

Научная статья

УДК 32:33:34

DOI: <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-16>

Угрозы безопасности морского транспорта в Балтийско-Скандинавском макрорегионе: от крейсерства к блокаде

Тимошенко Диана Сергеевна,

кандидат экономических наук, старший научный сотрудник

Отдела страновых исследований,

Институт Европы Российской академии наук (ИЕ РАН),

Москва, Россия

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2780-6464>

РИНЦ SPIN-код: 4095-0916, AuthorID: 614851

Аннотация. Настоящая статья продолжает исследование правовых и экономических аспектов обеспечения безопасности морских путей и морского транспорта в условиях возрастающей геополитической напряженности и борьбы за проецирование военной мощи стран «коллективного Запада» через контроль над стратегическими морскими путями в Балтийско-Скандинавском макрорегионе (далее — БСМ). Целью исследования является выработка методических рекомендаций по предотвращению и минимизации возможных рисков для российского судоходства и морского транспорта как ключевого сектора российской экономики и инструмента национальной геополитики при опоре на результаты анализа текущих изменений геополитической обстановки на Балтике. Исходя из результатов системного анализа основополагающих принципов государственного управления экономикой транспорта, правового регулирования отраслевых рынков перевозки на макро- и мезоуровне, а также заявлений, намеренно искажающих рациональное толкование пунктов Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г. странами «коллективного Запада», что напрямую затрагивает суверенные права России, автор предлагает провести взвешенный пересмотр и корректировку Конвенции в связи с превентивной трактовкой ее природоохранных положений странами Организации Североатлантического договора. Перечислены существующие и потенциальные угрозы свободе судоходства России и ее партнеров в БСМ, среди которых: применение методов «серой зоны», введение блокады и эмбарго. Автор при помощи экстраполяции приводит возможные сценарии развития дальнейшей конфронтации между странами «коллективного Запада» и Российской Федерацией в БСМ. На основе результатов проведенного исследования сделаны выводы и рекомендации об усилении конвойной проводки с целью предотвращения диверсионных действий в отношении судов, следующих в российские и из российских портов.

Ключевые слова: Балтийско-Скандинавский макрорегион; Балтийское море; морское право; Датские проливы; свобода судоходства; крейсерство; методы «серой зоны».

Работа выполнена в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (тема НИР № FMZS-2024-0013 «Системный анализ хозяйственно-политических рисков и возможностей Балтийско-Скандинавского макрорегиона»).

Для цитирования: Тимошенко Д. С. Угрозы безопасности морского транспорта в Балтийско-Скандинавском макрорегионе: от крейсерства к блокаде // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 189–200. <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-16>.

MARITIME LAW

Original article

Threats to maritime transport security in the Baltic-Scandinavian Macroregion: from cruising to blockade

Diana S. Timoshenko,
Candidate of Economic Sciences, Senior Researcher,
Department for Country Studies,
Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences (IE RAS)
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has presented the study of the legal and economic aspects of ensuring the security of maritime routes and maritime transport in the context of rising geopolitical tensions and the struggle by the nations of “Collective West” to project military power through control over strategic maritime routes in the Baltic-Scandinavian Macroregion (hereinafter referred to as the BSM). The purpose of the study was to develop methodological recommendations to prevent and minimize potential risks to Russian shipping and maritime transport as a key sector of the Russian economy and an instrument of national geopolitics, based on an analysis of current changes in the geopolitical situation in the Baltic region. Based on the system analysis of the fundamental principles of state management of the transport economy and the legal regulation of sectoral transport markets at the macro and meso levels, as well as statements by the nations of “Collective West” that deliberately distort the rational interpretation of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, thereby directly infringing upon Russia’s sovereign rights, there has been proposed a balanced review and adjustment of the Convention in light of the preventive interpretation of its environmental provisions by NATO member states. There have been outlined existing and potential threats to the freedom of navigation for Russia and its partners in the BSM, including the use of “gray zone” tactics and the imposition of blockades and embargoes. Using extrapolation, there have been presented possible scenarios for the future escalation of confrontation between the “Collective West” and the Russian Federation in the region. According to the study results there have been concluded and recommended to strengthen convoy escort operations to prevent acts of sabotage against vessels traveling to and from Russian ports.

Keywords: Baltic-Scandinavian Macroregion; Baltic Sea; maritime law; Danish Straits; freedom of navigation; cruising; “gray zone” methods.

The work has been fulfilled within the framework of the state assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (Research theme FMZS-2024-0013 “System Analysis of Economic and Political Risks and Opportunities in the Baltic-Scandinavian Macroregion”).

For citation: Timoshenko D.S. Threats to maritime transport security in the Baltic-Scandinavian Macroregion: from cruising to blockade // Transport law and security. 2026; (3(59)):189–200.

© Тимошенко Д. С., 2026

Введение. Краткая хронология эскалации конфликта Россия—НАТО

Морские пути и транспорт имели колоссальное значение для развития человеческой цивилизации во все времена. На сегодняшний день в борьбе за проецирование военной мощи стран «коллективного Запада» через контроль над стратегическими морскими путями морские перевозки являются одним из краеугольных камней мировой экономики, геополитики и логистики, подвержены различного рода угрозам и рискам. Для предупреждения и устранения влияния подобного воздействия должны быть выработаны и неукоснительно соблюдаться обновленные нормы и правила международной правовой системы, отвечающие современным технологическим, геополитическим и геоэкономическим вызовам, действовать механизмы по обеспечению их выполнения в целях общей мировой безопасности.

Географически и исторически на Земле сложились стратегически важные, но при этом узкие морские пути (*world chokepoints*). К таким путям относятся: Ормузский пролив; Малаккский пролив; Баб-эль-Мандебский пролив; Суэцкий канал; Панамский канал; Гибралтарский пролив; Турецкие проливы и др. Данные проливы используются для международного судоходства, режимы прохода через них регулируются в основном Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. (ЮНКЛОС, *UNCLOS*). В Балтийско-Скандинавском макрорегионе (БСМ) подобным «узким местом» является система Датских проливов, обеспечивающая доступ в акваторию Балтийского моря из Северного.

Датские проливы проходят через территориальные воды Дании, отличаются сложной навигацией, высоким трафиком и особым правовым режимом прохода, основанным на Зундском трактате 1857 г. [Трактат об отмене пошлин, взимаемых с купеческих судов и грузов при проходе их через проливы Зунда и обоих Бельтов 1857 г.]. Значительная часть судоходного трафика поступает в российские порты Калининградской и Ленинградской областей. Объемы российских морских грузоперевозок растут с каждым годом, по площади акватории экономической и территориальных вод, Российская Федерация находится на шестом месте в БСМ.

С момента событий 2014 г. на Украине и возвращения Крыма в состав России со стороны стран «коллективного Запада» началось постепенное, но постоянно нарастающее давление на Россию на всех уровнях международной деятельности — дипломатическом, экономическом, политическом, военном. Свободный проход торговых судов Российской Федерации и ее торговых партнеров в БСМ не стал исключением. Евросоюз и ряд стран «коллективного Запада» ввели термин «теневой флот» (*shadow fleet*), которым они обозначили торговые суда различного назначения (в основном танкеры, газовозы, контейнеровозы), обслуживаемые российскими портами. Против упомянутых судов, команд и капитанов, а также любых партнерских организаций, компаний и предприятий стали вводиться незаконные односторонние санкции, что происходит и на момент написания

настоящей статьи. Так, например, под масштабный незаконный запрет, нарушающий основополагающие принципы международного морского права, относительно судов, причисляемых к «теневому флоту», попали юридическая помощь, ведение финансовых операций, доступ к портовой инфраструктуре и другие правовые аспекты морского судоходства.

Формальным поводом для начала агрессивного санкционного давления стала серия инцидентов на объектах критической подводной инфраструктуры (КПИ). Объекты КПИ принадлежали разным государствам, в том числе России — газопровод «Северный поток 1» (подрыв 26 сентября 2022 г.) и информационные кабели Ростелекома, что не помешало странам коллективного Запада безосновательно обвинить в инцидентах Российскую Федерацию и ввести санкции против ее торгового судоходства. Далее страны НАТО в январе 2025 г. объявили о начале операции «Балтийский часовой» (*Baltic Sentry*) [URL: <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2025/01/14/nato-launches-baltic-sentry-to-increase-critical-infrastructure-security>] и отправке в акваторию Балтийского моря постоянной группы военных кораблей альянса, после чего последовала информационная компания по обвинению России в полетах БПЛА в воздушном пространстве вокруг Датских проливов. После этой информационной атаки начались уже фактически пиратские захваты торговых судов, шедших в российские порты или из них, крейсерские операции, и география подобных действий уже вышла за пределы БСМ [1].

7 января 2026 г. ВМС США с помощью десанта на палубу захватили танкер *Marinera*, перед инцидентом имевший название *Bella 1* [https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/2071707/; <https://edition.cnn.com/2026/01/08/us/russia-oil-tanker-seizure-what-we-know-intl-hnk>]. Танкер 24 декабря 2025 года официально сменил регистрацию и название и числился в реестре российского торгового флота. Американская сторона «предпочла не заметить» обращения России по официальным дипломатическим каналам и причислила танкер к категории «судно без гражданства» или «ложного флага» (категории «*stateless*» или «*under a false flag*»), что дало ей формальный повод воспользоваться ст. 91, 92, 110 ЮНКЛОС 1982. В современных условиях данный инцидент фактически поставил на грань исчезновения правовой режим регулирования морского судоходства, ознаменовав собой крупнейший кризис международной правовой системы и безопасности.

Представители научного сообщества, а также эксперты международного права констатируют постоянные попытки использовать противоречия и пробелы в международных морских договорах в качестве оружия, некоторые из них применяют новый термин «правовые войны» относительно к данной ситуации [2]. Отмечается также необходимость предусматривать и разрабатывать дополнительные механизмы защиты национальных интересов на море, о возникшей уязвимости международного морского коммерческого судоходства [URL:

<https://maritimescrimes.com/2026/01/12/north-atlantic-us-seizure-tanker-marinera-bella-1/>].

Параллельно с этим на основных линиях коммуникаций в Мировом океане в последние годы неуклонно нарастают риски, среди которых: жесткое противостояние России, Китая и стран «коллективного Запада»; рост числа и интенсивности региональных конфликтов с вовлечением государств — обладателей ядерного оружия; появление качественно новых и гибридных видов угроз. Новым и опасным явлением стала противоправная борьба с «теневым флотом». Проведенный анализ показал, что наиболее опасны для российского судоходства Балтийское, Черное, Красное моря, Датские проливы, Ла-Манш, воды у берегов Норвегии.

Военная кампания США и Израиля против Ирана в 2026 г. лишь сильнее подчеркнула данный кризис существующей международной правовой системы, необходимость ее реформации. Для России данная ситуация очень тревожная и угрожающая, так как морскому транспорту как в БСМ, так и на Черном море, угрожает полная морская блокада, «карт-бланш» на проведение которой для НАТО фактически дали США своей блокадой Венесуэлы в конце 2025 г.

Предложенная схема конвойной проводки торговых судов воплощается в жизнь в БСМ, однако это происходит еще в недостаточных объемах. С весны 2026 г. в акватории пролива Ла-Манш нес дежурство фрегат Черноморского Флота Российской Федерации «Адмирал Григорович» [URL: <https://www.bbc.com/news/articles/cn8pvgw802no>], а в районе Датских проливов проход судов обеспечивал БПК «Североморск» из состава Северного Флота ВМФ России [URL: <https://easternherald.com/2026/05/12/russia-warship-germany-nato-baltic-showdown/>], сменивший действовавший в этом районе с конца апреля малый ракетный корабль «Ставрополь». Летом 2026 г. на боевое дежурство вышли сторожевой корабль Балтийского флота «Неустрашимый» и корвет «Сообразительный» соответственно.

Такое положение вещей не может устроить большинство стран ЕС и НАТО, варианты блокады и атак на торговые суда Российской Федерации и ее партнеров прорабатываются и отрабатываются в совместных учениях военно-политического блока.

С правовой стороны обеспечения безопасности судоходства в международных проливах одним из противоречий является пересечение прав мирного и транзитного проходов и права на самооборону. Кроме того, потенциальные угрозы морскому транспорту России со стороны ЕС и НАТО можно разделить на прямые военно-экономические, к которым, в первую очередь, относятся блокада, эмбарго, крейсерство, пиратские и рейдерские захваты судов, и скрытые угрозы, к которым относятся гибридные угрозы и риски, которые в научной и военной экспертной среде относят к методам «серной зоны».

Сценарий открытой конфронтации стран «коллективного Запада» с Россией с целью достижения ее ухода с мировой политической и экономической арены несет в себе колоссальные риски и прямой незамедлительный военный ответ со стороны Российской Федерации с целью законного противостояния, защиты своих суверенных прав и национальных интересов.

Ведение гибридных войн и применение методов «серой зоны» требует большего времени для достижения намеченного результата со стороны противника, но существенно снижает риски ущерба от ответных действий России ввиду пробелов в международном правовом поле в отношении методов «серой зоны» и комплексности правоприменительной практики в международном регулировании морского судоходства в его современных информационно-технических и технологических реалиях.

Блокада и экономическое эмбарго в Балтийско-Скандинавском макрорегионе

Сценарии фактической прямой блокады в БСМ уже отрабатывались на совместных польско-шведских учениях «Готландский часовой» (*Gotland Sentry*) осенью 2025 г., где центром учений являлся остров Готланд, расположенный рядом со входом в Финский залив [URL: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/swedish-polish-forces-simulate-defence-gotland-amid-baltic-tensions-2025-09-24/>]. Блокада морских торговых путей и экономическое эмбарго в настоящее время представляют собой комплексные меры воздействия и являются угрозой безопасности суверенным государствам. Юридический запрет (санкции, эмбарго) дополняется физическим и техническим блокированием (принуждением) путем проведения военно-морских операций. Легитимные в правовом международном формате блокады обеспечиваются резолюцией и мандатом Совета Безопасности ООН, как, например, с Ираком в 1990 г. — резолюция № 661 [URL: [https://docs.un.org/ru/S/RES/661\(1990\)](https://docs.un.org/ru/S/RES/661(1990))] и № 665 [URL: [https://docs.un.org/ru/S/RES/665\(1990\)](https://docs.un.org/ru/S/RES/665(1990))]. Данные резолюции ввели всеобъемлющее экономическое эмбарго против Ирака, подкрепленное фактической морской блокадой.

Новейшая мировая история также характеризуется аналогичным прецедентом морской блокады Боливарианской Республики Венесуэла в конце 2025 г., в которой участвовало оценочно до 16 тыс. американских военных и 11 крупных боевых кораблей, включая авианосец *USS Gerald R. Ford* [URL: <https://www.nytimes.com/2025/12/24/us/politics/aircraft-carrier-deployment-caribbean-costs.html>]. Однако в отличие от Ирака, морская блокада Венесуэлы была введена в одностороннем порядке, без каких-либо резолюций или официальных документов СБ ООН, оперативно было собрано только экстренное заседание Совета Безопасности.

На примере ситуации вокруг Ормузского пролива и военной операции США и Израиля против Исламской Республики Иран в 2026 г. особенно ярко была продемонстрирована эффективность блокады узких морских проливов, используемых для международного судоходства, и масштаб ее эко-

номических и гуманитарных последствий. Кроме того, необходимо отметить генеральную линию Тегерана в юридическом аспекте, использующего *доктрину «настойчиво возражающего» государства (persistent objector)*. Иран таким образом пытается создать прецедент, при котором прибрежное государство будет выступать в качестве единственного «судьи», последовательно возражая на протяжении многих десятилетий против концепции транзитного прохода и доказывая всему миру, что исламская республика не связана обязательством следовать данному правилу.

Аналогично Ормузскому проливу, торговое судоходство через Датские проливы может быть перекрыто как точно, т.е. против конкретных стран и судов, так и полностью, сравнительно малыми силами ВМС НАТО и Королевства Дании.

Необходимо отметить, что кроме потенциальной блокады судоходства в российские балтийские порты, ситуация угрожает также и функционированию Трансарктического транспортного коридора, берущего начало в Санкт-Петербурге.

Методы «серой зоны» против торгового судоходства России

Методы «серой зоны» (*«grey zone» tactics*) представляют собой комплекс скрытных, гибридных действий и мероприятий, балансирующих между миром и прямым открытым конфликтом, главной целью которых является достижение геополитических, военных, корпоративных или личных целей без ведения открытой войны и ответных санкций.

Существует несколько определений «серой зоны». Так, например, Национальный центр по разведке США (*The US National Intelligence Council (NIC)*) определяет «серую зону» как сферу международных отношений, находящуюся между двумя основными градациями спектра взаимодействия, на одном конце которого находятся мирная межгосударственная дипломатия, экономическая деятельность и контакты между людьми, а на другом — вооруженные конфликты. В случае возникновения взаимоотношений в области «серой зоны» государства и негосударственные субъекты используют принудительные или подрывные средства насильственного или ненасильственного характера для достижения своих истинных целей за счет других, в нарушение или в отсутствие международных норм [URL: <https://www.dni.gov/files/ODNI/documents/assessments/NIC-Unclassified-Updated-IC-Gray-Zone-Lexicon-July2024.pdf>].

Действия в «серой зоне» воплощают в себе одну из версий американской стратегии принудительного сдерживания, построенной на современных технологиях ведения гибридной войны. Такие операции позволяют конкурировать с государствами, находясь ниже порога обычной войны и других масштабных акций, которые могут вызвать международную реакцию. Исходя из этого, термин «серая зона» трактуется как промежуточная среда между черным и белым, между войной и миром [3].

По мнению Л. Д. Моррис и М. Д. Мазарр, «серая зона» характеризуется, во-первых, действиями ниже порога, который может вызвать явный воен-

ный ответ и развязать войну, во-вторых, постепенностью, чтобы избежать резкого реагирования со стороны оппонента в лице других государств, в-третьих, неприложимыми правовыми и политическими основаниями (например, обоснование своего действия с точки зрения международного права или исторических претензий, своеобразная политико-правовая мимикрия), и, наконец, использованием невоенных инструментов (например, «серая зона» включает применение дипломатических, информационных, экономических, кибернетических и парамилитарных средств для достижения целей без явной военной агрессии) [4].

С момента начала специальной военной операции (СВО) против российского гражданского судоходства на Балтике, КПИ и портовой инфраструктуры началось постоянное применение методов «серой зоны», характеризующееся ростом интенсивности использования, широким спектром неправомерных действий и географического охвата. Применены следующие методы и инструменты: умышленные препятствия свободе судоходства; провокации и демонстрация силы; диверсии; предоставление разведданных, а также воздушного и морского пространства стран-членов НАТО для проведения атак средствами беспилотных дронов; кибератаки и экологический терроризм; экономические санкции.

Наиболее опасной и сложной для предотвращения является потенциальная схема провокаций и атак на российский морской конвой в территориальных водах Дании (Датские проливы) с использованием беспилотных летательных аппаратов (БПЛА, дрон), официально заявляемых как дроны Вооруженных сил Украины (ВСУ).

В случае данного сценария, по аналогии с уже произошедшими и отработанными провокациями в Ленинградской области при неоднократных атаках воздушными БПЛА ВСУ на объекты нефтеперерабатывающей отрасли России [<https://understandingwar.org/research/russia-ukraine/russian-offensive-campaign-assessment-may-21-2026/>; <https://www.reuters.com/world/europe/area-near-one-russias-biggest-oil-refineries-damaged-by-ukrainian-drones-2026-03-26/>], а также при атаке на газовоз «Арктик-Метагаз» в Средиземном море 3 марта 2026 г. с помощью морских безэкипажных катеров [URL: <https://edition.cnn.com/2026/03/16/europe/arctic-metagaz-russian-fuel-tanker-italy-malta-intl>], страны НАТО гипотетически могут предоставить свое воздушное и морское пространство для проведения атаки, разведданные, а также базы в случае использования безэкипажных катеров. При данном возможном развитии событий конвой, обороняясь, открывает огонь на поражение для уничтожения атакующих дронов, однако в непосредственной близости от места происшествия по случайному стечению обстоятельств может оказаться иностранное судно, заранее имеющее повреждения от стрельбы русских кораблей. Далее — известная своей русофобией на высшем государственном уровне Дания трактует данный инцидент как превышение необходимой самообороны и как нарушение пра-

ва на мирный проход — происходит международный скандал либо «ответное» нападение на конвой русских кораблей ВМС Дании и НАТО. Мышеловка захлопнулась.

Главная юридическая коллизия при подобном возможном сценарии, на которой может быть построена эта схема, — пересечение сфер действия ст. 51 Устава ООН — право на самооборону и ст. 17 и 38 ЮНКЛОС — определяющих права мирного и транзитного прохода. Трактовка событий в подобных случаях в основном возлагается на прибрежное государство, что открывает широкое пространство для спекуляций и провокаций. Еще один нюанс заключается в том, что проход через Датские проливы для коммерческих судов в данном случае регламентируется Копенгагенским трактатом 1857 г., а проход для военных кораблей регулируется нормами ЮНКЛОС и обычного международного права и осуществляется на уведомительной основе. В ст. I Трактата провозглашена абсолютная свобода прохода коммерческих судов, эти нормы являются действующими и юридически обязывающими для всех участников [URL: https://denmark.mid.ru/ru/novosti/kommentariy_posla_rossii_v_danii_v_v_barbina_informagentstvu_reyter_v_svyazi_s_sozdaniem_po_initsiat/].

К историческим прецедентам с пересечением сфер юрисдикций можно отнести американские операции по обеспечению свободы судоходства (*FONOP, Freedom of Navigation Operations*) в Южно-Китайском море и связанные с ними опасные инциденты. Так, например, 30 сентября 2018 г. американский эсминец *USS Decatur* совершал проход через территориальные воды Китая, когда китайский эсминец *Lanzhou* прошел прямо по курсу американского корабля в опасной близости, вынудив тот совершить маневр уклонения [URL: <https://edition.cnn.com/2018/10/02/politics/us-china-destroyers-confrontation-south-china-sea-intl>]. Оценка данного инцидента происходила, в основном, в дипломатической сфере, обращения в Постоянную палату третейского суда в Гааге не было, в международном трибунале рассматривали только спор по историческим правам Китая на ресурсы Южно-Китайского моря в 2016 г. Тогда в вопросе территориальных претензий трибунал не принял справедливые аргументы КНР на принадлежность островов и акваторий Китаю, а Пекин, в свою очередь, не признал решение Гааги. Данная ситуация вокруг спорных территорий в Южно-Китайском море комплексная и требует особого внимания и подхода, что, однако, никак не оправдывает агрессивных действий ВМС США при регулярных вторжениях в территориальные воды КНР для «мирного прохода». Только жесткие ответные действия Китая на всех уровнях от дипломатического до военного на время вернули ситуацию в более рациональное и мирное русло.

Другим историческим прецедентом является операция «Амаланта» в территориальных водах Сомали по борьбе с пиратством и, в частности, нападение пиратов на испанский военный корабль *SPS Patiño* в январе 2012 г. в непосредственной близости от порта Могадишо [URL:

<https://eunavfor.eu/news/pirate-attack-eu-navfor-flagship>]. Однако в данном случае действия ВМС стран-участниц операции были заранее обеспечены мандатом ООН, особым статусом корабля и официальным отсутствием претензий от сомалийской стороны.

Несмотря на июльское решение 2026 г. Гаагского суда по правам прибрежного государства в Черном море, Азовском море и Керченском проливе [URL: https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/2118929/], в котором Украине полностью отказали в ее требованиях, серьезно рассчитывать на возможность беспристрастного рассмотрения в Гааге потенциальных инцидентов в Датских проливах в условиях конфронтации со странами «коллективного Запада» и блоком НАТО Россия не может. Кроме того, на практике отсутствуют прямые судебные прецеденты и решения, международные правовые инструменты, касающиеся подобных спорных вопросов международного судоходства в территориальных водах и проливах.

Возможные сценарии дальнейшей эскалации конфликта

Блокирование любого судоходного трафика через Ормузский пролив, вызванное вооруженным конфликтом коалиции США—Израиль против Ирана, оказывает значительное влияние на геополитическую ситуацию в мире и создает серьезный прецедент, особенно опасный для России в Балтийско-Скандинавском макрорегионе. Для Москвы игра США на сцене другого театра военных действий играет положительную роль, однако временное окно возможностей ограничено и требует от нашей страны решительных действий. Территориальная обособленность Калининградской области и уязвимость Финского залива в значительной степени ограничивают возможности России по обороне конвенционными видами вооружения, автоматически возводя уровень потенциального конфликта в статус ядерного.

При анализе и прогнозировании текущей ситуации в БСМ можем выделить два основных сценария развития событий вокруг Датских проливов и российского судоходства:

- 1) прямой военный, с блокадой и эмбарго;
- 2) гибридный, основанный на методах «серой зоны».

Потенциальный сценарий прямой конфронтации с введением морской блокады и эмбарго против судоходства России не может быть обеспечен резолюцией СБ ООН ввиду наличия права вето у Российской Федерации и Китая. Иными словами, подобные действия фактически будут означать акт военных действий в отношении нашей страны, что может стать прямым путем к крупному военному конфликту, в котором любое судоходство через Датские проливы будет оперативно и полностью перекрыто в любую сторону.

Наиболее вероятно дальнейшее развитие уже реализуемого против России и ее судоходства сценария гибридной войны с использованием разнообразного арсенала методов «серой зоны». В качестве новых угроз и рисков необходимо отметить сценарии экологического терроризма на море и

адаптации существующих морских операций НАТО под тотальный до-
смотр и дальнейший захват судов так называемого «теневого флота». Ре-
альные прецеденты и «прототипы» для этого уже существуют, например, в
цели миссии *IRINI* уже внесли изменения, позволяющие остановку и до-
смотр «подозрительных» танкеров [URL:
https://www.eeas.europa.eu/eeas/informal-meeting-defence-ministers-press-remarks-high-representative-kaja-kallas-upon-arrival-0_en]. По аналогии так-
же в сжатые сроки возможна адаптация учений «Балтийский часовой».

Активное использование методов «серой зоны» европейскими странами
для прямых атак на конвои России, крейсерские и рейдерские захваты, ди-
версии, продолжение экономических и других видов санкционного и ди-
пломатического давления — наиболее вероятный сценарий дальнейшего
поведения стран «коллективного Запада» и стран-участниц военно-
политического блока.

Выводы и заключение

В сложившейся ситуации, когда НАТО использует санкционное давление
на Россию, специальную военную операцию и ситуацию на Украине как
повод к наращиванию своего присутствия в Восточной Европе в нарушение
договоренностей о нерасширении 1990 г., а обстановка на Балтике и в
Арктике характеризуется повышением напряженности, Североатлантиче-
ский альянс предпринимает все усилия, направленные на потенциальное
лишение судов, проходящих через Датские проливы, лоцманской провод-
ки, необходимы новые фундаментальные договоренности и гарантии ми-
ровой безопасности, закрепленные нормативно на международном
уровне.

Обеспечение безопасности и самой возможности осуществления россий-
ской навигации через Датские проливы в БСМ осложняется. Россия не мо-
жет себе позволить игнорировать нарушения свободы судоходства и ос-
нов международного морского права со стороны Альянса и стран «коллек-
тивного Запада» ни в свой адрес, ни в адрес своих сторонников.

Ввиду наличия и расширения обозначенных гибридных угроз против
морского транспорта России рекомендуется расширение практики кон-
войного сопровождения торговых судов, введение практики технической
и аварийно-спасательной помощи судам в акваториях Балтийского и Се-
верного морей.

Также необходима детальная проработка потенциальных сценариев
развития событий и комплекса необходимых мер по предупреждению и
реагированию на них. Кроме того, заслуживает всяческого внимания опыт
Китая и Ирана по жесткому и последовательному реагированию на анало-
гичные ситуации в дипломатическом, геополитическом и геоэкономиче-
ском полях.

Необходимо отметить, что, несмотря на геополитическую ситуацию, до-
веденную до шага от ведения открытых военных действий, России, как
одной из ведущих морских держав, необходимо сохранить и укрепить роль

правовых инструментов в обеспечении безопасности международного морского транспорта, как, например, продвижение инициативы независимой арбитражной работы в рамках Конвенции ООН по морскому праву в соответствии с принципом *nullum crimen sine lege*. Российской Федерации необходимо прилагать значительные усилия в дипломатической плоскости по созданию устойчивой международной коалиции для реформирования важнейших международных институтов и организаций, таких как Гаагский трибунал, Международная морская организация (ИМО), Совет Безопасности ООН.

Список источников

1. Тимошенко, Д. С. Диверсии против критической подводной инфраструктуры на Балтике / Д. С. Тимошенко // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. — 2025. — № 2(44). — С. 99—112. — DOI 10.15211/vestnikieran2202599112. EDN WMEGTJ.
2. Cucinschi, Alexandru. The Strait of Hormuz Crisis: A Legal Perspective. 02.05.2026. / Alexandru Cucinschi // The Euro-Atlantic Resilience Centre. URL: <https://e-arc.ro/en/2026/05/02/the-strait-of-hormuz-crisis-a-legal-perspective-2/>.
3. Бартош, А. А. «Серые зоны» как ключевой элемент современного операционного пространства гибридной войны / А. А. Бартош // Военная мысль. — 2021. — № 2. — С. 6—19. EDN EPVRMV.
4. Morris LJ, Mazarr MJ, et al. Gaining Competitive Advantage in the Gray Zone: Response Options for Coercive Aggression Below the Threshold of Major War. RAND Corporation; 2019. DOI: 10.7249/RR2942.

References

1. Timoshenko, D. S. Diversii protiv kriticheskoy podvodnoy infrastruktury na Baltike [Sabotage against critical undersea infrastructure in the Baltic] / D. S. Timoshenko // Nauchno-analiticheskiy vestnik Instituta Yevropy RAN. — 2025. — № 2(44). — S. 99—112. — DOI 10.15211/vestnikieran2202599112. EDN WMEGTJ
2. Cucinschi, Alexandru. The Strait of Hormuz Crisis: A Legal Perspective. 02.05.2026. / Alexandru Cucinschi // The Euro-Atlantic Resilience Centre. URL: <https://e-arc.ro/en/2026/05/02/the-strait-of-hormuz-crisis-a-legal-perspective-2/>.
3. Bartosh, A. A. «Serye zony» kak klyuchevoy element sovremennogo operatsionnogo prostranstva gibridnoy voyny [“Gray Zones” as a key element of the modern operational space of hybrid war] / A. A. Bartosh // Voyennaya mysl'. — 2021. — № 2. — S. 6—19. EDN EPVRMV.
4. Morris LJ, Mazarr MJ, et al. Gaining Competitive Advantage in the Gray Zone: Response Options for Coercive Aggression Below the Threshold of Major War. RAND Corporation; 2019. DOI: 10.7249/RR2942.