



Научно-исследовательский журнал «International Law Journal»

<https://ilj-journal.ru>

2025, Том 8, № 2 / 2025, Vol. 8, Iss. 2 <https://ilj-journal.ru/archives/category/publications>

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности: 5.1.5. Международно-правовые науки (юридические науки)

УДК 341.018

Санкционные запреты и ограничения при осуществлении морских перевозок грузов с участием России

¹ Слаутин А.У.,

¹ Славяно-греко-латинская академия

Аннотация: данная статья посвящена анализу санкционных ограничений, наложенных на международные морские перевозки, с акцентом на их влияние на российский сектор судоходства. Рассматриваются ключевые аспекты международного права, регулирующего морскую логистику, и детально описываются основные виды санкций, применяемых к России, именно с точки зрения международных морских перевозок грузов, включая запреты на заход в порты, ограничения на страхование судов, блокировку участия в тендерах и замораживание активов. Также исследуется воздействие санкций на глобальную логистику, в частности на цепочки поставок и рост издержек.

Особое внимание уделяется ответным мерам со стороны России, таким как закрытие портов для иностранных судов, повышение портовых сборов, развитие внутренней транспортной инфраструктуры и стимулирование отечественного судоходства. В статье представлена оценка мер адаптации российских судовладельцев, включая переориентацию на восточные рынки, создание собственной системы страхования, использование транзитных портов и смену флага судов.

Предложенные стратегии и обзор законодательных актов формируют целостное представление о текущей ситуации в отрасли, отражая как вызовы, так и возможности для российского морского транспорта в условиях усиленного санкционного давления.

Ключевые слова: санкции, международная логистика, морские перевозки, российское судоходство, международное право, страхование судов, адаптация, внутренние водные пути, ответные меры России

Для цитирования: Слаутин А.У. Санкционные запреты и ограничения при осуществлении морских перевозок грузов с участием России // International Law Journal. 2025. Том 8. № 2. С. 100 – 118.

Поступила в редакцию: 5 декабря 2024 г.; Одобрена после рецензирования: 6 февраля 2025 г.; Принята к публикации: 19 марта 2025 г.

Sanctions bans and restrictions on maritime transportation of cargo with participation of Russia

¹ Slautin A.U.,

¹ Slavic-Greek-Latin Academy

Abstract: this article is devoted to the analysis of sanctions restrictions imposed on international maritime transportation with an emphasis on their impact on the Russian shipping sector. The key aspects of international law governing maritime logistics are considered and the main types of sanctions applied to Russia are described in detail, specifically from the point of view of international maritime cargo transportation, including port entry bans, restrictions on ship insurance, blocking of participation in tenders and asset freezes. The impact of sanctions on global logistics in particular on supply chains and rising cost, is also being investigated.

Special attention is being paid to Russia's retaliatory measures, such as the closure of ports for foreign vessels, increased port fees, the development of domestic transport infrastructure and the promotion of domestic shipping.

The article presents an assessment of the adaptation measures of Russian shipowners including reorientation to eastern markets, creation of their own insurance system, use of transit ports and flag change of ships.

The proposed strategies and a review of legislative acts form a comprehensive picture of the current situation in the industry, reflecting both the challenges and opportunities for Russian maritime transport in the face of increased sanctions pressure.

Keywords: *sanctions, international logistics, maritime transportation, Russian shipping, international law, ship insurance, adaptation, inland waterways, Russian retaliatory measures*

For citation: Slautin A.U. Sanctions bans and restrictions on maritime transportation of cargo with participation of Russia. International Law Journal. 2025. 8 (2). P. 100 – 118.

The article was submitted: December 5, 2024; Approved after reviewing: February 6, 2025; Accepted for publication: March 19, 2025.

Введение

Международные морские перевозки являются краеугольным камнем глобальной торговли, соединяя страны и континенты, и тем самым, обеспечивая движение большинства мировых грузопотоков. Энергоносители, сельскохозяйственная продукция, промышленные товары и сырье — все это транспортируется морским путем, играя жизненно важную роль в мировой экономике. Такой объемный сектор логистики регулируется нормами международного права, включая Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года (UNCLOS) [1], которая устанавливает рамки использования морских пространств и свободного судоходства. Также ключевую роль играют положения Устава ООН, касающиеся равенства суверенитета государств и свободы торговли.

Однако санкции, вводимые рядом стран и организаций, включая Европейский Союз (ЕС), США и Великобританию, значительно изменяют глобальную логистическую картину. Эти санкции часто вызывают споры о своей законности, так как, по мнению многих экспертов, подрывают основы международного права. Принципы, такие как свобода судоходства и невмешательство в суверенные дела государств, закрепленные в международных конвенциях, оказались оспоренными в условиях использования санкций в качестве геополитического инструмента.

Эти ограничительные меры в первую очередь затрагивают ключевые области, такие как перевозка энергоносителей (включая нефть, газ, уголь), товаров военного и двойного назначения, а также технологий высокого уровня. Санкции применяются как к юридическим и физическим лицам, так и к конкретным судам, вовлеченным в деятельность, не допустимую с точки зрения санкционных режимов. Вводимые меры накладывают ограничения на фрахт, страхование и обслуживание судов, а также на определение логистических маршрутов, что приводит к серьезным изменениям в цепочках поставок.

В данной статье рассматриваются основные направления санкционных ограничений, их влияние на российскую морскую логистику, проблемы для судоходных компаний и методы адаптации, обеспечивающие продолжение их деятельности в новых условиях.

Цель исследования – анализ санкционных ограничений, наложенных на международные морские перевозки, и их влияние на российский сектор судоходства. Исследование направлено на предоставление комплексной картины текущей ситуации в отрасли, изучение ответных мер России, а также возможностей адаптации российских судовладельцев в условиях изменившихся геополитических и экономических условий.

Задачи – сформировать полное представление о текущем состоянии и будущих возможностях отрасли морских перевозок в условиях санкционного давления.

Гипотеза – санкционные ограничения, наложенные на международные морские перевозки, существенно изменили глобальные логистические цепочки и создали серьезные вызовы для российского морского сектора, однако скоординированные усилия в виде ответных мер, адаптации отечественного судоходства и переориентации на новые рынки способны минимизировать негативные последствия и даже открыть новые возможности для развития отрасли. Данная гипотеза предполагает, что, несмотря на санкционное давление, российская судоходная отрасль обладает потенциалом для устойчивости и развития при грамотной реализации стратегий адаптации.

Материалы и методы исследований

В исследовании применены следующие теоретические методы: сравнительный анализ, синтез, вравнительный метод, классификация, моделирование, обобщение, прогнозирование, системный подход и право-

вой анализ. Использовались также экономический анализ, кейс-стади (анализ примеров гуманитарных перевозок или мер адаптации) и прогностический метод.

Эмпирическая база исследования: Нормативные правовые акты, научная, правовая литература.

Результаты и обсуждения

I. Санкции, применяемые к России

Санкции, применяемые к России, постоянно обновляются. К уже внесенным в списки “санкционным компаниям и лицам” добавляются новые физические и юридические лица, новые товары, суда. В принципе нет никакого смысла даже указывать актуальные номера “санкционных пакетов”, так как актуальные на сегодня данные уже в следующем месяце могут быть расширены новым списком.

Отмечу основное – все санкции напрямую влияют как на экспорт, так и на импорт, распространяясь на различные области морской логистики. В качестве небольшого отступления добавлю, что снятие санкционных ограничений является крайне редким явлением, и таких прецедентов значительно меньше по сравнению с введением новых мер и внесением в списки новых компаний и лиц. В случае возникновения интереса, прецеденты, полагаю можно найти в практике суда ЕС, где рассматривались дела по оспариванию санкций. Однако отмечу, что в подобных делах, когда компании или физические лица пытались признать меры незаконными, санкции были сняты, из-за формальных юридических недостатков (например, недостаточная обоснованность введённых санкций).

Итак, основные меры применительно к перевозкам с Россией включают:

а) Запрет на заход российских судов в порты

В странах Евросоюза (ЕС): Российский флот ограничен в посещении портов Евросоюза согласно Регламенту ЕС 833/2014 [2] и последующим поправкам, включая Регламент ЕС 2022/576 [3], за исключением следующих случаев:

- проведение гуманитарных грузоперевозок (поставка продовольствия, лекарств, медикаментов, топлива и других жизненно важных товаров).

- ситуации, требующие чрезвычайной технической помощи или спасательных мероприятий.

Остановимся немного подробнее на разрешенных пока гуманитарных перевозках. Гуманитарные перевозки составляют одно из немногих исключений в строгих санкционных ограничениях, наложенных на российские суда в рамках регламентов Европейского союза. Это исключение прописано в санкционных актах ЕС, включая Регламент ЕС 833/2014 [2] и его поправки, такие как Регламент ЕС 2022/576 [3].

Что такое гуманитарные перевозки?

Гуманитарные перевозки подразумевают транспортировку грузов, которые имеют жизненно важное значение для обеспечения базовых потребностей людей в чрезвычайных ситуациях. В контексте санкций ЕС это определение охватывает:

- перевозки продуктов питания;
- медицинские товары (включая фармацевтические препараты и оборудование);
- грузы для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций (например, материалы для ремонта инфраструктуры, средства первой необходимости);
- специальные грузы для обеспечения энергетической или водной безопасности пострадавших регионов.

И как же действует исключение для гуманитарных перевозок?

Суда под российским флагом могут заходить в порты Европейского Союза для совершения гуманитарных миссий при выполнении следующих условий:

- официальное подтверждение характера груза. Нужно предоставить документы, подтверждающие, что груз предназначен исключительно для гуманитарных целей. Это могут быть контракты, накладные и письма от международных организаций (например, ООН, Красного Креста или ВОЗ).

- разрешение компетентных органов ЕС. Перед входом в порт страна-член ЕС, в чью юрисдикцию входит порт, должна одобрить заход судна. Для этого подаётся предварительное письмо-запрос с полным перечнем груза и маршрута.

- целевая направленность груза. Груз должен быть целенаправленно предназначен для регионов, страдающих от нехватки ресурсов по объективным причинам (например, катастрофы, блокировки поставок).

Ниже приведу ряд примеров гуманитарных перевозок в условиях санкционных запретов и ограничений:

- поставка медицинского оборудования. В начале пандемии COVID-19 гуманитарные грузы стали исключением из ограничений. Некоторые российские суда транспортировали медицинское оборудование, защитные средства и лекарства в страны ЕС.

- перевозка зерновых продуктов. Определённые гуманитарные миссии предполагали транспортировку пшеницы и зерновых, предназначенных для стран ЕС и территорий за пределами Европы, находящихся в кризисной ситуации (например, в государства Африки или Азии).

- энергетические поставки. Энергоресурсы, поставляемые для обеспечения минимальных потребностей, также попадали под гуманитарное исключение. Например, перевозки сжиженного газа или угля для государственных нужд стран, зависящих от энергоснабжения.

И даже не смотря на введенное исключение из запрета, трудности и барьеры для судовладельцев при выполнении гуманитарных перевозок остаются – они постоянно сталкиваются с серьезными ограничениями:

1. Продолжительные проверки и бюрократический процесс

Чтобы судно получило разрешение на вход в порт ЕС, требуется:

- предоставление полных данных о грузе (декларации, разрешения, лицензии, спецификации и т.п.);
- подтверждение от международных организаций, отвечающих за разрешения подобного рода поставок;
- проверка всех документов на соответствие санкционным требованиям (с точки зрения актуальности на текущий момент).

Понятно, что все эти процедуры часто занимают продолжительное время, что замедляет доставку.

2. Финансовые трудности

Многие судовладельцы и другие морские операторы сталкиваются с отказом страховых компаний ЕС в предоставлении покрытий. Страхование гуманитарных перевозок, хоть и разрешено, часто требует исключительного подтверждения назначения груза, что повышает стоимость услуг.

3. Ограничения по экипажам

Гуманитарные миссии требуют экипажи, которые могут проходить паспортный контроль в странах Евросоюза. Однако в связи с ограничениями на въезд для российских граждан наличие экипажа становится серьезной проблемой.

4. Опасения санкционных рисков

Даже при соблюдении всех процедур некоторые порты ЕС проявляют осторожность и откладывают разгрузку российских судов из-за опасений, что груз может быть связан с попытками обхода санкций. Это особенно актуально для дорогостоящих или стратегически значимых грузов.

5. Транспортировка через третьи страны

Для избегания международных конфронтаций некоторые грузы направляются через третьи страны, например Турцию или Грузию, увеличивая общую стоимость и сложность логистики.

6. Юридические аспекты и разъяснения

Помимо того, что анализ возможности выполнения данного рейса с точки зрения актуального на текущий момент законодательства ЕС в целом, конкретной страны назначения (порт выгрузки) в частности требует наличие высококвалифицированных юристов (комплаенс менеджеров). Но даже проведя полную проверку все юристы, занимающиеся международными перевозками, все равно подчёркивают следующие ключевые моменты:

-регламент ЕС включает исключения для гуманитарных миссий, однако трактовка этих исключений зависит от государства-члена. Это создаёт правовую неопределенность.

-суда, выполняющие гуманитарные миссии, должны быть готовы к многоуровневым проверкам: груз проверяется при выходе из российской территории, при пересечении морских зон и при прибытии в порт назначения.

В США: Исполнительный приказ (Executive Order) 14066 [4] запрещают вход в американские порты российских судов и связанных с Россией операторов.

США ввели один из самых жестких пакетов санкций в отношении российских судовладельцев и морского бизнеса. Эти меры регулируются Executive Order 14066 [4], подписанным президентом 8 марта 2022 года, а также различными актами Министерства финансов США. Основной целью является ограничение экономического влияния России, связанного с морской торговлей, а также давления на связанные с Россией компании и операторов.

Рассмотрим более подробно действующие запреты, исключения, их последствия и сложности, с которыми сталкиваются российские судовладельцы.

Executive Order 14066 [4] вводит широкий спектр ограничений для российского морского бизнеса.

Основные положения включают:

- полный запрет на заход российских судов в порты США:

Запрет распространяется на все суда, зарегистрированные в России или плавающие под российским флагом. Это касается как торговых, так и грузовых судов. Под запретом также находятся суда, которые прямо или косвенно управляются российскими операторами или выступают в интересах российских компаний.

- ограничения на услуги, связанные с судоходством:

Американским компаниям запрещено предоставлять услуги в морском секторе, включая страхование российских судов и грузов, помощь в логистике или резервировании портов, поставке морских запасов и топлива.

-блокировка финансовых транзакций для российских судовладельцев:

Это включает запрет на обработку платежей и финансовые операции, связанные с российскими судами или морскими перевозками, находящимися под санкцией США.

-секторальные санкции против энергетического сектора:

Данным приказом также запрещаются перевозки российского энергетического сырья (таких как нефть и газ) в США. Этот запрет был введен как часть торговых ограничений.

Вместе с тем существуют редкие исключения, которые допускают заход российских судов в порты США или предоставление ограниченной помощи:

1. Гуманитарные миссии

Суда, перевозящие гуманитарные грузы (продовольствие, медикаменты, оборудование для ликвидации ЧС), могут получить временное разрешение на вход в американские порты. Хотелось бы отметить, что существует значительная разница в гуманитарных рейсах судов из России в страны ЕС и США. Прежде всего она связана с разными правовыми нормами, подходами к санкциям, а также процедурами допуска для российских судов в порты этих регионов.

Давайте подробно разберем основные отличия в гуманитарных рейсах судов из России в страны ЕС и США:

Правовое регулирование гуманитарных рейсов

Для стран ЕС и США действуют разные законодательные акты, регулирующие исключения для гуманитарных перевозок.

В странах ЕС. Гуманитарные рейсы российских судов регулируются Регламентом ЕС 833/2014 [2] и его последующими поправками, включая Регламент ЕС 2022/576 [3]. Эти документы разрешают исключения для гуманитарных перевозок при условии строгого их обоснования. Перечень гуманитарных грузов зачастую включает продовольствие, медикаменты, топливо и иные жизненно важные товары.

В США. США оперируют через Executive Order 14066 [4] (и аналогичные указы), а также санкции, введенные Управлением по контролю за иностранными активами (OFAC, Министерство финансов США). Американские исключения для гуманитарных миссий более ограничены. Основное внимание уделяется предотвращению гуманитарных кризисов, но предоставление разрешения на заход в порты США гораздо сложнее получить, чем в ЕС.

Таким образом можно заключить, что ЕС более регулярно предоставляет исключения для гуманитарных миссий по сравнению с США, чьи санкции нацелены на строгую блокаду российского флота.

Процедура получения разрешений

Гуманитарные рейсы требуют предварительного разрешения со стороны регулирующих органов стран назначения.

В странах ЕС. Российский судовладелец должен предоставить полный перечень груза и доказательства гуманитарных целей. Документы обычно направляются в администрацию страны-члена ЕС, в чей порт планируется заход. Решение принимается на национальном уровне. Это позволяет некоторым странам ЕС относиться к запросам российских судов более лояльно при наличии доказательств гуманитарного характера груза.

В США. Решение о допуске гуманитарного груза принимает Министерство финансов через OFAC. Каждый случай рассматривается в индивидуальном порядке, что делает процесс более затянутым и бюрократическим. Зачастую даже при наличии гуманитарных оснований власти США принимают решения об отказе.

Таким образом можно сделать вывод, что в странах ЕС процедуры гуманитарных рейсов регулируются локально в рамках общего законодательства ЕС, в то время как в США решения гораздо более централизованы и подчинены дополнительным ограничениям.

Типы разрешенных гуманитарных грузов

Санкционные исключения применяются для разного рода гуманитарных поставок, но есть отличия в типах грузов, допускаемых к перевозке.

В странах ЕС. Основной упор делается на транспортировку жизненно важных товаров, таких как продовольствие, медицинские препараты и оборудование, энергоресурсы вроде нефти или сжиженного природного газа, если они предназначены для сохранения критической инфраструктуры.

В США. Категории гуманитарных грузов более узкие. США сосредотачиваются главным образом на продовольствии и лекарствах. Топливо и энергоносители полностью исключены из гуманитарных поставок в рамках санкций.

Таким образом можно заключить, что в странах ЕС демонстрируется более широкий подход к определению гуманитарных грузов, включая даже энергоносители, в то время как США ограничивают список только предметами первой необходимости.

Политическое восприятие и проверки

В странах ЕС. Отношение к гуманитарным миссиям более сбалансированное. Хотя запрет на заход в порты распространяется на российские суда, гуманитарной помощи придаётся значительная важность. Суды практически гарантированно смогут завершить свою миссию при соблюдении всех условий. Контролирующие органы уделяют внимание обеспечению прозрачности перевозки, но без излишнего усложнения процесса.

В США. Политическое давление на минимизацию взаимодействия с российскими судами намного выше. Даже гуманитарные рейсы проходят тщательные проверки, а подозрение в двойном назначении груза может привести к его задержке, аресту или отказу в разрешении. Суды и грузы подвергаются более жёсткому контролю на предмет возможного обхода санкций.

По результатам сравнения можно прийти к выводу, что в странах ЕС лояльнее относится к гуманитарным перевозкам из России, в то время как США действуют сугубо в рамках строгой политической линии.

Логистические сложности

В странах ЕС. Для перевозчиков проще адаптироваться, поскольку многие порты являются транзитными узлами, и российские грузы могут проходить через третьи страны в рамках гуманитарных программ. Московские операторы широко работают с нейтральными государствами (например, Турцией или странами Ближнего Востока), чтобы доставлять гуманитарные грузы в ЕС.

В США. Гуманитарные перевозки ограничены крайне строгими санкционными мерами. Российским компаниям приходится прибегать к сложным логистическим схемам, таким как отправка груза через соседние страны (Мексику, Канаду), что удорожает процесс. Также применение обходных схем повышает риск санкционных нарушений. Например, США строго отслеживают использование судов из третьих стран, занимающихся перевозкой грузов с российским происхождением.

Таким образом можно утверждать, что гуманитарные миссии в ЕС проще организовать, чем рейсы в США, из-за географической близости и возможностей работы через третьи страны.

И в качестве общего заключения к подходам к выполнению гуманитарных рейсов между странами ЕС и США:

Разница в подходах ЕС и США к гуманитарным перевозкам российских судов обусловлена особенностями законодательных систем, уровнем политической напряжённости с Россией и стратегией применения санкций. В странах ЕС гуманитарные миссии более реалистичны и гибко регулируются. При наличии доказательств гуманитарного характера груза и соблюдении процедур суда могут заходить в порты ЕС без значительных препятствий. В США риски и сложности для судовладельцев выше. Даже гуманитарные перевозки требуют сложных процедур разрешения, а любое подозрение в нарушении может привести к серьёзным последствиям. В любом случае, всем российским судовладельцам, работающим на гуманитарных миссиях, рекомендуется тщательно готовить документацию и работать с международными посредниками для снижения рисков в обеих юрисдикциях.

2. Непредвиденные обстоятельства

Сюда включаются случаи, когда судно нуждается в экстренной технической помощи для предотвращения экологических или технологических катастроф (например, утечки нефти или серьёзной аварии).

3. Освобождение для транзита отдельных грузов

Американская администрация может сделать исключения для определённых типов грузов, если это необходимо с точки зрения национальной и международной безопасности.

В Великобритании: Закон “Россия (санкции) (выход из ЕС) 2019, Великобритания” (The Russia (Sanctions) (EU Exit) Regulations 2019) [5], дополненный поправками 2022 года, запрещает вход российских судов в британские порты. Ограничения включают запрет на предоставление технического обслуживания, заправки и другой портовой инфраструктуры. Отмечу также, что Великобритания наиболее строго относится к санкционному вопросу, и исключения почти не предоставляются. И хотя в законодательстве Вели-

В Великобритании существует теоретическая возможность получения лицензий или специальных разрешений для гуманитарных операций, но такая деятельность строго определена как жизненно необходимая для защиты жизни и здоровья. Для получения такого разрешения необходимо обратиться в соответствующий правительственный орган (например, Управление по реализации финансовых санкций Великобритании OFSI), который оценивает каждый случай индивидуально (и на практике почти не используется).

б) Ограничения на заход иностранных судов в российские порты

Иностранные судовладельцы избегают захода в российские порты из-за высокого риска попадания в санкционные списки США, ЕС или Великобритании. Это привело к значительному сокращению международного судоходного трафика в российских портах. Само использование российских портов как транзитных узлов становится затруднительным, снижая их привлекательность для международных перевозчиков. Перевозки в порты РФ продолжают осуществляться, хотя объем их очень сильно сократился. Ниже остановлюсь подробнее на основных направлениях перевозок, характере перевозимых грузов и странах, продолжающих сотрудничество с Россией, не смотря на введенные санкционные ограничения.

Основные направления грузопотока в российские порты

Черное море / Юг России: Новороссийск, Туапсе, Темрюк. Эти порты остаются активными для перевалки некоторых категорий грузов. Новороссийск используется для экспорта зерна, сельхозпродукции и некоторых металлов. Некоторые международные партнеры, такие как Турция, все еще сотрудничают с российскими портами на юге.

Дальний Восток: Владивосток, Находка, Восточный. Дальний Восток стал важной зоной для судоходного трафика в условиях санкций. Эти порты используются для транспортировки грузов в Азию, включая Китай, Индию и другие страны, менее зависимые от западных санкций. Через эти порты идут контейнерные грузы, уголь, сжиженный газ (СПГ) и нефть.

Балтийский регион: Усть-Луга, Приморск. Порты Балтийского моря используются преимущественно для вывозки нефти, нефтепродуктов и газа, однако они столкнулись с серьезным снижением объемов из-за ухода крупных западных перевозчиков. Тем не менее, страны Ближнего Востока, Азии или Африки могут быть конечными точками таких грузов.

Арктические регионы: Мурманск, Сабетта. Эти порты обслуживаются для вывоза сжиженного природного газа (СПГ) через Северный морской путь. Основные грузополучатели — страны Азии, включая Китай.

Типы грузов, перевозимых через российские порты

Энергоресурсы: Основные рейсы связаны с поставками нефти, нефтепродуктов, угля и газа (особенно СПГ). Эти грузы идут преимущественно на азиатские рынки.

Сельскохозяйственная продукция: Россия продолжает активно экспортировать зерно (пшеницу, кукурузу) в Турцию, Египет и другие страны Ближнего Востока и Африки.

Металлы и химическая продукция: Несмотря на санкции, есть страны, готовые приобретать сталь, алюминий, удобрения и другие материалы, которые по-прежнему вывозятся морским транспортом.

Контейнеры: Контейнерный трафик во многом переориентировался на азиатские направления (Китай, Индия, Турция), но объемы значительно снизились.

Какие страны сотрудничают с российскими портами

Китай, Индия, Турция: Эти страны продолжают взаимодействовать с Россией, включая транспортировку грузов морским путем.

Ближний Восток (ОАЭ, Саудовская Аравия, Египет): Эти регионы активно сотрудничают с Россией по энергетическим и сельскохозяйственным грузам.

Юго-Восточная Азия: Несмотря на напряженную международную ситуацию, некоторые страны (например, Вьетнам) выстраивают логистику, связанную с российскими портами.

Ограничения и особенности

Большинство крупных международных судоходных компаний (MAERSK, MSC, CMA CGM и другие) прекратили работу в России. Однако судоходство поддерживается с помощью компаний из Китая, Турции и стран Ближнего Востока. Санкционные ограничения заставили использовать российские порты в основном для рейсов к "дружественным" странам. Это делает транспортировку более дорогой и сложной, но не полностью останавливает операции.

В качестве итога по данному разделу. В российские порты выполняются рейсы, преимущественно связанные с экспортом энергоресурсов (нефть, газ), сельскохозяйственной продукции (зерно) и некоторых промышленных товаров (металлы, химия). Сегмент экспорта переориентировался на азиатские страны, Турцию, страны Ближнего Востока и Африки. Основными же регионами для рейсов являются Черное море, Дальний Восток и Арктика.

в) Ограничения на использование рынка западных страховщиков для российских судовладельцев

С введением санкционных ограничений российские судовладельцы потеряли доступ к большинству международных страховых рынков, включая страхование от P&I Клубов (Клубы взаимного страхования ответственности судовладельцев) и основных западных страховщиков. Среди организаций, отказавшихся страховать суда из-за санкций, находятся крупнейшие мировые P&I Клубы, которые покрывают около 90% мировых судов. Например, норвежские и британские страховщики, лидеры иностранного рынка страхования, прекратили предлагать свои услуги российским судовладельцам.

Для захода морского судна в порт требуется соблюдение множества международных конвенций, регламентирующих требования к страховому покрытию, регулирующих права и обязанности государств в морских акваториях, включая необходимость страхования судна на предмет:

- экологического ущерба.
- последствий разлива нефти.
- ответственности за ущерб третьим лицам и имущественные риски.
- за удаление остатков кораблекрушений.
- разлив бункерного топлива.

Соблюдение данных нормативов проверяется портовыми властями стран, и при несоответствии судну попросту могут отказать в разрешении на заход в порт.

Несмотря на значительные ограничения на страхование, некоторые западные страховщики всё же предлагают услуги российским компаниям. Например, часть немецких и греческих страховых компаний продолжает сотрудничество с российскими судовладельцами по ограниченному кругу страховых услуг. Однако это сотрудничество чаще всего реализуется через местных брокеров и сопряжено со значительными издержками, что делает такое страхование дорогим и малодоступным. Отметим также, что для российского судовладельца есть значительные риски оказаться без покрытия в любой момент, так как нет понимания по тому, кого именно и когда внесут в следующие пакеты санкционных ограничений и/или списки OFAC, а по правилам страхования западного рынка подпадание в списки санкционных лиц означает автоматическое прекращение страхового покрытия по правилам страхования западных страховщиков.

г) Блокировка участия российских судоходных компаний в международных тендерах

Российским судоходным компаниям по сути запрещено участвовать в международных тендерах на основе ряда санкционных и ограничительных мер, которые были введены разными странами и международными организациями в ответ на политические и экономические события. Такие тендеры могут включать как государственные закупки, так и крупные частные проекты, связанные с морскими перевозками, строительством портовой инфраструктуры или обслуживанием судов.

Страны ЕС: В рамках санкционных регламентов ЕС запрещается предоставление государственных контрактов и лицензий российским компаниям, а также их участие в любой форме международных публичных закупок.

США: Согласно санкциям Министерства финансов США, российские судоходные компании часто оказываются в санкционных списках, что автоматически ограничивает их доступ к тендерам, финансируемым или подконтрольным американским сторонам.

Великобритания: Запреты связаны с британскими санкциями, которые налагают ограничения на экономическое сотрудничество и участие российских компаний в тендерах на поставку товаров и услуг.

Кроме того, нельзя не отметить влияние ООН и других международных структур. Хотя ООН как организация санкций не вводила, её отдельные программы или проекты могут подпадать под действие региональных санкций, исключая участие российских компаний.

Запреты распространяются преимущественно на международные государственные тендеры, коммерческие тендеры, финансируемые структурами, связанными с санкционирующими странами, развитие портовой и транспортной инфраструктуры, закупки и логистические проекты с участием международных банков и организаций.

Хотя нельзя не отметить, что несмотря на строгие меры (по сути-блокировка), существуют некоторые исключения:

1. Если проект не подпадает под санкции, например, связан с гуманитарной помощью.
2. В редких случаях контракт может быть заключен на локальном (региональном) уровне, если организаторы не имеют прямых связей с санкционирующими организациями или странами.
3. Специальные согласования. Некоторые проекты требуют обязательного согласования, и в случае разрешения участие может быть допущено.

Однако понятно, что особой популярностью среди российских судовладельцев данные исключения не пользуются.

д) Замораживание активов

Активы российских судовладельцев, а именно суда, банковские счета и недвижимое имущество, подверглись замораживанию на территориях стран, применяющих санкции:

Страны ЕС. В различных портах ЕС арестованы или задержаны российские суда, такие как суперяхты, принадлежащие российским бизнесменам, попавшим под санкции. Компаниям запрещено пользоваться своими активами, включая техническое обслуживание и оплату за услуги портов.

США. Федеральные власти США блокировали движение денег на счетах российских морских компаний, ссылаясь на угрозу национальной безопасности. Некоторые суда были задержаны в американских портах.

Великобритания. Несколько судов, связанных с российскими компаниями, были конфискованы или подвергнуты строгому контролю на территории Соединённого Королевства. Российские компании не допускаются к держанию активов через британские банки.

Отмечу, что Австралия и Канада тоже присоединились к ограничениям, создавая дополнительные препятствия для российских судовладельцев.

Замораживание активов основывается на следующих международных и национальных правовых актах:

Страны ЕС. Регламент ЕС № 269/2014 [6], касающийся ограничительных мер в отношении действий, подрывающих территориальную целостность, суверенитет и независимость Украины. Регламент ЕС № 833/2014 [2] о запрете экономических связей с определёнными отраслями экономики России. Обновления этих регламентов включают специфические меры против морского транспорта.

США. Акт о международных чрезвычайных экономических полномочиях (International Emergency Economic Powers Act, IEЕРА) [7]. Кроме того Президент США вправе издавать указы, касающийся украинского кризиса, в том числе о блокировке собственности, связанной с вредоносной деятельностью России.

Великобритания. Закон о санкциях и борьбе с отмыванием денег 2018 года (Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018) [8], а также последующие регламенты.

Постановления о санкциях в отношении России, включая запрет на владение и эксплуатацию определённых категорий активов.

Несмотря на жёсткость мер, предусмотрены исключения, которые могут быть использованы российскими судовладельцами в ограниченных условиях. В качестве примеров можно отметить проведение гуманитарных операций или спасательных мероприятий, санкционированные транзакции для оплаты штрафов, налогов или других обязательных сборов. Кроме того, в некоторых странах разрешения местных властей могут временно снять ограничение для завершения определённых контрактов или сделок.

Все эти ограничения вынуждают российских судовладельцев менять привычные схемы работы, что приводит к удорожанию логистики, сокращению числа партнеров и повышению рисков на рынке морских перевозок.

II. Санкции, в отношении остального мира, непосредственно связанные с применяемыми к России санкционными ограничениями

Санкции против России оказывают значительное влияние не только на российскую экономику, но и на глобальные рынки, включая сферы международной торговли и логистики. Эти меры создают цепную реакцию, затрагивая поставщиков, логистические компании, а также инфраструктуру в ряде стран. Одним из наиболее заметных эффектов является нарушение функционирования мировой транспортной системы. Ограничения распространяются на фрахт, страхование и обслуживание судов, что вынуждает участников рынка адаптироваться к новым условиям, зачастую связанным с дополнительными издержками. Серьёзные изменения касаются и логистических маршрутов: введение санкций вынуждает компании пересматривать цепочки поставок, искать альтернативные пути и направлять грузы через менее удобные регионы.

Санкции также непосредственно затрагивают сами суда. Это включает ограничения на процесс их регистрации, контроля и эксплуатации. Многие суда, имеющие связь с Россией, столкнулись с отказом в повторной регистрации под флагами нейтральных юрисдикций или потерей стандартного страхового покрытия. В результате многие суда становятся недоступны для международных перевозок, что ещё больше усугубляет общие логистические трудности. Это приводит к снижению доверия со стороны международных логистических и финансовых компаний, которые опасаются потенциальных рисков нарушения санкционного режима.

1. Нестабильность мировых цепочек поставок

Ограничения на транзит российских товаров через международные порты привели к перегруженности альтернативных маршрутов, например, в странах Ближнего Востока и Азии. Это вызывает задержки в до-

ставке и увеличение расходов. Санкционные меры вынуждают компании искать новые пути и методы доставки продукции, что значительно усложняет логистические процессы. Например, страны, такие как Казахстан и Узбекистан, становятся перевалочными пунктами для российского экспорта, что создает нагрузку на их инфраструктуру.

Кроме того, увеличивается стоимость грузоперевозок, так как компании переходят на использование более длинных и сложных маршрутов, чтобы избежать санкционных ограничений. В результате страдают также импортёры: увеличение логистических расходов неизбежно сказывается на конечной стоимости товаров. В некоторых отраслях, особенно связанных с поставками сырья и продовольствия, это может стать критичным. Также наблюдается дефицит морских контейнеров и заторы в ключевых портах, что усугубляет проблему.

Дополнительно, нестабильность цепочек поставок негативно влияет на малые и средние компании, которые не обладают существенными финансовыми и логистическими ресурсами, чтобы оперативно адаптироваться к новым условиям. Это приводит к снижению их конкурентоспособности на мировом рынке.

Также стоит упомянуть отказ некоторых крупных игроков принимать участие в данном сегменте бизнеса. Такие компании, как Maersk, MSC и CMA CGM, прекратили сотрудничество в перевозке российских товаров из-за рисков, связанных с попаданием под санкции, введенные OFAC и другими международными регуляторами. Банки, страховые компании и логистические фирмы опасаются вовлечения в транзакции, которые могут быть расценены как нарушение санкционного режима. Эти опасения вызваны строгими мерами проверок и высокими штрафами за несоблюдение санкционных требований. В результате многие международные юрисдикции выбирают политику минимизации рисков, что создаёт дополнительные сложности для всех участников логистического процесса.

2. Рост затрат на транспорт и страхование

Из-за значительного санкционного давления на морские перевозки наблюдается устойчивый рост расходов на транспортировку и страхование. В первую очередь речь идет об увеличении страховых премий и фрахтовых ставок для судов, независимо от того, под каким флагом они ходят.

В апреле 2022 года компаниями, входящими во всемирно известный рынок страхования Lloyd's of London, было принято решение о включении внутренних водных путей России, а также Азовского и Черного морей в список зон, исключенных из стандартного страхового покрытия. Это стало ответом на растущие риски, связанные с политической и военной ситуацией в регионе.

Указанные изменения означают, что суда, которые входят в эти зоны, теперь сталкиваются с необходимостью оплачивать дополнительные страховые премии для обеспечения покрытий на случай страховых инцидентов. Это существенно увеличивает стоимость операций для владельцев судов и участников торговой цепочки.

Кроме того, фрахтовые ставки для судов также демонстрируют рост, особенно в высокорисковых зонах, где страховщики и владельцы грузов стараются минимизировать возможные убытки. Это повышает общие затраты на транспортировку товаров, делая многие маршруты экономически менее выгодными.

3. Воздействие на самих иностранных судовладельцев и их суда

Банковский сектор: Зарубежные судовладельцы испытывают сложности с проведением платежей, связанных с работой в России, из-за ограничений, наложенных на российские банки. Переводы часто задерживаются, а иногда и блокируются.

Логистические ограничения: Увеличилась продолжительность маршрутов, поскольку некоторые регионы становятся недоступны или требуют обходных путей. Это приводит к увеличению времени, издержек на топливо и оплаты экипажа.

Регуляторные риски: Иностранные компании вынуждены учитывать национальные санкционные списки, что усложняет процесс найма экипажа, заключения контрактов и управления судами.

Потеря доступа к западным сервисам: Включает отказ в техническом обслуживании, ремонте и достоверной навигационной информации в российских водах.

Перерегистрация флота: Санкционное давление вынуждает судовладельцев перерегистрировать суда под флаги третьих государств. Этот процесс связан с временными затратами и дополнительными расходами. Также в результате перерегистрации судовладельцы сталкиваются с дискриминацией при найме экипажа и заключении контрактов, так как новые флаги могут рассматриваться как менее надежные.

4. Риски вторичных санкций

Иностранные компании, работающие с российскими судами или грузами, сталкиваются с угрозой попадания в списки санкций стран Запада, что затрудняет сотрудничество даже для партнеров, находящихся вне санкционных юрисдикций.

Вторичные санкции, как показывает международная практика, могут быть не менее разрушительными, чем основные. Они прописаны в законодательных актах, регулирующих санкционные режимы отдельных государств. Вторичные санкции направлены на третьих лиц, сотрудничающих с субъектами, находящимися под прямыми ограничениями. Это означает, что инцидент санкционного взаимодействия может повлечь за собой изоляцию компании на международной арене, в том числе сложности в доступе к долларovým транзакциям, западным финансовым институтам и рынкам.

Вторичные санкции США. Наиболее известным примером законодательного оформления вторичных санкций являются законы США. Среди них выделяется Закон о противодействии американским противникам посредством санкций (CAATSA) [8], который прямо предписывает применение ограничений не только к основной цели, но и к любым третьим лицам, которые взаимодействуют с субъектами, попавшими под санкции. Это затрагивает финансовые расчёты, доступ к американским банкам и возможность работы с долларом.

Вторичные санкции Европейского союза. Вторичные санкции Европейского союза менее формализованы, чем американские, но могут применяться опосредованно через нормативные акты, касающиеся выявленных нарушений санкционного режима. ЕС фокусируется на морской торговле, в частности предупреждая и, при необходимости, ограничивая деятельность судовладельцев, операторов судов и страховщиков из третьих стран, которые способствуют обходу санкций. Например, транспортировка нефти или газа с нарушением санкционных мер ЕС несёт серьёзные репутационные и финансовые риски для компаний из разных юрисдикций. Кроме того, европейские регуляторы могут вводить меры по ограничению захода судов в европейские порты или пользоваться механизмом ареста судов.

Вторичные санкции Великобритании. После Brexit Великобритания разрабатывает собственный санкционный режим, однако вторичные санкции остаются важным инструментом в её политике. Законопроект Закон о санкциях и борьбе с отмыванием денег 2018 года (Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018) [9] позволяет Лондону вводить санкции, включая вторичные, против компаний, задействованных в обходе санкционных мер. В контексте морской торговли Великобритания активно сотрудничает с международными морскими организациями, чтобы препятствовать любым попыткам транспортировать санкционированные грузы. Суда, нарушающие правила, рискуют не получить доступ к британским портам или потерять страховые покрытия, что делает их участие в санкционных схемах финансово невыгодным.

Таким образом, вторичные санкции прямо или косвенно влияют на участников морской торговли, ограничивая свободное движение товаров и взаимодействие компаний на международном рынке.

5. Изменение торговых потоков

Некоторые страны перенаправляют свои грузопотоки, избегая маршрутов, связанных с Россией. Это оказывает существенное влияние на глобальные торговые сети, заставляя государства искать альтернативных партнеров и перестраивать логистические системы. Например, страны Европы, ранее активно использовавшие российские порты для импорта нефти и других стратегических ресурсов, начали диверсифицировать свои поставки. Германия увеличила объемы нефти, импортируемой из Норвегии, а также расширила проекты, связанные с строительством терминалов для приема сжиженного природного газа из США и Катара.

Азиатские страны, такие как Япония и Южная Корея, также начали искать другие маршруты для доставки своей продукции, чтобы избежать использования железнодорожных и морских путей, проходящих через Россию. Одним из заметных изменений стал рост популярности Средиземноморских портов и транзитных маршрутов через Центральную Азию.

Эти адаптации создают дополнительное давление на мировой рынок логистики и морских перевозок. Перекройка маршрутов требует времени и ресурсов, приводя к удорожанию цепочек поставок. Особенно это заметно для стран, чья экономика напрямую зависит от стабильности торговли, например, Индии, Китая и стран Юго-Восточной Азии. Компаниям приходится удовлетворять новые стандарты транспортировки, а рост спроса на альтернативные маршруты провоцирует увеличение стоимости услуг транспортных операторов и перегрузку инфраструктуры в неадаптированных для этого регионах.

III. Ответные ограничительные меры со стороны России

Само собой разумеется, Россия не может оставлять без ответа предпринятые против нее беспрецедентные санкционные ограничения и запреты, в том числе в сфере международных морских перевозок грузов. Нашей страной вводятся ответные меры на наложенные санкции. Подробнее остановимся на основных из них:

1. Запрет на заход иностранных судов и закрытие внутренних водных путей

Введены ограничения на заход иностранных грузовых судов в российские порты, если такие суда принадлежат странам, поддерживающим санкции против России (постановление Правительства РФ № 468 от 25 марта 2022 года) [10]. Эти ограничения закреплены в статьях 79 и 80 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации [11].

Это решение направлено на обеспечение безопасности государственной экономики и регулирование международной торговли в новых условиях санкционного давления.

Вводимые пакеты санкций Евросоюза вызвал закономерный ответ со стороны России со строгими ограничениями на использование портов для судов, зарегистрированных в странах ЕС и других поддерживающих санкции государствах. Такие ограничения охватывают преимущественно грузовые суда, в том числе контейнеровозы, танкеры и балкеры, что заметно влияет на цепочки поставок.

Закрытие портов подразумевает и введение временных ограничений на использование внутренних водных путей нашей страны судами, зарегистрированными в недружественных государствах. Подобные меры включают закрытие таких жизненно важных судоходных маршрутов, как река Волга и Северный морской путь.

Река Волга, являющаяся крупнейшей водной артерией в европейской части страны, играет исключительно важную роль в транспортной системе России. Введение ограничений на её использование может значительно осложнить логистику груза, который доставляется из недружественных стран или предназначен для их территорий.

Северный морской путь же представляет собой стратегический маршрут, связывающий европейскую часть России с Дальним Востоком и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Контроль над этим маршрутом позволяет не только ограничивать доступ для иностранных судов, но и усиливать влияние России в Арктическом регионе, на фоне напряжённой геополитической обстановки.

Введение такого рода ограничений служит сразу нескольким целям: во-первых, это демонстрация суверенитета и готовности к защите национальных интересов, а во-вторых, это инструмент воздействия на экономики стран, применяющих санкции против России.

Учитывая высокую зависимость международной торговли от морских маршрутов, ограничение использования этих путей вынуждает недружественные страны учитывать новые геополитические реалии и может подталкивать их к пересмотру санкционной политики.

2. Повышение портовых сборов

В рамках ответных мер рассматривается вариант повышения портовых сборов для судов из стран, поддерживающих санкции. Это касается, в первую очередь, государств Европейского союза, США, Великобритании и других "недружественных" стран, указанных в распоряжении Правительства РФ №430 от 05 марта 2022 года [12]. Повышение коснется стоимости стоянки, использования портовой инфраструктуры и обслуживания судов. Например, тарифы для недружественных стран могут быть увеличены на 40%, что затруднит работу их транспортных компаний на российских маршрутах.

Данная мера направлена не только на компенсацию экономических убытков от санкций, но и на стимулирование взаимодействия с дружественными странами, такими как Китай, Индия и Турция.

3. Увеличение экспортных пошлин

Для ряда товаров, поставляемых в страны, поддержавшие санкции, повышены экспортные пошлины. Эти меры введены для сохранения стабильности внутреннего рынка и поддержания цен на определённые категории товаров. Экспортные пошлины регулируются в рамках постановления Правительства РФ №1538 от 21 сентября 2023 года [13].

Например, экспортные пошлины на удобрения, особенно поташ и аммиачные удобрения, были увеличены для стран ЕС. Конкретное значение ставки пошлины может зависеть от вида удобрения, но в среднем оно составляет до 35% от таможенной стоимости продукции. Такое решение позволило перераспределить поставки в страны Азии и Латинской Америки, компенсируя снижение экспорта в Европу. Кроме того, повышенные пошлины на экспорт металлов, таких как алюминий и никель, были введены для недружественных стран, что также стимулировало внутреннее потребление этих ресурсов.

4. Национализация активов

Активы иностранных грузоперевозочных компаний, прекративших деятельность в России, могут быть национализированы или переданы под временное управление. Эти меры нацелены на стабилизацию внутренней логистической сферы и сохранение рабочих мест.

В сфере морских перевозок это предполагает передачу активов иностранных судоходных предприятий российским компаниям или включение их в состав государственных транспортных корпораций. Например,

суда иностранных фрахтовщиков, которые покинули российский рынок, могут быть переданы во временное управление с правом последующего выкупа. Это позволяет российским операторам восполнить уменьшение тоннажа судов под собственным флагом и сохранить устойчивость поставок по критически важным маршрутам, особенно на Дальнем Востоке и в Арктике.

Национализация также распространяется на логистические терминалы или склады, принадлежащие санкционным компаниям, что обеспечивает бесперебойное обслуживание внутренних грузопотоков.

5. Приоритет для отечественных перевозчиков

Для поддержки российских судоходных компаний прорабатывается программа по внедрению субсидий, вводятся налоговые льготы и другие меры стимулирования отечественных операторов. Это должно обеспечить преимущество для российского бизнеса при распределении грузов и доступе к портовой инфраструктуре.

Изменения могут касаться и финансовых преимуществ: компании, зарегистрированные в России, должны освободиться от импортных пошлин на новое судовое оборудование. Аналогичный подход применили, например, Канада и Южная Корея, предоставляя своим перевозчикам доступ к таможенным и налоговым льготам.

IV. Способы адаптации России в целом и российских судовладельцев в частности из-за применимых санкционных ограничений в отрасли морских перевозок

Чтобы сохранить свои позиции на рынке морских перевозок, российские компании вынуждены внедрять новые подходы. Поподробнее остановимся на предпринятых мерах:

1. Финансовая поддержка Правительством России

Введение субсидий на строительство и модернизацию судов на российских верфях. Субсидии на строительство и модернизацию судов реализуются в рамках постановления Правительства РФ №502 от 27.04.2017 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию" [14]. Это позволяет верфям в Санкт-Петербурге, Калининграде, Владивостоке и других регионах обеспечить необходимые мощности для выполнения заказов. Также действует программа субсидирования судового оборудования (постановление Правительства РФ №1872 от 20.10.2022) [15], что уменьшает издержки производителей.

2. Новые программы Правительства России

Правительством России вводятся новые программы, направленные на улучшение логистических маршрутов и поддержку экспорта. Например, программу "Развитие Северного морского пути", утвержденная постановлением утвержденная распоряжением Правительства РФ №2115-р от 01 августа 2022 года [16], направлена на создание новых логистических узлов и совершенствование ледокольного флота. Одним из ключевых документов является национальный проект "Развитие транспортной системы", утвержденный постановлением Правительства РФ №1596 от 20 декабря 2017 года [17]. В нем предусмотрено множество проектов, основные из них рассмотрим далее.

3. Развитие собственного судоходного флота

Введение госпрограмм по ускоренному строительству новых судов для внутренних и внешних перевозок позволяет минимизировать зависимость от иностранных судовладельцев и укрепить национальный флот. В условиях ужесточения международных санкций и ограничений в доступе к зарубежным поставщикам технологий и оборудования Россия активизировала развитие собственного судоходного комплекса. Упомянутое выше постановление Правительства РФ №502 от 27.04.2017 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию" [14], содействует субсидированию судостроительных компаний, стимулируя модернизацию и строительство новых судов на отечественных верфях. Кроме того, принимаются меры по замещению импортного оборудования и привлечению инновационных отечественных технологий.

Для реализации судостроительных проектов привлекаются ведущие российские банки, которые предоставляют финансирование, субсидии и льготные кредиты для отрасли:

- **Сбербанк:** активно участвует в финансировании судостроительных проектов, предоставляя льготные кредиты на выгодных условиях.
- **ВТБ:** предлагает специальные программы лизинга нового флота, поддерживая модернизацию предприятий.
- **Газпромбанк:** предоставляет долгосрочные кредиты для развития судостроительных заводов и строительства высокотехнологичных судов.

Дополнительно государство реализует механизм компенсации процентной ставки по кредитам, что снижает финансовую нагрузку на судоходные компании.

Для реализации задач модернизации судоходного флота разработаны ключевые правительственные инициативы, направленные на поддержку отрасли:

1. *Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года* [18] – нацелена на разработку и внедрение конкурентоспособных моделей судов, включая ледоколы и специализированные суда. В рамках программы финансируются инновационные проекты с использованием экологически чистых технологий.

2. *Государственная программа Российской Федерации "Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений"* [19] – предусматривает субсидирование новых проектов и предоставление налоговых льгот для судоходных компаний, что создает стимулы для их модернизации.

3. *Государственная программа РФ "Развитие транспортной системы"* [20] – охватывает строительство портовой инфраструктуры, модернизацию технологического оборудования и развитие верфей.

Программы развития рассчитаны на долгосрочную перспективу – до 2030–2035 годов, что обеспечивает планомерное и устойчивое развитие отрасли. Предполагаемые результаты включают:

- Снижение зависимости от зарубежных поставщиков и владельцев судов;
- Увеличение доли отечественного флота на мировом рынке;
- Введение в эксплуатацию сотен новых судов для различного назначения;
- Применение экологически чистых решений, соответствующих международным стандартам.

Усиление национального судоходного и судостроительного потенциала позволяет России более уверенно реагировать на внешние санкционные вызовы, одновременно укрепляя своё присутствие на глобальном рынке судоходства и логистики.

4. Продвижение внутренних водных перевозок

Использование системы речных и внутренних водных путей рассматривается как ключевое направление для поддержания логистики внутри страны и организации экспорта. Особенно важную роль здесь играют такие водные артерии, как реки Волга и Дон, которые объединены через Волго-Донской судоходный канал. Это является стратегическим звеном, обеспечивающим выход к Азовскому и Чёрному морям, а также Волго-Балтийский путь и Беломорско-Балтийский канал, соединяющие внутренние воды с Балтикой и севером России. Кроме того, развивается использование Амуро-Донецкого транспортного маршрута (АДМК), который связывает территорию Дальнего Востока с европейской частью страны.

На законодательном уровне развитие внутренних водных перевозок активно поддерживается рядом нормативных актов, среди которых можно выделить:

1. *Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024)* [21] – определяет правовые основы функционирования внутреннего водного транспорта, включая регулирование страхования.

2. *Постановление Правительства РФ № 761 от 27.04.2022 г.* [22] – направлено на субсидирование перевозок по внутренним водным путям.

3. *Государственная программа РФ "Развитие транспортной системы"* [20] – стимулирует модернизацию инфраструктуры внутренних водных путей.

Примеры успешного использования данной системы включают:

- экспорт зерна через порт Ростова-на-Дону: Благодаря развитию маршрутов по Волго-Донскому каналу, значительно снизилась стоимость доставки зерновых культур на экспортные рынки.
- перевозка нефти и нефтепродуктов по Волго-Балтийскому пути: Это направление активно используется, что позволяет оптимизировать расходы для российских компаний.
- грузовые перевозки цемента и металлов: Пропускная способность внутренних водных путей делает эти маршруты популярными среди промышленных предприятий.
- использование Беломорско-Балтийского канала для северного региона: Этот маршрут соединяет северо-запад России с центральными регионами через внутренние пути, что критически важно для лесозаготовки и экспорта лесопроductии.

Таким образом, внутренние водные перевозки являются не только экономически выгодным, но и стратегически важным направлением, поддерживаемым национальной правовой базой. Они способствуют развитию российской логистики, расширяют экспортные возможности и обеспечивают интеграцию новых регионов в общую транспортную систему страны.

Развитие инфраструктуры:

В условиях повышенного санкционного давления активно реализуются проекты по развитию портовой инфраструктуры и созданию новых логистических маршрутов. Это предусмотрено Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утвержденной Государственной программой РФ "Развитие транспортной системы" [20].

Основные усилия сосредоточены на модернизации портов Дальнего Востока, таких как Восточный и Владивосток, а также на строительстве перегрузочных комплексов в портах Усть-Луга и Тамань.

Кроме того, в рамках программы развития инфраструктуры активно увеличиваются мощности Балтийского транспортного коридора и Северного морского пути (СМП). Например, расширены возможности для транзита грузов между портами Мурманск и Сабетта. Также осуществляется строительство новых погрузочно-разгрузочных терминалов в Тамани, что повышает экспортные мощности в направлении Азии. Дополнительно запущены новые проекты по строительству транспортных узлов в Каспийском регионе для укрепления грузопотоков в рамках международного транспортного коридора "Север-Юг".

В комплексе подобные меры позволяют минимизировать зависимость от зарубежных логистических маршрутов и усилить роль России в международной торговле.

5. Создание собственной страховой системы и переход на страхование у российских страховщиков

Введённые против России санкции оказались стимулом для активного развития внутреннего страхового рынка. Ограниченный доступ к международным страховым услугам подтолкнул российские компании к внедрению конкурентоспособных технологий и улучшению качества предоставляемых услуг. В результате отечественный страховой рынок вышел на новый уровень развития, сократив зависимость судоходной отрасли от западных страховщиков, ранее доминировавших в этом сегменте.

Ключевым элементом новой системы стало создание Российской национальной перестраховочной компании (РНПК). Эта компания была учреждена в 2016 году Центральным банком Российской Федерации. РНПК предоставляет необходимую поддержку отечественным страховщикам, помогая покрывать крупные риски и обеспечивать конвенционные лимиты, обязательные для захода российских судов в иностранные порты. Благодаря этому российские страховщики смогли предложить более привлекательные условия своим клиентам, что позволило увеличить доверие к национальному рынку.

Сегодня российские судовладельцы значительно активизировали переход на услуги местных страховых компаний. Среди крупнейших страховщиков, работающих в сфере морских и речных рисков, можно выделить такие компании, как:

- СПАО «Ингосстрах» – компания с широким спектром услуг в страховании морских и речных судов.
- АО «АльфаСтрахование» – один из лидеров рынка с акцентом на страхование грузов и судоходных рисков.
- САО «ВСК» – активно развивающий направление страхования в транспортном секторе.

6. Переориентация на восточные рынки

Российские компании активно выстраивают сотрудничество с Китаем, Индией, странами Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока, которые не присоединились к санкционному давлению. Это открывает новые ниши и возможности для торговли. Основные точки перевалки грузов включают порты Владивостока, Находки, Восточного порта, Большого Камня, а также терминалы в Приморском крае и на границе с Китаем. Эти порты выступают ключевыми элементами для логистики новых направлений.

Через восточные порты осуществляется экспорт угля, минеральных удобрений, зерна, нефти и нефтепродуктов. Импортируются в основном промышленное оборудование, электроника, автозапчасти, текстиль и потребительские товары. Контейнерные перевозки играют важную роль в данной логистической цепочке.

В ближайшие годы российский морской транспорт ожидает рост объемов перевозок на восточных маршрутах. Увеличение торгово-экономических связей с Азией, а также позитивная динамика в развитии инфраструктуры, позволят повысить конкурентоспособность и уменьшить зависимость от западных рынков. В долгосрочной перспективе возможно расширение сотрудничества с африканскими странами и Латинской Америкой, что создаст дополнительные преимущества для российского транспорта.

7. Использование транзитных портов

Российские компании активно используют обходные маршруты через транзитные порты Турции и Ирана. Конкретные примеры включают использование турецких портов Мерсин и Самсун, а также иранского порта Бендер-Аббас. Это позволяет выстраивать обходные логистические маршруты, сохраняя стабильные поставки различных товаров.

По данным маршрутам в основном перевозятся нефтепродукты, металлургическая продукция, продукция сельского хозяйства и химические товары. Например, через порт Бендер-Аббас перевозятся контейнерные грузы в страны Ближнего Востока и Южной Азии. Турция же становится ключевым хабом для экспорта зерновых культур в Средиземноморский регион. А далее грузы перенаправляются в страны Евросоюза, Ближнего Востока, Северной Африки, Китай и Индию. Добавлю, что активное сотрудничество с Ираном в рамках Международного транспортного коридора "Север-Юг" позволяет выстраивать многомодальные цепочки поставок.

Работа транспортных маршрутов через эти порты активно поддерживается на уровне государства. Например, была разработана программа субсидирования перевозок по Международному транспортному коридору "Север-Юг".

8. Смена флага судов

Одной из самых распространенных мер избежать попадания в санкционные списки является смена флага, под которым ходят их суда. Это решение вызвано рядом причин и приносит определенные преимущества, о которых подробно пойдет речь далее.

а) Основные причины смены флага

Санкционные ограничения. Прямые санкции, введенные против судовладельцев из России, ограничивают доступ к международным портам, страховым услугам и финансовым транзакциям. В связи с этим эксплуатация судов, зарегистрированных под российским флагом, может быть невозможной или крайне затруднённой.

Избежание ареста судов. Суда под российским флагом могут автоматически становиться объектами арестов по инициативе стран, поддерживающих санкции. Смена флага на нейтральный помогает снизить такие риски.

Обеспечение доступа к страхованию и лизингу. Многие международные страховые компании и лизинговые организации отказываются работать с судами под санкционным флагом. Регистрация в юрисдикциях, на которые не распространяются ограничения, решает эту проблему.

б) Преимущества смены флага

Упрощение доступа к портам. Суда под нейтральным либо "удобным" флагом (например, Панамы, Либерии) не подпадают под санкционный контроль, что позволяет свободно заходить в международные порты.

Снижение административного давления. В некоторых юрисдикциях более гибкие правила регистрации и эксплуатации судов, что помогает компаниям экономить средства и быстрее реагировать на изменения в рынке.

Повышение доверия со стороны контрагентов. Международные перевозки требуют активного взаимодействия с иностранными партнерами, которые зачастую менее охотно идут на сотрудничество с российскими флаговыми операторами. Смена флага помогает преодолеть подобные барьеры.

Обход прямых санкций на грузы. Некоторые категории грузов, перевозимые судами под российским флагом, автоматически попадают под санкции. Использование нейтрального флага помогает легально избежать подобных ограничений.

в) Какие же страны чаще всего выбирают для регистрации судов?

Чаще всего выбор падает на государства с "удобным" флагом, например Панама, Либерия, Маршалловы острова, Сейшелы, Белиз. Эти страны предлагают минимальные требования к регистрациям, низкие налоги, а также высокую степень конфиденциальности.

В качестве итога. Смена флага для российских судовладельцев становится логичным и стратегически важным шагом в условиях современного санкционного режима. Это помогает сохранить конкурентоспособность на международном рынке, минимизировать риски и адаптироваться к новым условиям глобального рынка.

Выводы

Таким образом, цель исследования достигнута, задачи решены, гипотеза подтверждена.

Санкционные ограничения оказали значительное влияние на структуру и динамику морских перевозок, приведя к трансформации всей логистической отрасли. Несмотря на все сложности, российское правительство и российские судовладельцы предприняли продолжают предпринимать все возможные шаги к адаптации, иницируя инновационные подходы и укрепляя связи с нестандартными партнерами. В частности, как подробно рассмотрено мною в статье, внимание уделяется развитию внутренней инфраструктуры, созданию новых транспортных маршрутов и партнерских отношений с государствами, которые не поддерживают санкционные ограничения.

Кроме того, российские судовладельцы активно работают над расширением своего собственного флота и минимизацией зависимости от внешних факторов. Повышенное внимание уделяется модернизации морских судов, переходу на использование отечественного оборудования и технологий, а также укреплению присутствия на глобальном рынке за счет новых деловых альянсов. Важно отметить постоянную и значимую поддержку со стороны правительства и президента России, которые активно способствуют развитию отрасли через инициативы, поддержку отечественных компаний и проактивные меры государственной политики.

В долгосрочной перспективе эффективность этих стратегий будет зависеть от глобальных геополитических изменений и способности России переориентировать свои экономические потоки. Тем не менее, благодаря гибкости и стойкости, российский морской транспорт и судовладельцы смогут преодолеть любые санкционные ограничения. Более того, они не только выйдут из сложившейся ситуации более подготовленными и устоявшимися, но и значительно укрепят свои позиции как в национальном, так и международном масштабах, становясь настоящими лидерами отрасли.

Список источников

1. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года (UNCLOS). Ратифицирована РФ от 26 февраля 1997 года № 30-ФЗ, вступила в силу 11 апреля 1997 года, ссылка из открытого источника <https://docs.cntd.ru/document/1900747>
2. Регламент ЕС 833/2014, ссылка из открытого источника <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/833/oj/eng>
3. Регламент ЕС 2022/576, ссылка из открытого источника <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/576/oj/eng>
4. Приказ 14066 (США), ссылка из открытого источника <https://ofac.treasury.gov/media/919031/download?inline>
5. Закон “Россия (санкции) (выход из ЕС) 2019, Великобритания”, ссылка из открытого источника <https://www.gov.uk/government/publications/russia-sanctions-guidance>
6. Регламент ЕС № 269/2014, ссылка из открытого источника <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX3A02014R0269-20240914>
7. Акт о международных чрезвычайных экономических полномочиях, ссылка из открытого источника <https://sgp.fas.org/crs/natsec/R45618.pdf>
8. Закон о противодействии американским противникам посредством санкций (CAATSA), ссылка из открытого источника <https://ofac.treasury.gov/sanctions-programs-and-country-information/countering-americas-adversaries-through-sanctions-act-related-sanctions>
9. Закон о санкциях и борьбе с отмыванием денег 2018 года, ссылка из открытого источника <https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/economic-crime-supervision-handbook/ecsh25000>
10. Постановление Правительства РФ № 468 от 25 марта 2022 года “Об утверждении Правил подготовки и принятия решения о введении и (или) об отмене ответных ограничений, предусмотренных абзацем первым пункта 4 статьи 23_1 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации”, ссылка из открытого источника. <http://government.ru/docs/all/140015/>
11. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации № 81-ФЗ от 30.04.1999 г. (статьи 79 и 80), ссылка из открытого источника <http://government.ru/docs/all/96682/>
12. Распоряжение Правительства РФ №430 от 05 марта 2022 года “ Об утверждении перечня иностранных государств и территорий, совершающих недружественные действия в отношении Российской Федерации, российских юридических и физических лиц”, ссылка из открытого источника https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/official_documents/1861789/
13. Постановление Правительства РФ №1538 от 21 сентября 2023 года “О ставках вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые из Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза, и о внесении изменений в ставки вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые из Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза ", ссылка из открытого источника <http://government.ru/docs/all/149648/>
14. Постановление Правительства РФ №502 от 27.04.2017 г. "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию", ссылка из открытого источника. http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=4&nd=102431257&bpa=cd00000&bpas=cd00000&intelsearch

15. Постановление Правительства РФ № 1872 от 20.10.2022 г. “Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на финансовое обеспечение затрат на выполнение комплексных проектов по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования”, ссылка из открытого источника <http://government.ru/docs/all/143767/>

16. Программа "Развитие Северного морского пути", утвержденная распоряжением Правительства РФ № 2115-р от 01 августа 2022 года, ссылка из открытого источника <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008?index=2>

17. Постановление Правительства РФ №1596 от 20 декабря 2017 года “Об утверждении государственной программы России "Развитие транспортной системы", ссылка из открытого источника <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008?index=2>)

18. “Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года”, утверждена распоряжением Правительства РФ № 2553-р от 28 октября 2019 года, ссылка из открытого источника <http://government.ru/docs/38218/>

19. Государственная программа Российской Федерации "Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений", утверждена распоряжением Правительства РФ №374 от 31 марта 2017 года, ссылка из открытого источника <http://government.ru/rugovclassifier/845/events/>

20. Государственная программа РФ "Развитие транспортной системы", утверждена постановлением Правительства Российской Федерации № 1596 от 20.12.2017 г., ссылка из открытого источника <http://government.ru/docs/all/114911/>

21. "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изменениями и дополнениями, вступил в силу с 01.09.2024), (статьи 4, 121.1), ссылка из открытого источника <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102069974>

22. Постановление Правительства РФ № 761 от 27.04.2022 г, ссылка из открытого источника <http://government.ru/docs/all/140680/>

References

1. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS). Ratified by the Russian Federation on February 26, 1997, No. 30-FZ, entered into force on April 11, 1997, link from an open source <https://docs.cntd.ru/document/1900747>

2. EU Regulation 833/2014, link from an open source <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/833/oj/eng>

3. EU Regulation 2022/576, link from an open source <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/576/oj/eng>

4. Order 14066 (USA), link from an open source <https://ofac.treasury.gov/media/919031/download?inline>

5. Law “Russia (Sanctions) (Exit from the EU) 2019, UK”, link from an open source <https://www.gov.uk/government/publications/russia-sanctions-guidance>

6. EU Regulation No 269/2014, open source link <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX3A02014R0269-20240914>

7. International Emergency Economic Powers Act, open source link <https://sgp.fas.org/crs/natsec/R45618.pdf>

8. Countering American Adversaries Through Sanctions Act (CAATSA), open source link <https://ofac.treasury.gov/sanctions-programs-and-country-information/countering-americas-adversaries-through-sanctions-act-related-sanctions>

9. Sanctions and Anti-Money Laundering Act 2018, open source link <https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/economic-crime-supervision-handbook/ecsh25000>

10. Resolution of the Government of the Russian Federation No. 468 of March 25, 2022 “On approval of the Rules for the preparation and adoption of a decision on the introduction and (or) cancellation of retaliatory restrictions provided for in the first paragraph of clause 4 of Article 23_1 of the Inland Water Transport Code of the Russian Federation”, link from an open source. <http://government.ru/docs/all/140015/>

11. Merchant Shipping Code of the Russian Federation No. 81-FZ of April 30, 1999 (Articles 79 and 80), link from an open source <http://government.ru/docs/all/96682/>

12. Order of the Government of the Russian Federation No. 430 of March 5, 2022 “On approval of the list of foreign states and territories committing unfriendly actions against the Russian Federation, Russian legal entities and individuals”, link from an open source https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/official_documents/1861789/

13. Resolution of the Government of the Russian Federation No. 1538 of September 21, 2023 "On the rates of export customs duties on goods exported from the Russian Federation outside the customs territory of the Eurasian Economic Union, and on amendments to the rates of export customs duties on goods exported from the Russian Federation outside the customs territory of the Eurasian Economic Union", link from an open source <http://government.ru/docs/all/149648/>

14. Resolution of the Government of the Russian Federation No. 502 of 04/27/2017 "On approval of the Rules for the provision of subsidies from the federal budget to Russian organizations to reimburse part of the costs of acquiring (constructing) new civil vessels to replace vessels submitted for disposal", link from an open source. http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=4&nd=102431257&bpa=cd00000&bpas=cd00000&intelsearch

15. RF Government Resolution No. 1872 of 10/20/2022 "On approval of the Rules for providing subsidies from the federal budget to Russian organizations for financial support of costs for the implementation of complex projects for the development, creation and implementation of ship component equipment into serial production", link from an open source <http://government.ru/docs/all/143767/>

16. The Northern Sea Route Development Program, approved by RF Government Order No. 2115-r of August 1, 2022, link from an open source <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008?index=2>

17. Resolution of the Government of the Russian Federation No. 1596 of December 20, 2017 "On approval of the state program of Russia "Development of the transport system", link from an open source <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008?index=2>

18. "Strategy for the development of the shipbuilding industry until 2035", approved by order of the Government of the Russian Federation No. 2553-r of October 28, 2019, link from an open source <http://government.ru/docs/38218/>

19. State program of the Russian Federation "Development of shipbuilding and equipment for the development of offshore fields", approved by order of the Government of the Russian Federation №374 of March 31, 2017, link from open source <http://government.ru/rugovclassifier/845/events/>

20. State program of the Russian Federation "Development of the transport system", approved by the Decree of the Government of the Russian Federation № 1596 of December 20, 2017, link from open source <http://government.ru/docs/all/114911/>

21. "Code of Inland Water Transport of the Russian Federation" dated March 7, 2001 N 24-FZ (as amended. from 08.08.2024) (with amendments and additions, entered into force on 01.09.2024), (Articles 4, 121.1), link from an open source <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102069974>

22. Resolution of the Government of the Russian Federation No. 761 of 04/27/2022, link from an open source <http://government.ru/docs/all/140680/>

Информация об авторе

Слаутин А.У., аспирант, Славяно-греко-латинская академия, Slaalexey250@gmail.com

© Слаутин А.У., 2025