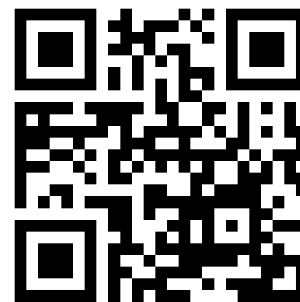


УДК 339.56.055

САНКЦИОННЫЕ РИСКИ ДЛЯ ЭКСПОРТНЫХ ПОСТАВОК НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**Мютте Г.Е.***Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал
Российской таможенной академии***SANCTION RISKS FOR EXPORT SUPPLIES OF CRUDE OIL AND OIL PRODUCTS FROM THE RUSSIAN FEDERATION****Myutte G.E.***St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy***Аннотация**

В статье рассмотрены актуальные примеры санкционных ограничений, принятых западными странами на экспорт нефти и нефтепродуктов из Российской Федерации, приведены пути противодействия указанным ограничениям для обеспечения стабильности экспортных поставок.

Ключевые слова: санкции, экспорт нефти, морские перевозки, морская логистика.

Abstract

The article examines current examples of sanctions restrictions adopted by Western countries on the export of crude oil and oil products from the Russian Federation, and provides ways to counteract these restrictions to ensure the stability of export supplies.

Keywords: sanctions, crude oil exports, sea transportation, maritime logistics.

Ссылка для цитирования: Мютте Г.Е. Санкционные риски для экспортных поставок нефти и нефтепродуктов из Российской Федерации // Бюллетень инновационных технологий. – 2025. – Т. 9. – № 2 (34). – С. 45-46. – EDN PWVBAK.

Морские поставки нефти и нефтепродуктов в 2025 году остаются важным элементом экспортной стратегии России, составляя около 80% от общего объема экспорта углеводородов [1]. Балтийское море с его крупнейшими портами Усть-Луга и Приморск в настоящее время играет важнейшую роль в транспортировке сырья в Европу и Азию. Однако постоянное ужесточение санкционного режима, установленного западными странами, создает существенные риски для морских перевозок российских энергоносителей в 2025 году.

Говоря о видах санкционных рисков, можно выделить следующие группы рисков:

1. Политико-правовые риски.

Введенные ЕС, G7 и их союзниками санкционные ограничения направлены на сокращение доходов России от экспорта нефти. Ключевым инструментом является «ценовой потолок» (60 долл. за баррель с декабря 2022 года), который запрещает странам-участницам оказывать услуги (страхование, фрахт) для судов, перевозя-

щих российскую нефть, по цене выше установленного лимита [2]. В дальнейшем планируется расширить механизмы контроля, в том числе автоматическое включение в санкционный список судов, нарушающих правила, с помощью систем спутникового мониторинга. Ряд стран-членов ЕС предпринимают недружественные действия, направленные на препятствование активности судов, перевозящих российскую нефть [3]. Так, в марте 2025 года немецкая таможня конфисковала танкер Eventin, потерявший управление у берегов Германии в начале января 2025 года. На судне находилось около 100 тыс. тонн сырой нефти на сумму около 40 млн евро.

2. Экономические риски.

Ограничение доступа к страхованию через клубы P&I (например, North of England P&I) увеличивает эксплуатационные расходы. Судовладельцы вынуждены обращаться к сторонним страховщикам, страховые полисы которых не признаются в большинстве портов мира [4]. Кроме того, рост

расходов на фрахт из-за необходимости использования «теневых флотов» (старых танкеров, зарегистрированных под «удобными флагами») увеличивает риски аварий и экологических катастроф.

3. Технологические и инфраструктурные проблемы.

Обход санкций путем перевалки нефти в нейтральных водах (например, в нейтральных водах Балтийского моря) требует дополнительных логистических затрат, что замедляет поставки и увеличивает издержки. С июля 2023 года в европейские порты запрещен заход судов, перевозящих сырую нефть и нефтепродукты, подозреваемых в преднамеренном выводе из строя навигационной системы. Учитывая значительный возраст судов, используемых для этого вида перевозок, риски срывов поставок возрастают [5].

Возможные пути преодоления санкционных ограничений лежат в нескольких направлениях. Например, возможно перенаправление судов, перевозящих сырую нефть и нефтепродукты, по Северному морскому пути. Однако, учитывая ограниченную судоходность этого маршрута (для

судов, не имеющих ледового класса, Северный морской путь судоходен не более трех месяцев в году, а также существуют ограничения по осадке судов, проходящих по этому маршруту), перенаправить значительные объемы нефти по этому маршруту без строительства флота специализированных судов не представляется возможным.

Другим способом решения этой проблемы является смена основных портов для российского экспорта сырой нефти и нефтепродуктов. Однако все доступные варианты (например, использование порта Мурманск в качестве опорного или переориентация экспортных потоков на порты Дальнего Востока) требуют значительных инвестиций в инфраструктуру и не могут быть реализованы в краткосрочной перспективе.

Таким образом, наименее затратным путем является расширение «теневых флотов» России с целью компенсации вывода судов, включенных в санкционные списки западных стран. Такой подход позволит сохранить эффективность российских портов на Балтике как основных экспортных хабов для российской сырой нефти и нефтепродуктов.

Список литературы

1. Климова О.О., Ильясова Ю.В. Влияние санкций на экспорт российской нефти // Финансовая архитектура и перспективы развития глобальной финансовой системы: сборник материалов XI Научно-практической конференции с международным участием, Симферополь, 22 декабря 2022 года. – Симферополь: ФГАОУ ВО "Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского", 2023. – С. 70-72. – EDN OJKYUE.
2. Григорьева Е.А. Экспорт нефти и газа Российской Федерации в условиях западных санкций // Социально-экономическое и экологическое развитие приграничного региона: возможности и вызовы: Материалы IV Международной научно-практической конференции, Смоленск, 12 февраля 2024 года. – Смоленск: Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, 2024. – С. 60-63. – EDN ACSQZL.

3. Балюк И.А., Мылтусова Н.В. Влияние внешних санкций на переориентацию российского экспорта нефти // Международная экономика. – 2025. – Т. 22, № 3. – С. 208-216. – EDN FSJZOE.

4. Пылин А.Г. Проблемы и перспективы энергетического экспорта России в условиях санкций // Российский внешнеэкономический вестник. – 2024. – № 6. – С. 99-116. – EDN DMFJQW.

5. Коваленко А.И., Грасс Е.Ю. Развитие морских перевозок нефти в условиях антироссийских санкций // Вестник государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. – 2024. – № 2(47). – С. 105-108. – EDN VZBTWG.

Поступила в редакцию 23.04.2025

Сведения об авторе:

Мютте Герман Евгеньевич – доцент кафедры международных экономических отношений экономического факультета СПб имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат экономических наук, e-mail: german-master@yandex.ru

