

Секция «44.4 Актуальные вопросы современного международного права»

**Северный морской путь: международно-правовая позиция России в контексте  
российско-китайских отношений**

**Научный руководитель – Рылова Мария Александровна**

***Каплуненко Полина Викторовна***

*Студент (бакалавр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический  
факультет, Кафедра международного права, Москва, Россия

*E-mail: tien-08@mail.ru*

Конференция «Ломоносов-2026»

Секция «Актуальные вопросы современного международного права»

Научный руководитель – Рылова Мария Александровна

Студент - Каплуненко Полина Викторовна

**СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ ПОЗИЦИЯ РОС-  
СИИ В КОНТЕКСТЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ**

В международно-правовом плане ключевым остается вопрос: является ли режим СМП проявлением свободы судоходства или пространством, где прибрежное государство вправе устанавливать усиленные обязательные требования и разрешительный порядок доступа.

Российская позиция обосновывает исключительно-разрешительный характер плавания по СМП, опираясь на нормы Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция), национальное законодательство и историко-правовые аргументы. Интерес представляет подход Китая, который признает права арктических государств, но подчеркивает значение свобод судоходства.

1. В российском праве СМП закреплен как акватория, включающая внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую ИЭЗ [2,3]. Центральным элементом выступает разрешение на плавание, выдаваемое при соблюдении обязательных требований. Этот порядок - не ограничение свободы судоходства, а механизм управления рисками в экстремальных условиях Арктики.

Как отмечает член Международно-правового совета при МИД России В. Котляр: «правовой режим СМП базируется на ст. 234 Конвенции, предоставляющей прибрежному государству особые полномочия в покрытых льдом районах» [9]. ФЗ № 132 закреплено понятие СМП как «исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации РФ», а плавание осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права [2].

2. Юридическую основу дискуссии составляет различие режимов мирного прохода (ст. 17–19) и транзитного прохода (ст. 38–44) по Конвенции. Мирный проход действует в территориальном море и может приостанавливаться. Транзитный проход установлен для международных проливов, не подлежит приостановлению.

Российская позиция исходит из того, что не все маршруты СМП подпадают под понятие международного пролива в смысле части III Конвенции, поскольку исторически не использовались для международного судоходства. Как отмечает П.А. Гудев, «в советские годы через СМП особо никто не плавал, были некоторые экспериментальные проводки, но международные грузы здесь не возились» [8]. Китай, официально не оспаривая позицию РФ, в практической деятельности исходит из максимальной свободы судоходства и заинтересован в минимизации административных барьеров при проходе.

3. Центральным аргументом России выступает ст. 234 Конвенции, закрепляющая право прибрежных государств принимать недискриминационные законы для предотвращения загрязнения в покрытых льдом районах ИЭЗ,

Коллизия между недискриминационностью и разрешительным порядком снимается функционально: разрешение не дискриминация, если условия (ледовый класс, страхование) равны для судов всех флагов и обусловлены природными условиями.

Как отмечают Г. Ляшко и В. Гаврилов: «разрешение – это подтверждение технической готовности судна, стандарт для зон экологической уязвимости» [10]. Таким образом ст. 234 предоставляет государству широкие полномочия, позволяя вводить особый режим доступа, включая уведомительный или разрешительный порядок, с целью сохранения арктической среды.

4. В российской доктрине используется аргумент, связанный с институтом исторических вод. В диссертации Е.Л. Соколовой показано, что признание вод «историческими» опирается на длительное, непрерывное и публичное осуществление государством власти при отсутствии существенных возражений других государств [11]. В отношении арктических морей России приводятся: длительная практика освоения, развитие ледокольного флота, установление правил плавания и обеспечение безопасности.

Как отмечают Г. Ляшко и В. Гаврилов, правовой режим СМП носит гибридный характер, основываясь не только на ст. 234, но и на сложившихся исторических правах России [10]. Этот аргумент работает как подтверждение того, что усиленное регулирование отражает длительно сложившуюся практику управления рисками.

5. Официальная позиция КНР выражена в Белой книге Госсовета КНР "China's Arctic Policy" (2018). Китай уважает суверенитет и юрисдикцию арктических государств, действует в соответствии с международным правом и проявляет интерес к формированию «Полярного шелкового пути». Юридически это создает двойственный подход: признание ведущей роли прибрежных государств и стремление к предсказуемому и экономически эффективному доступу к маршрутам СМП.

В публичных разъяснениях МИД КНР (официальный представитель Линь Цзянь) подчеркивал, что Китай готов работать с Россией над совместным развитием и эксплуатацией маршрутов, а также укреплять сотрудничество в строительстве инфраструктуры [4].

Эмпирические данные подтверждают рост значения СМП: в навигацию 2025 г. зафиксировано 103 транзитных рейса, объем груза — около 3,2 млн тонн (данные Centre for High North Logistics).

Сотрудничество получает институциональную основу: в 2024 г. создана подкомиссия по российско-китайскому сотрудничеству на СМП, в октябре 2025 г. одобрен план действий, ориентированный на развитие перевозок и повышение эффективности логистики. Заявление посла РФ в КНР И. Моргулова в феврале 2026 г. о высокой заинтересованности китайских партнеров в развитии СМП подтверждает, что экономическая эффективность маршрута перевешивает потенциальные юридические разногласия.

Россия строит режим СМП как исключительно-разрешительный и обосновывает его: а) ст. 234 Конвенции как специальную норму для ледовых районов; б) разграничение режима проходов, при котором транзитный проход не может автоматически охватывать всю трассу; в) историко-правовые аргументы, раскрытые в доктрине исторических вод и концепции ограниченных исторических прав.

КНР прямо не оспаривает юрисдикцию РФ, но стремится к свободе судоходства в ледовых районах, подчеркивает значимость развития арктических маршрутов. Российско-китайское взаимодействие возможно при сохранении недискриминационности российского регулирования в логике ст. 234 Конвенции, а также при учете КНР объективных ограничений свободы судоходства в ледовых районах. Россия сохраняет приоритет разрешительного порядка как механизма управления рисками и ответственности за предотвращение аварий и загрязнения в Арктике.

1. Конвенция ООН по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) // Офици-

альный сайт ООН. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf).

2. ФЗ от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории СМП» // СЗ РФ. 2012. № 31. Ст. 4321.

3. Приказ Минтранса РФ от 06.04.2021 № 110 «Об утверждении Правил плавания в акватории СМП»// <http://publication.pravo.gov.ru>.

4. Заявление официального представителя МИД КНР Линь Цзяня от 19 сентября 2025 г.// <https://www.fmprc.gov>.

5. Centre for High North Logistics. Main Results of NSR Transit Navigation in 2025 // CHNL. URL: <https://chnl.no>.

6. Россия и Китай утвердили план по дальнейшему развитию перевозок по СМП // Смотрим. 14.10.2025. URL: <https://smotrim.ru>

7. Буник И.В. Международно-правовые основания регулирования Россией судоходства по СМП: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / М., 2007. 198 с.

8. Гудев П.А. СМП: перспективы легитимизации национального статуса в рамках международного права.//Арктика и Север. 2020. № 41. С.130-147.

9. Котляр В. Использование ледоколов в акватории СМП пути для обеспечения безопасности мореплавания судов под иностранным флагом: правовые основы и сложившаяся практика// Pro-Arctic.23.10.2015.

10. Ляшко Г., Гаврилов В. Так исторически сложилось: режим судоходства в акватории СМП как пример ограниченного исторического права.// Международное правосудие. 2025. Т. 15. № 4. С. 80–103.

11. Соколова Е.Л. Институт исторических вод в современном международном праве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / М., 2015. 195 с.