

ПISKУНОВ Кирилл Витальевич,

аспирант

Институт международного транспортного менеджмента

e-mail: soadspb@mail.ru

ВОЗДЕЙСТВИЕ ОДНОСТОРОННИХ САНКЦИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Аннотация. В условиях правовой неопределенности и политизации транзитных механизмов происходит глубокая перестройка глобальных транспортных коридоров, которая ведет не только к фрагментации международного логистического пространства, но и к формированию новых режимов взаимодействия, ориентированных на многополярную транспортную архитектуру. Целью настоящей статьи является выявление институциональных, правовых и инфраструктурных последствий санкционного режима, а также оценка реакции субъектов транспортного рынка на вызовы новой реальности.

Ключевые слова: Балтийский регион, санкции, параллельный импорт, транспортная система, логистика, Устав ООН, Конвенция ООН по морскому праву, Транспортная стратегия РФ, международные транспортные перевозки.

PISKUNOV Kirill Vitalievich,

Postgraduate student

Institute of International Transport Management

THE IMPACT OF UNILATERAL SANCTIONS ON INTERNATIONAL TRANSPORTATION

Annotation. In conditions of legal uncertainty and politicization of transit mechanisms, a profound restructuring of global transport corridors is taking place, which leads not only to the fragmentation of the international logistics space, but also to the formation of new modes of interaction focused on a multipolar transport architecture. The purpose of this article is to identify the institutional, legal and infrastructural consequences of the sanction's regime, as well as to assess the reaction of transport market entities to the challenges of the new reality.

Key words: Baltic region, sanctions, parallel imports, transport system, logistics, UN Charter, UN Convention on the Law of the Sea, Transport Strategy of the Russian Federation, international transportation.

Современная система международных транспортных перевозок характеризуется высокой степенью взаимозависимости, геоэкономической уязвимости и нормативной фрагментарности, особенно в условиях применения односторонних ограничительных мер. Односторонние санкции, вводимые без санкции Совета Безопасности ООН, приобрели в последние десятилетия характер широко используемого инструмента политико-экономического давления. Их масштабное применение после 2022 года в отношении Российской Федерации и частично — в отношении ее партнеров в Евразийском и Балтийском пространствах, радикально изменило ландшафт международной логистики и транспорта.

Глобальная транспортная система, включающая в себя морские, железнодорожные, автомобильные и воздушные перевозки, является неотъемлемым элементом мировой экономики,

обеспечивая пространственную связанность рынков, циркуляцию ресурсов и реализацию транзитных интересов государств. На протяжении последних десятилетий она развивалась под воздействием процессов глобализации, цифровизации логистики и либерализации внешнеэкономических связей. Однако начиная с 2014 года, а особенно после 2022 года, мировой транспортный ландшафт оказался под влиянием растущего давления со стороны односторонних санкционных механизмов, исходящих от стран Запада.

В отличие от санкций, одобренных Советом Безопасности ООН, односторонние меры формируются без согласования на международной площадке, что вызывает обоснованные правовые и политические споры относительно их легитимности, универсальности и правоприменимости. Особенно остро это проявляется в транспортной сфере, где ограничения затрагивают как конкретные виды перевозок, так и ключевые элементы

инфраструктуры, технические средства, страховые и навигационные системы.

В контексте санкционного давления Российская Федерация стала объектом многоуровневой изоляционной политики, направленной, в частности, на ограничение доступа к воздушному пространству, портовой инфраструктуре и железнодорожным маршрутам через Европу. Эти меры оказали мощное воздействие на устойчивость и эффективность транспортной системы России, вызвав необходимость коренной переориентации логистических потоков.

В.В. Савалей отмечает, что транспортно логистический комплекс РФ в начальной фазе санкций пережил реорганизацию ключевых коридоров, что потребовало институциональных изменений и перехода к параллельному импорту [7, с. 9].

Балтийский регион, как важнейший транспортный узел и одновременно политически активная зона, оказался на пересечении противоречий. С одной стороны, страны Прибалтики активно участвуют в санкционной коалиции, с другой — они испытывают негативные последствия от сокращения транзитного потенциала и потери доходов от традиционных грузопотоков.

Односторонние санкции в сфере транспорта представляют собой юридически амбивалентный феномен, находящийся вне мандата универсальных международных институтов, прежде всего Совета Безопасности ООН. Введенные в обход действующих процедур коллективной санкционной политики, они формируют режим, который с трудом соотносится с нормами международного экономического права, включая положения Устава ООН, Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) и Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. С точки зрения международной юриспруденции, односторонние санкции нарушают принцип свободы транзита и равного доступа к международной транспортной инфраструктуре, а также ограничивают суверенное право государств на участие в международной торговле без дискриминации.

Для Российской Федерации подобная санкционная практика стала вызовом, потребовавшим адаптации национальной правовой базы. В ответ на санкции ЕС, США, Великобритании и других стран с 2022 года активно формируются новые механизмы регуляции внешнеторговой логистики и транспортной деятельности. Указы Президента РФ, акты Правительства и поправки в федеральные законы, включая Закон «О специальных экономических мерах», легитимировали создание национального режима лицензирования, ограничили экспорт и импорт транспортных технологий, а также определили особый порядок владения и аренды транспортных активов, зарегистрированных в недружественных юрисдикциях [8].

Особое место занимает правовая трансформация в сфере судоходства: переход на российский морской регистр судоходства, создание

условий для работы российских и лояльных зарубежных страховщиков, развитие флагов удобства (например, через ОАЭ, Турцию, Иран). Поддержка транспортного суверенитета оформляется в правовых рамках как приоритет государственной политики.

Одним из наиболее заметных последствий санкционной политики стала фрагментация ранее интегрированной транспортной системы России, прежде всего в сфере авиации, морского судоходства и контейнерной логистики. Санкции, введенные в отношении поставок транспортных средств, запчастей и технического обслуживания, в первую очередь отразились на гражданской авиации. Согласно исследованию, опубликованному в 2024 году, логистическая система России перенацелилась на «дружественные страны», переориентировав маршруты и изменив структуру перевозок [6, с. 117]. Особенно остро отразился дефицит запасных частей: более 70 % авиапарка страны составляют западные самолеты, обслуживание которых стало невозможным. В ответ были приняты экстренные меры по созданию независимого центра обслуживания, а также частичной национализации авиапарка путем перерегистрации в российский реестр.

Морские перевозки столкнулись с препятствиями в виде запрета захода судов под российским флагом в порты стран ЕС, приостановки европейскими и азиатскими страховщиками обслуживания российских перевозчиков, а также санкций на импорт судового оборудования и комплектующих. Это спровоцировало рост зависимости от «теневого флота» — судов, зарегистрированных в юрисдикциях с непрозрачным регулированием. Формирование «серого судоходства» сопровождается увеличением рисков утечек, инцидентов и нарушений морского права.

Железнодорожный транспорт адаптировался путем переключения на маршруты восточного и южного направления: развитие Транскаспийского маршрута, усиление транспортной интеграции с Белоруссией, сотрудничество с Ираном, Индией и странами Центральной Азии. Существенно развивается мультимодальный транспортный коридор «Север – Юг», объединяющий несколько видов транспорта: автомобильный, водный, железнодорожный [3]. Однако эти меры сопряжены с необходимостью модернизации инфраструктуры, ростом издержек и нестабильностью политической обстановки на альтернативных направлениях.

Балтийский регион — пространство высокой транспортной плотности и стратегической важности, соединяющее Россию с морскими торговыми путями Северной Европы. В условиях санкционной эскалации порты Литвы, Латвии и Эстонии подверглись резкому сокращению транзитных потоков из России и Белоруссии, что вызвало структурные деформации национальных транспортных систем этих стран.

Одновременно нарастает экологическая напряженность, связанная с усилением деятельности «теневого флота» в Балтийском море. Несоблюдение экологических стандартов, утечка нефти и повреждение подводной инфраструктуры (в том числе интернет-кабелей) вызывают обеспокоенность Финляндии, Швеции и Германии. Несмотря на заявления прибалтийских государств о необходимости создания международной системы мониторинга, эти инициативы остаются заблокированными в силу отсутствия единого подхода в ЕС и противоречий с нормами Конвенции ООН по морскому праву.

Калининградская область особенно остро пострадала от попыток ограничения транзита, что привело к дипломатическим инцидентам между Литвой и Россией в 2022 году и последующему пересмотру режима транзита товаров в этот эксклав [2].

На фоне санкционного давления Россия реализует многокомпонентную стратегию адаптации, сочетающую институциональные, технологические и геоэкономические инструменты. Одним из ключевых направлений стала транспортная диверсификация, основанная на развороте логистических потоков на восток и юг, формировании новых международных альянсов (включая БРИКС, ШОС и ЕАЭС), а также стимулировании внутренних производственных мощностей.

Разработка Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года акцентирует внимание на устойчивости и независимости инфраструктуры от внешнего вмешательства. В документе предусмотрено расширение пропускной способности железных дорог Восточного полигона, строительство сухих портов, усиление логистических хабов в ЮФО и Сибири, а также цифровизация транспортного управления на основе национальных платформ [5].

Кроме того, осуществляется активное развитие флаговой политики: российские суда переводятся под дружественные юрисдикции, создаются условия для финансирования строительства отечественного флота, а страховые функции передаются российским и азиатским перестраховщикам. Существенную роль играет переход к использованию на внутреннем рынке российских автомобилей, локализованной авиационной техники (МС-21, «Байкал», «Суперджет») и кооперации с иранскими, китайскими и индийскими поставщиками.

Стратегия устойчивости балтийских государств включает в себя институциональные инициативы по переориентации портовой деятельности, субсидирование зеленой транспортной инфраструктуры, усиление цифровой трансформации логистики и включение в общеевропейские транспортные инициативы, такие как TEN-T (Trans-European Transport Network). Однако отсутствие единого центра принятия решений и разобщенность интересов в рамках ЕС затрудняют

реализацию комплексных мер, необходимых для эффективной переориентации.

Анализ односторонних санкций в транспортной сфере позволяет сделать ряд обобщающих научных выводов. Санкционная политика, реализуемая без участия международно-признанных институтов, нарушает основополагающие принципы международного права, включая свободу транзита, недискриминационность доступа к транспортной инфраструктуре и суверенное право государств на участие в глобальных транспортных потоках. Такие меры создают правовой дуализм, подрывают легитимность существующих международных соглашений и усиливают тенденции к правовому фрагментированию транспортного пространства.

Односторонние санкции демонстрируют высокую эффективность в краткосрочной перспективе, но сопровождаются значительными издержками в долгосрочном периоде — как для страны-объекта санкций, так и для страны-инициатора. Структурная деформация транспортных маршрутов, рост транзакционных и логистических издержек, снижение инвестиционной привлекательности транспортной инфраструктуры и рост рисков (включая экологические и геополитические) являются неизбежными побочными эффектами санкционного давления.

Ученые придерживаются единой позиции в том, что транспортно-логистическая сфера деятельности выполняет стратегическую роль в эффективном функционировании национальной экономики [1,4,9].

Российская реакция на санкции характеризуется активной мобилизацией внутренних ресурсов, институциональным перепроектированием транспортной системы, развитием альтернативных маршрутов и стремлением к стратегической автономии. Эти процессы сопровождаются трансформацией нормативно-правовой базы, укреплением многостороннего сотрудничества в рамках восточных интеграционных проектов и ростом значения незападных логистических альянсов.

Балтийский регион, несмотря на свою активную вовлеченность в санкционный режим, сталкивается с последствиями подрыва собственной транспортной экономики. Сокращение транзита, ухудшение экологической обстановки, снижение конкурентоспособности портов и внутриевропейские дискуссии о целесообразности дальнейшей изоляционной политики создают напряженность внутри Евросоюза.

В перспективе преодоление негативных последствий санкций возможно только при условии институционального реформирования глобальной транспортной архитектуры, повышения юридической определенности международных соглашений, а также укрепления роли международных организаций как арбитров в транспортной политике. В противном случае нарастающая фрагмен-

тация транспортной системы грозит перейти в структурный разрыв логистического взаимодействия между основными полюсами глобального мира.

Список литературы:

- [1] Астахова Е.В., Мартынюк М.Д., Ильиных Ю.Е. Коронакризисные изменения в сфере транспортно-логистической системы Приморья // Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. — 2020. — №. 2. — С. 38-47.
- [2] Кремль назвал незаконным решение Литвы ограничить транзит в Калининград // RBC.RU. URL: https://www.rbc.ru/politics/20/06/2022/62b040f09a79472e4663218d?utm_source=chatgpt.com (дата обращения: 13.07.2025).
- [3] Лебедев В. Н. Технология перевозок. — СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2015. — 444 с.
- [4] Неруш Ю.М. Транспортная логистика: учебник. — Люберцы: Юрайт, 2016. — 351 с.
- [5] Распоряжение Правительства РФ «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» от 27.11.2021 № 3363-р // Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru. — 2021 г. — с изм. и допол. в ред. от 06.11.2024.
- [6] Рожко А.И., Помогаева М.В., Бондаренко И.Н., Бондаренко А.В. Влияние санкций на развитие транспортной логистики в современной России // Вестник Астраханского государственного технического университета. — Серия: Морская техника и технология. — 2024. — № 2. — С. 116-122.
- [7] Савалей В.В. Транспортно-логистический комплекс России на начальном этапе санкционных ограничений // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. — 2022. — Т. 14, № 4. — С. 7-22.
- [8] Федеральный закон «О специальных экономических мерах и принудительных мерах» от 30.12.2006 № 281-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru. — 2007 г. — с изм. и допол. в ред. от 08.08.2024.
- [9] Федоров Л.С. Транспортная логистика (логистический менеджмент на транспорте). — Москва: Русайнс, 2017. — 256 с.

References:

- [1] Astakhova E.V., Martyniuk M.D., Il'inykh Ju.E. Koronakrizisnye izmeneniia v sfere transportno-logisticheskoi sistemy Primor'ia // Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa. — 2020. — №. 2. — S. 38-47.
- [2] Kreml' nazval nezakonnym reshenie Litvy ogranichit' tranzit v Kaliningrad // RBC.RU. URL: https://www.rbc.ru/politics/20/06/2022/62b040f09a79472e4663218d?utm_source=chatgpt.com (data obrashcheniia: 13.07.2025).
- [3] Lebedev V. N. Tekhnologii perevozok. — SPb.: Izd-vo GUMRF im. adm. S. O. Makarova, 2015. — 444 s.
- [4] Nerush Ju.M. Transportnaia logistika: uchebnik. — Liubertsy: Iurait, 2016. — 351 s.
- [5] Rasporiazhenie Pravitel'stva RF «O Transportnoi strategii Rossiiskoi Federatsii do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda» ot 27.11.2021 № 3363-r // Ofitsial'nyi internet-portal pravovoi informatsii www.pravo.gov.ru. — 2021 g. — s izm. i dopol. v red. ot 06.11.2024.
- [6] Rozhko A.I., Pomogaeva M.V., Bondarenko I.N., Bondarenko A.V. Vliianie sanktsii na razvitie transportnoi logistiki v sovremennoi Rossii // Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. — Serii: Morskaia tekhnika i tekhnologii. — 2024. — № 2. — S. 116-122.
- [7] Savalei V.V. Transportno-logisticheskii kompleks Rossii na nachal'nom etape sanktsionnykh ogranichenii // Territorii novykh vozmozhnostei. Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2022. — T. 14, № 4. — S. 7-22.
- [8] Federal'nyi zakon «O spetsial'nykh ekonomicheskikh merakh i prinuditel'nykh merakh» ot 30.12.2006 № 281-FZ // Ofitsial'nyi internet-portal pravovoi informatsii www.pravo.gov.ru. — 2007 g. — s izm. i dopol. v red. ot 08.08.2024.
- [9] Fedorov L.S. Transportnaia logistika (logisticheskii menedzhment na transporte). — Moskva: Rusains, 2017. — 256 s.

