

Экономические санкции в отношении России: транспортный аспект

Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК,

кандидат экономических наук, доцент,

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)

(125319, Москва, Ленинградский проспект, 64),

кафедра правового и таможенного регулирования

на транспорте – доцент, e-mail: pigeon_at@mail.ru;

Егор Вадимович ПАК,

кандидат экономических наук, МГИМО МИД России

(119454, Москва, проспект Вернадского, 76),

кафедра международных экономических отношений

и внешнеэкономических связей им. Н.Н. Ливенцева,

кафедра международных транспортных операций –

доцент, e-mail: e.pak@inpo.mgimo.ru

УДК:339.986;

ББК:65.5+65.2/4-1; Г624

DOI: 10.24412/2072-8042-2022-3-50-58

Аннотация

Экономические санкции или специальные экономические меры стали одним из важных факторов современного развития международных экономических отношений. Пакеты санкций, введённые странами Запада в отношении России в феврале-марте 2022 г., можно расценить как беспрецедентные. В статье представлен анализ инструментов санкционной политики против России в области международных перевозок грузов по состоянию на февраль-март 2022 г. Выявлено, что наиболее критическая ситуация сложилась на воздушном виде транспорта, тогда как железнодорожные и автомобильные перевозки пока пострадали незначительно. Ситуация на морском виде транспорта выглядит достаточно сложно и неоднозначно. Порты ЕС отказываются принимать суда, ранее заходившие в порты России. Крупнейшие мировые судоходные компании осуществляют судозаходы в российские порты только для того, чтобы забрать свои порожние контейнеры. Таким образом, отгрузка экспортных грузов в контейнерах в направлении России странами Запада остановлена, что в целом напоминает транспортную блокаду. Тем не менее, по мнению авторов, система международного товародвижения всё же адаптируется к новым реалиям, однако логистика процесса станет сложнее и дороже.

Ключевые слова: экономические санкции, специальные экономические меры, логистика международного товародвижения, международный транспорт, виды транспорта, экономика России.

Economic Sanctions Against Russia: A Transport Perspective

Andrej Moiseevich GOLUBCHIK,

Candidate of Economic Sciences, Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI) (64, Leningradsky Prospect, Moscow, Russia, 125319), Department of Legal and Customs Management of Transport – Associate Professor, e-mail: pigeon_am@mail.ru;

Egor Vadimovich PAK,

Candidate of Economic Sciences, MGIMO University (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454), Department of International Economic Relations and Foreign Economic Affairs named after N.N. Liventsev, Department of International Transport and Shipping – Associate Professor, e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Abstract

Economic sanctions have become one of the decisive factors affecting modern international economic relations. Packages of restrictive measures imposed on Russia by the West in February and March of 2022 could be treated as unprecedented. The article examines recent sanctions against Russia from the perspective of international cargo shipments. Air transport has been the hardest-hit sector. Road and rail transport have suffered as well, but to a lesser extent. Restrictions on maritime shipments of export cargo towards Russia resemble a blockade. For instance, EU has closed its ports for all the vessels that entered Russia's ports. World's leading linear carriers have practically stopped executing export shipments towards Russia except for those to take on board their empty containers on a way back. Nonetheless, the authors conclude that global supply chains might soon adapt to new realities, but related logistics will definitely become more complicated and expensive.

Keywords: economic sanctions, special economic measures, international logistics, international transport, modes of transport, Russia's economy.

Санкционный режим стран Запада в отношении России приобретает всё более масштабный и системный характер. Признание независимости ЛНР и ДНР и последовавшее начало спецоперации на Украине стали триггером для введения против России новых пакетов экономических и политических санкций.

На сегодняшний день в отношении России странами Запада уже применяются специальные экономические меры, например, в части импорта ряда российских товаров (в т.ч. нефти, стали и железа), а также экспорта в страну продукции двойного назначения и предметов роскоши. Страны G7 выступают за лишение России режима наибольшего благоприятствования в торговле. Наблюдается массовая приостановка (а иногда и заявления об уходе) западных компаний с российского рынка. Действует запрет на инвестиции в энергетический сектор страны. Ряд российских финансовых организаций отключены от SWIFT, а часть ЦБ РФ, размещённых за рубежом, заморожены. Введены санкции и в отношении определённого круга российских физических лиц.



Отдельного внимания заслуживает и такой инструмент (правда, пока ещё не очень применимый к России), как принудительные меры во исполнение санкций или «санкции за нарушение санкций», получивший распространение в соответствующей практике США.¹ Данный феномен есть не что иное как административное или уголовное наказание регуляторами США тех лиц или организаций, в т.ч. иностранных, за связь с подсанкционными физическими и юридическими лицами. Таким образом, данное средство санкционного воздействия может иметь как внутриамериканский, так и экстерриториальный аспекты.

Вместе с тем практика применения Западом «умных санкций»², т.е. точно или секторально направленных на налагаемый объект и лишь минимально затрагивающих широкие слои населения, сменяется всеобъемлющими, а порой радикальными ограничениями.

Как следствие, по состоянию на март 2022 г. Россия стала лидером по числу действующих в отношении неё ограничительных мер, опередив Иран, Сирию и КНДР. Так, если до 22 февраля 2022 г. в отношении России действовало 2754 ограничительные меры, то после – были введены ещё 4053, тогда как в отношении Ирана санкционный режим насчитывает 3616 мер, Сирии – 2068, а КНДР – 2077.³

Вместе с тем введённые в отношении России санкции и ответные контрсанкции носят обоюдоострый характер и, бесспорно, негативно скажутся на мировой экономике, выходящей на постковидный восстановительный трек. В свою очередь, применяемые с февраля-марта 2022 г. ограничения в торговле уже сказываются на международном транспорте и его товаропроводящей функции. Глобальные цепи поставок, и так пострадавшие от ковидных ограничений в 2020-2021 гг., сталкиваются уже с новыми, санкционными вызовами. Таким образом, представляется целесообразным, проанализировать специфику санкционной политики в отношении России на различных видах транспорта в международном сообщении (по состоянию на февраль-март 2022 г.), а также представить некоторые размышления относительно построения принципиально новой системы логистики международного товародвижения страны с учётом санкционной эскалации.

Из всех магистральных видов транспорта меньше всего от нового санкционного режима пострадал **железнодорожный** транспорт. Это вполне ожидаемо, ведь ОАО «Российские железные дороги» функционируют исключительно в пределах национальной территории, а используемая техника и технологии почти на 100% отечественные. Прямых переходов с железными дорогами стран ЕС у России немного – это Финляндия, страны Балтии и Польша, но только в Калининградской области. Прямые запреты на перевозку грузов железнодорожным транспортом в Россию или из неё на текущий момент отсутствуют, за исключением товаров, включённых в санкционные списки.

Однако Украинская железная дорога («Укрзалізниця») объявила о национализации около 15 000 вагонов российских собственников (всего примерно 250 собственников), находящихся на территории Украины, в т.ч. 11 000 полувагонов и 2 000 цистерн, в общей сложности из них около 3000 шт. принадлежат «ВТБ-лизингу», «ВЭБ-лизингу», «Сбербанк-лизингу», «Газпромтранс» и Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК).⁴ Представляется, что в текущих реалиях вернуть подвижной состав собственникам не представляется возможным.

С определенной долей оптимизма можно считать, что международные **автомобильные** перевозки также пострадали незначительно. Запрета на них на сегодняшний день нет, однако, для проезда в страны ЕС фактически остались только переходы Берестовица и Козловичи, расположенные в Брестской области (Беларусь). Кроме российских перевозчиков через эти переходы ездят перевозчики Беларуси, всех стран Закавказья и государств Центральной Азии. Как результат на границе образовались серьезные пробки в обе стороны. По состоянию на 10 часов утра 15 марта время ожидания на выезд в Польшу достигало 44 часов, т.е. почти двое суток.⁵

С обратным въездом ситуация практически аналогичная. Польские пограничники и сотрудники таможи очень тщательно проверяют груз практически каждого автомобиля в поисках запрещённых к ввозу товаров. По данным Государственного пограничного комитета Беларуси, пропускается примерно 25% от количества, оговоренного польско-белорусским пограничным соглашением. Пограничные службы Литвы и Латвии пропускают не более 80% от оговоренного в соглашениях количества грузовых автомобилей.⁶

По данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), на территории Украины задержано около 140 российских грузовиков, в ряде случаев подтверждены факты конфискации транспортных средств.⁷

Наиболее критическая ситуация складывается на **воздушном** транспорте. Фактически можно говорить о полном параличе отечественных воздушных перевозок.

Так, 36 стран Европы, США и Канада закрыли своё небо для самолётов из России. Фактически только две страны Европы – Сербия, а также Босния и Герцеговина не сделали этого.

Более 20 лет назад российским властями был сделан упор на использование для пассажирских и грузовых воздушных перевозок самолётов иностранного производства. На сегодняшний день 75% коммерческого флота, эксплуатируемого Россией, произведено в ЕС, США и Канаде.⁸ Отказ ЕС от продажи новых самолётов, а также поставки комплектующих только усугубит ситуацию в национальной отрасли. В свою очередь, ограничительные меры Министерства торговли США уже коснулись 100 российских самолётов и включают запрет на заправку, техобслуживание и продажу запчастей.⁹



Почти 85% парка иностранных воздушных судов, имеющих в распоряжении отечественных авиаперевозчиков, находится в лизинге. Как следствие, после включения санкционного режима все лизингодатели одновременно разорвали действия договоров и затребовали возврата своего имущества.

Кроме того, Управление гражданской авиации Бермудских Островов (ВСАА) приостановило сертификаты лётной годности самолетов российских авиакомпаний, зарегистрированных на островах, т.е. в офшорной юрисдикции.¹⁰ Данная мера коснется почти 190 воздушных судов.

Особенно серьезно пострадали грузовые перевозки. Слабым местом российских грузовых перевозчиков стала их международная направленность. Например, данный показатель у лидера рынка – Группы компаний «Волга-Днепр» составляет почти 90%.¹¹ Как следствие введенных ограничений Россия может осуществлять грузовые перевозки исключительно на судах собственной (в т.ч. советской) постройки, зарегистрированных в российской юрисдикции. Таких воздушных судов имеется крайне мало. У Группы «Волга-Днепр» на балансе числится пять Ил-76 и двенадцать АН-124.

10 марта 2022 г. авиакомпания «Атран», входящая в Группу, объявила об остановке своей деятельности и отправлении сотрудников в бессрочные административные, т.е. неоплачиваемые отпуска. Компания эксплуатирует девять грузовых Боинг-737.

Федеральный закон №56-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹² от 14 марта 2022 г., который разрешает регистрацию прав российским эксплуатантам на иностранные лизинговые самолеты, возможно, решит оперативные проблемы на ближайшие несколько месяцев, но не сможет принципиально исправить ситуацию. Однако совершенно не ясны последствия этого решения в среднесрочной перспективе, например, когда закончится спецоперация на Украине и начнется нормализация отношений. Представляется, что России не избежать серьезных арбитражных разбирательств, причём в иностранной юрисдикции, и с весьма туманными для российской стороны перспективами.

Ситуация на **морском** виде транспорта ожидаемо складывается крайне сложно и неоднозначно ввиду того, что на него приходится около 85% международной торговли.

Помимо государственных санкций, наложенных странами на физические лица, компании и целый ряд товаров, появились индивидуальные, но на удивление хорошо скоординированные, санкции со стороны основных контейнерных перевозчиков: датской MAERSK, французской CMA-CGM, швейцарской MSC, японского консорциума ONE, тайваньской Evergreen и южнокорейской HMM. В настоящее время все упомянутые перевозчики фактически прекратили доставку грузов в основные российские порты: Санкт-Петербург, Усть-Луга, Новороссийск, Владивосток и Восточный.

Одновременно о своих санкциях заявили все крупнейшие контейнерные терминалы и порты Европы. Заявлено, что судно под любым флагом не сможет зайти в европейский порт, если перед этим оно посетило любой российский порт. Более того, страны ЕС планируют и вовсе закрыть свои порты для судов из России.¹³

В проливах Па-де-Кале и Ла-Манш катера французской морской жандармерии останавливают суда, следующие в российские порты под предлогом таможенного контроля, на предмет обнаружения санкционных товаров. Право проверки любого судна у них было всегда, в самом узком месте ширина пролива Па-де-Кале всего 22 морских мили, здесь нет нейтральных вод, но ни Франция, ни Великобритания своим правом на досмотр, особенно в отношении следующих транзитом судов, практически никогда не пользовались.

Таким образом, можно с уверенностью утверждать, что России фактически объявлена транспортная блокада. В настоящее время линейные суда продолжают заходить в порты страны, но они забирают свои порожние контейнеры. Например, только у MAERSK в России остаётся около 50 000 таких контейнеров.¹⁴ Отгрузка экспорта остановлена полностью, есть информация о том, что контейнерные перевозчики требуют выгрузить товары и освободить оборудование.

В порт Санкт-Петербург постепенно начинают доходить некоторые контейнеры из числа тех, что были задержаны в европейских портах транзитом. Там они находились по 10-15 дней в ожидании вынесения персонального решения местных властей о возможности их доставки конечному потребителю.

Представляется важным акцентировать внимание участников рынка на том, что законной возможности привлечь перевозчиков к ответственности за срыв сроков доставки не существует. Но это случилось не сегодня, её не было никогда. Согласно правилам перевозки контейнерного груза¹⁵, перевозчик не принимает на себя ответственность за какие-либо конкретные сроки доставки. Сроков доставки не существует, а любое публичное расписание выполняет скорее рекламную, чем практическую функцию. Более того в этих правилах всегда присутствует пункт, который может называться примерно так: **MATTERS ADVERSELY AFFECTING CARRIER'S PERFORMANCE**¹⁶, в котором сказано, что в случае возникновения любого рода условий, препятствующих выполнению перевозки, перевозчик имеет полное право приостановить её на любой необходимый срок.

Из раздела коносамента *Law and Jurisdiction / Jurisdiction* следует, что любые споры по сути перевозки, оформленной конкретным коносаментом, будут рассмотрены исключительно в юрисдикции и по законам страны, выбранной перевозчиком. Совершенно необязательно, что это будет страна регистрации линейного перевозчика, но с полной уверенностью можно сказать, что это никогда не будет юрисдикция Российской Федерации.

Так, исключительно в качестве примера:

- MAERSK, MSC, OOCL – Высокий суд Лондона, по праву Англии;
- CMA-CGM – коммерческий трибунал Марселя, по праву Франции;



- Нарag-Lloyd – суд общей юрисдикции в Гамбурге, по праву ФРГ.

По общему правилу груз может считаться утраченным по истечении одного года с момента его выхода из порта отправления. Но и здесь перевозчик может сослаться либо на вышеуказанные положения, либо на форс-мажор. Даже если перевозчик признает полную утрату груза, то его ответственность за контейнер любого размера не превышает 666,67 единиц СПЗ. По курсу ЦБ РФ на 17.03.22 это составляет 99 360 руб., или 920 долл. США по кросс-курсу, что явно несопоставимо с реальной стоимостью груза.

Что касается работы портов России, то ситуация выглядит следующим образом.

Порты на Балтике фактически заблокированы и нормально работать не могут. Порты Мурманск и Архангельск никогда не имели контейнерной специализации. В них периодически возникал и снова угасал весьма локальный линейный сервис, завязанный на страны Северной Европы, что в реалиях текущего момента становится неактуальным.

Вся работа азовских портов, Ростов-на-Дону, Таганрог, Ейск, Азов, Темрюк, остановлена до полного окончания спецоперации. Порты на Черном море продолжают работать в обычном режиме, с поправкой на отмену линейного сервиса. Турция придерживается нейтральной позиции. К санкциям против России она не присоединилась и по этой причине не препятствует прохождению судов через свои проливы и продолжает принимать суда, следующие из/в российские порты. Турецкий перевозчик ARKAS Container Transport S.A., выступающий в качестве фидерного перевозчика для сингапурской компании PIL (Pacific International Lines) продолжает работу в обычном режиме. Следовательно, доступны перевозки не только в Турцию, но и в Израиль, Египет, страны Ближнего Востока, Индию и страны Юго-Восточной Азии. Под запретом перевозки в страны Европы, Австралию и Новую Зеландию.

В обычном режиме работают порты Каспийского бассейна, путь на Иран был и остаётся открытым.

Дальний Восток пока остаётся основной надеждой российской экономики. Китай не прекращает сотрудничества и не сворачивает объёмы поставок. Работают автомобильные пункты пропуска; прямой железнодорожный Забайкальск-Манчжурия, через территорию Монголии: Наушки/Сухэ-Батор – Замын-ууд/Эрэн-Хото; открыто воздушное пространство.

Китайские линейные и трамповые перевозчики продолжают обслуживать все российские порты региона, нет ограничений для судов под российским или любым иным флагом. Продолжают работу российские линейные операторы FESCO и SASCO (бывшие Дальневосточное и Сахалинское пароходства). Правда, у FESCO отменился весь сервис на западное побережье США и частично на Японию.

Есть актуальная информация о том, что российские логистические компании прорабатывают схемы с офшорной перевалкой грузов в портах Турции и Гонконга.

Законодательство этих стран позволяет местным фирмам, зарегистрированным в национальных портовых офшорах, перепродажу товаров любым иностранным покупателям. Имеется определённая возможность организовать доставку и санкционных товаров, но с обязательной перегрузкой из контейнера в контейнер.

Представляется, что сложившаяся ситуация является в высшей степени сложной и беспрецедентной, поэтому рекомендации, которые давал один из авторов в работе «Контрсанкции наступили неожиданно: что делать с товаром в пути»¹⁷ следует признать неактуальными. Пока совершенно однозначно можно сказать, что новые пути международного товародвижения в Россию и из России будут разработаны и запущены. Товары по ним пойдут, в этом можно не сомневаться. Однако эти пути будут длиннее и сложнее, а, следовательно, дороже, причём для всех участников рынка.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Тимофеев И.Н. «Санкции за нарушение санкций»: принудительные меры Министерства финансов США против финансового сектора // Полис. Политические исследования. 2020. №6. С.73-90. <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.06.06>

² Сталберг А., Дарси, Д. Тень санкций // Международные процессы. 2021. Т.19. №1(64). С.74-102. DOI 10.17994/IT.2021.19.1.64.7

³ 40 лет санкций: как Иран переживает экономическую блокаду Запада. Коммерсант. 19.03.2022. <https://www.kommersant.ru/doc/5269023>

⁴ Украина «национализует» вагоны крупнейших российских компаний. Ведомости. 15.03.2022. <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/03/15/913616-ukraina-natsionaliziruet-vagoni>

⁵ Графики очередей // Государственный пограничный комитет Республики Беларусь. 15.03.2022. URL: <https://gpk.gov.by/situation-at-the-border/charts/>

⁶ Грузовой транспорт: обстановка на границе со странами ЕС. Государственный пограничный комитет. 15.03.2022. <https://t.me/logscm/6051>

⁷ Перевозчики заявили, что Украина удерживает более 140 российских грузовиков. РИА Новости. 05.03.2022. <https://ria.ru/20220305/ukraina-1776700626.html>

⁸ Российской авиации сломают крылья. Коммерсант. 26.02.2022. <https://www.kommersant.ru/doc/5236969>

⁹ Минторг США запретили обслуживать самолёт Абрамовича и ещё около 100 лайнеров. Коммерсант. 18.03.2022. <https://www.kommersant.ru/doc/5269047>

¹⁰ International Sanctions Press Statement. Bermuda Civil Aviation Authority. 12.03.2022. https://www.bcaa.bm/international-sanctions-press-statement?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

¹¹ «Волга-Днепр» впадает в паралич. РБК. 17.03.2022. <https://www.rbc.ru/newspaper/2022/03/17/6230ad5a9a7947f7366b620>

¹² Федеральный закон от 14.03.2022 №56-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Официальный интернет-портал правовой информации. <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202203140013?index=1&rangeSize=1>



¹³ ЕС планирует закрыть порты для российских судов и запретить импорт энергоносителей. Газета.ru. 21.03.2022. <https://www.gazeta.ru/business/news/2022/03/21/17455243.shtml>

¹⁴ Maersk планирует завершить бизнес в России к концу апреля. ТАСС. 15.03.2022. <https://tass.ru/ekonomika/14079133>

¹⁵ Правила перевозки всегда напечатаны на лицевой стороне бланка коносамента на перевозку контейнеров, а также находятся в свободном доступе на официальном сайте перевозчика

¹⁶ Название взято из стандартного коносамента компании MSC S.A., зарегистрированной в Женеве, Швейцария

¹⁷ Голубчик А.М. Контрсанкции наступили неожиданно: что делать с товаром в пути? // Международные банковские операции. 2014. №3. С. 88-93

БИБЛИОГРАФИЯ/BIBLIOGRAPHY

Голубчик А.М. Контрсанкции наступили неожиданно: что делать с товаром в пути? // Международные банковские операции. 2014. №3. С.88-93 @@ Golubchik A.M. Kontrsankcii nastupili neozhidanno: chto delat' s tovarom v puti? // Mezhdunarodnye bankovskie operacii, 2014, №3, S. 88-93

Сталберг А., Дарси, Д. Тень санкций // Международные процессы. 2021. Т.19. №1(64). С.74-102 @@Stalberg A., Darsi, D. Ten' sankcij // Mezhdunarodnye processy. 2021. Т.19. №1(64). S.74-102. DOI 10.17994/IT.2021.19.1.64.7

Тимофеев И.Н. “Санкции за нарушение санкций”: принудительные меры Министерства финансов США против финансового сектора // Полис. Политические исследования. 2020. №6. С.73-90 @@ Timofeev I.N. “Sankcii za narushenie sankcij”: prinuditel'nye mery Ministerstva finansov SShA protiv finansovogo sektora // Polis. Politicheskie issledovanija. 2020. №6. S.73-90. <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.06.06>

