укрепила правовой контроль и ускоряет импортозамещение в арктической морской отрасли. Объемы перевозок СПГ продолжают расти, а СМП укрепляет статус важнейшей экспортной трассы для российского газа в условиях перестройки мировой торговли.

Выводы

Правовой режим Северного морского пути представляет собой сложный комплекс международных и национальных норм, обеспечивающих особые условия судоходства в Арктике. В международно-правовом плане СМП опирается на **ст. 234 UNCLOS¹⁴**, которая легитимирует введение прибрежным государством специальных правил для защиты ледовых районов. Россия максимально воспользовалась этой нормой, закрепив в своем законодательстве статус СМП как национальной транспортной коммуникации и установив разрешительный порядок плавания в акватории СМП¹⁵. Национальное регулирование охватывает все аспекты: от четкого определения границ акватории до требований к судам, порядке выдачи разрешений, обязательному ледокольному сопровождению, экологическим ограничениям¹⁶. Такой режим, с одной стороны, гарантирует безопасность и экологическую защищенность арктического судоходства, а с другой – позволяет России осуществлять эффективный контроль над движением по своей Арктике, не препятствуя,

¹⁴ Конвенция ООН по морскому праву (United Nations Convention in the Law of the Sea, UNCLOS), 1982.

¹⁵ Ланцов, А. Ю., Скаридов, А. С. Роль статьи 234 конвенции ООН по морскому праву в правовом регулировании Северного морского пути // Океанский менеджмент. 2025. №1 (30). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-stati-234-konventsii-oon-po-morskomu-pravu-v-pravovom-regulirovanii-severnogo-morskogo-puti> (дата обращения: 01.10.2025).

¹⁶ 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 (последняя редакция) // СПС «КонсультантПлюс».

впрочем, добросовестному иностранному судоходству на недискриминационной основе.

Особое внимание в статье уделено влиянию этого правового режима на перевозки СПГ – наиболее динамично растущий сегмент грузопотока СМП. Анализ показывает, что правовые требования стимулировали развитие высокотехнологичного ледового флота СПГ, полностью соответствующего нормам (ледовый класс, экологичность, безопасность и др.). Благодаря этому крупные проекты Ямал СПГ и Арктик СПГ-2 смогли интегрироваться в структуру СМП, используя его потенциал для доставки продукции на мировые рынки круглый год. Правовой режим СМП, включая поддержку ледокольной проводки, во многом предопределил успех этих проектов, сделав возможным экспорт газа из труднодоступных высокоширотных месторождений.

В то же время, режим СМП **не остается статичным** – на него влияют внешние факторы, прежде всего санкции и перераспределение глобальной торговли энергоносителями. Санкционное противостояние подтолкнуло Россию к усилению суверенных элементов режима: введению обязательного уведомления для военных кораблей, ориентации на собственный флот, перераспределению грузопотоков в обход недружественных юрисдикций. Объем перевозок СПГ через СМП продолжает расти, но теперь почти исключительно в направлении Азии, что ставит новые задачи перед правовым регулированием – обеспечить круглогодичную навигацию на восточном маршруте, заключить двусторонние соглашения с основными импортерами, учесть экологические риски более интенсивного судоходства.

В заключение можно констатировать, что **правовой режим СМП доказал свою эффективность**: он обеспечил баланс между международным правом и национальными интересами России в Арктике, создал предсказуемые условия для судоходства и инвестиций (на примере СПГ-проектов), а также обладает достаточной гибкостью для адаптации к новым вызовам (санкционным и

геополитическим). В перспективе дальнейшее развитие СМП потребует поддержания этого баланса. На международном уровне – продолжать позиционировать СМП в рамках права UNCLOS, сохраняя сотрудничество с арктическими и азиатскими странами. На национальном уровне – совершенствовать нормативную базу (в области поиска и спасания, связи, страхования рисков), наращивать ледокольный и аварийно-спасательный флот, ужесточать экологические стандарты по мере необходимости. Перевозка СПГ останется флагманским направлением использования СМП, и правовой режим будет и далее во многом формироваться вокруг поддержки этой стратегической для России отрасли. Таким образом, Северный морской путь из области теории международного права превратился в живую транспортную артерию, режим которой динамично развивается на стыке национального законодательства и международных обязательств России.

Источники:

1. Конвенция ООН по морскому праву (United Nations Convention in the Law of the Sea, UNCLOS), 1982 // СПС «КонсультантПлюс».
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 24.06.2025) // СПС «КонсультантПлюс».
3. Федеральный закон № 184-ФЗ от 28.06.2022 (о полномочиях Росатома на СМП)
4. 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 (последняя редакция) // СПС «КонсультантПлюс».
5. Постановление Правительства РФ от 18.09.2020 N 1487 (ред. от 31.01.2024) «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного

морского пути» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // СПС «КонсультантПлюс».

6. Приказ Минтранса России от 24.01.2022 N 17 (ред. от 28.09.2022) «Об утверждении Правил ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути» (Зарегистрировано в Минюсте России 01.06.2022 N 68662) // СПС «КонсультантПлюс».
7. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс) (вступил в силу для Российской Федерации 1 января 2017 года) // <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201712260021>.