

Санкций много не бывает: Как обеспечить морскую блокаду России

Максимальное ограничение российской морской торговли может оказаться для страны-агрессора не менее болезненным ударом, чем прекращение закупки у нее нефти. Что уже делается в этом направлении и каких санкций еще не хватает?

Уже почти месяц украинский народ героически ведет защиту в полномасштабной войне, которую против нашей страны развязала россия. Столкнувшись с мощным отпором украинской армии, враг изменил тактику и бомбит мирные города, взяв в заложники миллионы простых граждан. Еще одна цель оккупантов – нанести максимальный урон украинской экономике: разрушается инфраструктура, крупные промышленные и градообразующие предприятия, нарушаются традиционные логистические пути экспорта и импорта продукции.

Еще до начала активных боевых действий россия стала блокировать порты, через которые шла львиная доля украинского экспорта. Сейчас же Черное море стало новой горячей точкой пиратства на карте мира – флот оккупантов угоняет спасательные и торговые суда, обстреливает балкеры под флагами других стран, шантажирует минными заграждениями от Одессы до Босфора. Россия наносит ущерб не только экономике Украины, но и несет опасность для морской торговли, а также угрожает мировой продовольственной безопасности, блокируя традиционные пути поставок украинского зерна.

Сбить спесь с захватчиков может не только активное военное противодействие, но и международные санкции. Многие из них уже были введены, сделав страну-агрессора мировым лидером по количеству ограничений, когда-либо применявшихся в отношении

одного государства. Так, лидеры мирового судоходства – Maersk, Ocean Network Express, Yang Ming, Harag Lloyd, MSC, HMM – уже сообщили, что отказываются работать с РФ. Количество компаний в других сферах, которые заявили о прекращении бизнеса в России, исчисляется сотнями. Но этого пока явно мало!

По общепринятому мнению, максимально ударить по российской экономике и тем самым ограничить возможности этой страны по ведению войны должно прекращение закупок нефти и газа. Поскольку именно это сырье приносит РФ основную часть валютной выручки.

Вместе с тем, как считают специалисты в портовой отрасли, максимальная морская блокада России (полный запрет на судозаходы в порты РФ, бойкотирование судов, заходивших в эти порты, недопуск российского торгового флота в порты других стран) способна сбавить агрессивные аппетиты руководства РФ и милитаристские настроения населения этой страны не менее эффективно, чем прекращение закупок нефти.

Морские шакалы

Весь мир уже увидел, что Россия бесчеловечно нарушает любые возможные правила ведения войны в небе и на суше. На море ее поведение ни чуть не лучше, и уже было названо пиратским. Еще в первые дни войны оккупанты угнали украинское судно «Сапфир», выполнявшее спасательную миссию у острова Змеиный. По имеющейся информации, было обстреляно пять торговых судов под флагами других государств. Так, по данным Панамской морской администрации, три из этих судов были под флагом Панама – Namura Queen, Lord Nelson и Helt. Последнее в результате российской атаки было потоплено.

Не менее 10 судов под панамским флагом все еще находятся в Черном море, а ВМФ России ограничивает выход судов из этого района. Согласно данным Государственной службы морского и речного транспорта Украины (Морская администрация), по состоянию на 13 марта всего в портах нашей страны по вине

оккупантов оставались заблокированными 94 иностранных торговых судна.

Возможно, пяти из них удастся покинуть опасные воды – на минувшей неделе стало известно, что оккупанты вывели из Бердянского порта на рейд в Азовском море [пять сухогрузов](#), грузившихся зерном. Но не из добрых побуждений, конечно же. Предположительно, это было сделано, чтобы освободить причалы для российских военных кораблей. По имеющейся информации, суда готовятся к отправке в адрес покупателей зерна. Но точных данных об этом пока нет.

Следующей выходкой российских морских шакалов, которых волками язык назвать не поворачивается, стало минирование акватории Черного моря далеко за пределами украинских территориальных вод. И это очередной сигнал мировому сообществу, что просто отсидеться за спиной у Украины вряд ли получится. Ведь теперь появилась угроза судоходства и для других черноморских европейских государств. По данным Института Черноморских стратегических исследований, россияне заминировали рекомендованные морские пути от Одессы [до Босфора](#), заявив, что это якобы оторвавшиеся украинские мины. В этой ситуации в правительстве Болгарии уже заявили, что будут предпринимать повышенные меры безопасности для обеспечения судоходства.

Все эти факты говорят о том, что Россия не должна оставаться безнаказанной, и в отношении ее портов и судоходства должны быть приняты максимальные ограничительные меры.

Затянуть морской узел

Выступая перед конгрессом США 16 марта, президент Украины Владимир Зеленский попросил о еще одном пакете более жестких санкций, в том числе – о запрете на заход российских судов в порты США. С такой же просьбой он обратился к странам ЕС. «Действовать нужно сейчас, чтобы все другие потенциальные агрессоры видели, что война – это только ущерб и невыгодно. Поэтому нужно, чтобы все европейцы заблокировали порты для

всех российских судов», – подчеркнул он.

Министерство инфраструктуры Украины заявляет, что уже четыре недели призывает ЕС принять системные и болезненные меры в отношении российской экономики. Одна из них – закрыть все порты для российских, а также связанных с РФ компаний.

Еще пару недель назад в Еврокомиссии говорили о подготовке нового пакета санкций, включающего «возможные действия в отношении портов и судов». Но пока консолидированного решения на уровне ЕС принято не было.

Первой решение о закрытии своих портов для судов под флагом РФ или связанных лиц, приняла Великобритания, не входящая в ЕС. Вслед за ней – Канада.

Литва, Латвия и Эстония также хотят запретить входить в свои порты российским торговым судам, не дожидаясь общего решения стран ЕС по этому вопросу. «Отправляюсь в Брюссель на Совет министров иностранных дел ЕС, мы должны продолжать вводить больше санкций против России и Беларуси, включая закрытие европейских портов российских судов», – написал в Twitter министр иностранных дел Латвии Эдгарс Ринкевич.

Свою готовность выразили также Болгария и Польша. «Я рассчитываю, что наступит новое отрезвление европейских лидеров, которые на следующем заседании Европейского Совета смогут принять новый пакет санкций. Польша предлагает к этому пакету санкций как можно скорее добавить торговую блокаду. Это морские порты – запрет входа российских судов под российским флагом с российскими товарами в порты, а также запрет торговли сухопутными путями», – заявил 20 марта премьер-министр Польши Матеуш Моравецкий.

С миру по нитке

Реакция последовала не только от государств, но и отдельных компаний, международных организаций, профсоюзов работников

портов. Санкции также уже коснулись морских технологий, в частности, навигации.

Так, международная ассоциация классификационных обществ (IACS или МАКО) по обращению Министерства инфраструктуры Украины приняла решение об исключении Российского морского регистра судоходства из своего состава.

Профсоюз портовых рабочих Швеции намерен бойкотировать суда, которые связаны с Россией, начиная с 28 марта. Соответствующее письмо министру по вопросам инфраструктуры Томасу Энеруту было направлено две недели назад. С такой же позицией выступили 20 тыс. докеров портов США. По информации МИУ, порты Бельгии также не обрабатывают грузы для России.

Как уже было сказано, ранее о прекращении судозаходов в российские порты заявили крупнейшие мировые контейнерные перевозчики.

Все это уже дало определенный эффект. Так, по оценкам западных аналитиков, с тех пор как российские войска открыто вторглись в Украину и по состоянию на прошлую неделю, глобальные морские перевозки с Россией сократились на 58%. Снижение числа судозаходов ощущается не только вблизи от зоны боевых действий, но и вдали от конфликта. По подсчетам инвестиционного банка UBS, порты Балтийского моря, на которые приходится треть морской торговли России, теперь имеют на 65% меньше судов, заходящих в них. Порты на Тихом океане, такие как Владивосток, столкнулись с падением объемов на 52%. При этом, около 46 млн баррелей российской нефти все еще находятся в пути к пунктам назначения.

Но санкций много не бывает. Согласно свежим данным, только в ближайшие две-три недели в российские порты должны прибыть 213 судов, в том числе 84 балкера, 127 танкеров и два СПГ-судна. Египет и Турция продолжают активно везти зерно из российских портов; Китай, Япония, Южная Корея и Тайвань – уголь; Индия, Корея и некоторые другие азиатские страны – нефть. При этом,

на фоне того, как большинство компаний решили обходить российские порты стороной из-за санкций, некоторые судовладельцы получают огромную прибыль от рейсов из РФ.

Не хочу, но надо

Подобно тому, как ЕС, США и Канада смогли эффективно закрыть небо для самолетов российских компаний, мировое сообщество должно приложить усилия и организовать нечто подобное в отрасли судоходства.

Разумеется, это еще больше будет сопряжено с финансовыми потерями, но разве они сопоставимы с людскими потерями, которые несет Украина? Кроме того, продолжение сотрудничества с РФ в портовой отрасли должно будет означать лишь репутационные риски для компаний.

В Польше хотят такие риски подкрепить и финансовыми рычагами. Правительство страны намерено ввести дополнительный налог для компаний, включая международные, которые решили продолжать вести бизнес в России. Этот пример могли бы взять на вооружение и другие западные страны, в том числе в части судоходства.

Еще одной дополнительной мерой воздействия должно стать наложение санкций на суда, которые заходили в российские порты. Такие суда не должны приниматься под обработку грузов и могут быть арестованы за нарушение санкций.

Кроме того, необходимо приостановить членство России в ИМО до восстановления мира, суверенитета и территориальной целостности Украины в пределах ее международно-признанных границ, как уже сделала [Дунайская комиссия](#).

https://cfts.org.ua/articles/sanktsiy_mnogo_ne_byvaet_kak_obespechit_morskuyu_blokadu_rossii_1888/129843