

## Введение

В настоящее время регион Балтийского моря для России является одним из важнейших транспортных коридоров, связанным с развитием Северного морского пути и транзитом, в первую очередь нефти и газа из России, прежде всего, в Китай.

В условиях современной геополитической турбулентности регион стал одним из полюсов напряженности между Россией и США с их союзниками по блоку НАТО.

После вступления в НАТО Финляндии и участия «де-факто» в альянсе Швеции, Балтийское море фактически стало «внутренним морем НАТО», что, в свою очередь, кратно увеличило возможности странам Запада не только оказывать санкционное давление на Россию, но и для организации морской блокады основных российских портов на Балтике – Калининград, Балтийск, Санкт-Петербург, Усть-Луга и Приморск, а также военно-морских баз Балтийского флота в Кронштадте и Балтийске.



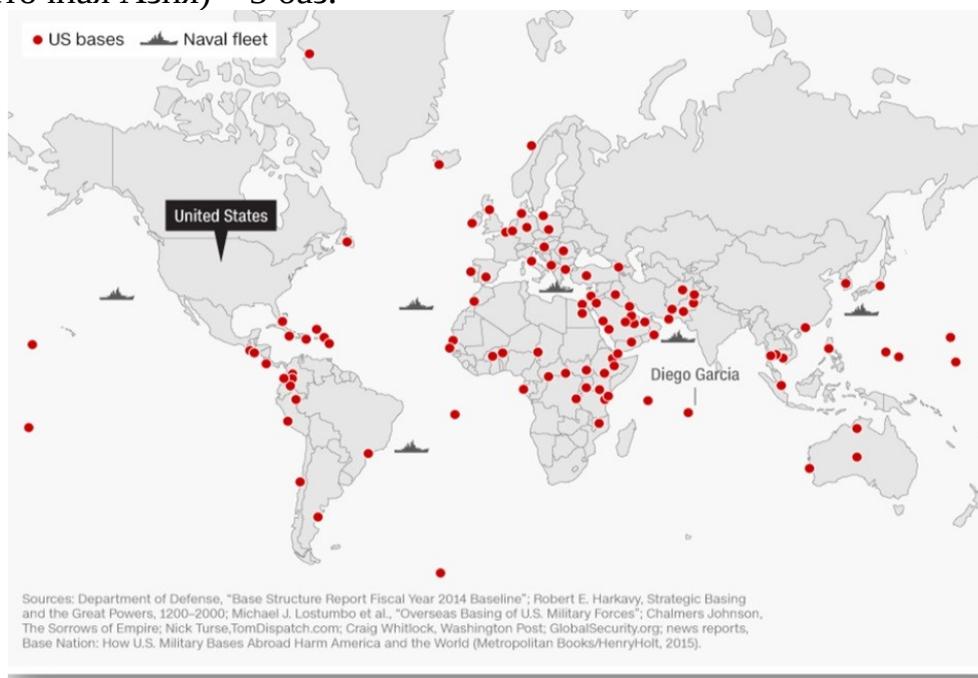
Рис. 1. Регион Балтийского моря

Европейский союз также стал заявлять о себе как о ведущем мировом игроке, наращивая свое присутствие в глобальной морской повестке. Эта тенденция просматривается в Докладе Европейской комиссии по «синей» экономике за 2022 год, в которой слово

«глобальный» употребляется в различных сочетаниях 204 раза<sup>1</sup>. На текущем этапе реализации своей морской политики Евросоюз продолжает наращивать усилия по инициированию нового порядка международного регулирования морской экономической деятельности. В его документах подчеркивается, что он имеет все возможности для участия в данном процессе в силу наличия необходимого опыта «в разработке устойчивого подхода к управлению океаном» и обладания набором инструментов «для устранения связей между внутренними и внешними аспектами безопасности»<sup>2</sup>.

В ситуации глобального противостояния США с Россией, Китаем и Ираном, необходимо также обратить внимание на то, что в настоящее время в районах основных морских транспортных коридоров в мире происходят события, которые могут оказать значительное влияние на мировой морской грузооборот.

В регионе Палестино-Израильского конфликта – это Ормузский (до 30% нефти, торгуемой в мировом океане) и Баб-эль-Мандебский проливы, Суэцкий канал; в районе Тайваня и Мьянмы – Малакский пролив (главный морской коридор Юго-Восточной Азии). При этом, нельзя не обратить внимание на то, что во всех трех районах расположено большое количество военно-морских баз США: в регионе Балтийского моря – 3 базы, в районе проливов на Ближнем Востоке – 5 баз, в районе Тайваня (Юго-Восточная Азия) – 5 баз.



<sup>1</sup> Колесникова М. Глобальные амбиции Европейского союза: морская повестка. Международная жизнь. Март, 2023. С. 62.

<sup>2</sup> Joint communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. International ocean governance: an agenda for the future of our oceans. SWD (2016) 352. 10.11.2016 // URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016SC0352&from=LT>

## Рис. 2. Военные базы США (на 2020 г.)

Можно предположить, что Соединенные Штаты начали оказывать экономическое давление на своих геополитических противников, прежде всего, Россию и Китай, создавая хаотизацию на основных морских транспортных путях, в том числе блокируя так или иначе, морские перевозки, то есть, переходя фактически к применению концепции «Морской силы» Альфреда Мэхэна.

Таким образом, целью настоящего доклада является оценка условий и возможности морской блокады России на Балтике со стороны государств-членов НАТО, а также связанных с этим рисков и угроз.

### 1. Стратегическое значение региона Балтийского моря в контексте «Морской доктрины Российской Федерации»

В настоящее время российские порты на Балтийском море играют ключевую роль прежде всего в экспорте российских углеводородов, а также в контейнерных морских перевозках. Экспорт российской нефти из портов Балтики за 2022 год составил 73,5 млн т, за 9 месяцев 2023 года — 59 млн т (42% российского экспорта по морю), подсчитал эксперт. Эти порты также остаются основным экспортным хабом для российских нефтепродуктов: 70,4 млн т в 2022 году, 40 млн т (47% российского экспорта по морю) за 9 месяцев 2023 года. То есть, около 60% российской экспортируемой нефти, следует через Балтийское море.

Кроме того, в настоящее время в условиях ограничения железнодорожных перевозок со стороны государств-членов ЕС, Балтийское море является ключевой транспортной артерией для снабжения Калининградской области, а количество судов, обеспечивающих перевозки, постепенно увеличивается. Также необходимо отметить, что с развитием Северного морского пути возрастает роль и значение портовой инфраструктуры, расположенной на побережье Балтийского моря.

В утвержденной в 2022 году Президентом «Морской доктрине Российской Федерации» одним из национальных интересов России в Мировом океане указаны свобода открытого моря, включающая в себя свободу судоходства, полетов, рыболовства, научных исследований, право прокладывать подводные кабели и трубопроводы, право на изучение и освоение минеральных ресурсов международного района морского дна и обеспечение гарантированного доступа Российской Федерации к глобальным транспортным коммуникациям в Мировом океане<sup>3</sup>.

При этом, в Доктрине указано, что Балтийские проливы (Малый Бельт, Большой Бельт, Эресунн (Зунд) и Каттегат, а также Финский залив)

---

3

Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации». СПС «ГАРАНТ» // <https://base.garant.ru/405077499>

являются важными районами (зонами) обеспечения национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане и в значительной степени влияющими на экономическое развитие, материальное благосостояние населения и состояние национальной безопасности Российской Федерации, а также на поддержание стратегической и региональной безопасности государства.

В Доктрине также указано, что основными вызовами и угрозами национальной безопасности и устойчивому развитию Российской Федерации, связанными с Мировым океаном, являются: стратегический курс США на доминирование в Мировом океане и их глобальное влияние на развитие международных процессов, в том числе связанных с использованием транспортных коммуникаций и энергетических ресурсов Мирового океана, а также стремление США и их союзников к ограничению доступа Российской Федерации к ресурсам Мирового океана и жизненно важным морским транспортным коммуникациям, а также вооруженные конфликты в районах, имеющих особое геополитическое значение для Российской Федерации и ее союзников, а также на территориях государств, имеющих выход к Мировому океану.

## **2. Предпосылки морской блокады России**

С началом специальной военной операции на Украине Соединенные Штаты и Европейский союз начали в отношении России политику санкций, направленных, главным образом, на снижение уровня доходов России от продажи углеводородов в том числе, попытками блокирования России в регионе Балтийского моря.

Однако попытки спрогнозировать блокаду России на Балтике предпринимались и до начала специальной военной операции.

В апреле 2017 г. частная разведывательная компания RAND Corporation\* опубликовала доклад, в котором рассмотрела перспективы конфликта в Балтийском море и, в частности, вторжение в Калининградскую область, а также возможную ответную реакцию России на такое вторжение. В этом же докладе аналитики RAND дали рекомендации Министерству обороны США «стремиться к лучшему пониманию способности России предотвратить усиление войск в странах Балтии; Министерство обороны могло бы подвергнуть некоторые «необычные» сценарии, такие как захват Готланда, моделированию. Аналогичным образом, насколько важным становится доступ к воздушному пространству Швеции (и, возможно, Финляндии) для устойчивых воздушных операций над странами Балтии. Министерство обороны должно стремиться к четкому представлению о роли, которую

может сыграть Калининград с его мощной противовоздушной обороной; как НАТО сможет их нейтрализовать?»<sup>4</sup>.

10 октября 2017 года старший научный сотрудник Джеймстаунского фонда\* Ричард Хукер в своем докладе «Как отстоять страны Балтии» предложил в случае военного конфликта с Россией в Балтийском регионе, сначала заблокировать Калининградскую область с суши, заблокировав железнодорожное и автомобильное сообщение, а также «обрезать» газопроводы, ведущие в Калининградскую область, и после этого – заблокировать регион с моря. Согласно плану Хукера, в первые дни войны Россия за счёт собственных развитых средств противовоздушной и противоракетной обороны сумеет защитить Калининград от ударов авиации НАТО, однако после наращивания сил альянса российский эксклав падет. ВМС Балтийского флота, считает Хукер, придется уйти в Петербург, а ещё через две недели НАТО окончательно подавит попытки российских войск отбить Калининград.

После этого последовали несколько военно-морских учений, на которых отрабатывались в том числе, удары по Калининградской области с воздуха и ее военно-морская блокада.

В марте 2022 года заместитель министра финансов США Уолли Адемейо заявил, что «США могут ввести полное эмбарго на торговлю с Россией, а также перекрыть стране доступ к международным морским путям»<sup>5</sup>.

2 сентября 2022 года министры финансов стран-участников G-7 заявили, что они запретят предоставление «услуг, которые позволяют осуществлять морскую транспортировку сырой нефти и нефтепродуктов российского происхождения по всему миру» сверх предельных цен. Максимальная цена будет установлена «широкой коалицией» стран, говорится в их совместном заявлении. Эти ограничения вступят в силу одновременно со следующим пакетом санкций Европейского союза, которые включают запрет на импорт российской нефти морским путем с начала декабря 2022 года<sup>6</sup>.

<sup>4</sup>\* Организация признана нежелательной в России. Решение Минюст России № 1618-р от 06.12.2023. Министерство Юстиции Российской Федерации. <https://minjust.gov.ru/ru/documents/7756/>

Pezard S. Radin A., Szayna T.S., Larrabee F.S. European Relations with Russia. Threat Perceptions, Responses, and Strategies in the Wake of the Ukrainian Crisis'. April 13/ 2017.

5

\* Организация признана нежелательной в России. Решение Минюст России № 400-р от 09.04.2020. Министерство Юстиции Российской Федерации. <https://minjust.gov.ru/ru/documents/7756/>

Heavey, S., U.S. to keep up economic pressure on Russia - Treasury's Adeyemo. March 15, 2022. <https://www.cnbc.com/video/2022/03/14/watchs-cnbc-exclusive-interview-with-deputy-treasury-secretary-wally-adeyemo.html>

6

Stambaugh A., Horowitz J. and Toh M. G7 countries agree to cap the price of Russian oil. CNN Business, September 2, 2022. <https://edition.cnn.com/2022/09/02/business/russia-oil-price-cap-g7-intl->

В октябре 2022 года в результате диверсии на «Северных потоках» прекратился экспорт природного газа из России в Западную Европу.

После того, как Россия отказалась продавать нефть в страны, поддерживающие «потолок цен» и начала наращивать «теневой танкерный флот»<sup>7</sup>, Соединенные Штаты и их союзники пришли к выводу, что Правительство Российской Федерации вполне успешно начало обходить данные санкции.

По сведениям, частной морской разведывательной компании Windward, опубликованным в The Guardian, число судов в южной части Атлантики, которые выключают транспондеры для «ухода в тень» с целью перекачки нефти с российских судов на танкеры, не имеющие связи с Россией<sup>8</sup>. Позднее эти выводы подтвердили аналитики The Financial Times<sup>9</sup>.

Кроме того, к концу сентября 2023 года, согласно уже упомянутому исследованию The Financial Times, практически весь морской экспорт российской нефти не может регулироваться ценовыми ограничениями, поскольку перевозчики перестали страховать на западном рынке как свои суда, так и перевозимые ими грузы. Если изначально западные страховые компании обслуживали до 90 процентов танкеров, транспортирующих российскую нефть, то к концу августа 2023 года их доля сократилась до 26 процентов.

Но наибольшие опасения на Западе вызвала возможность транспортировки нефти из России, прежде всего в Китай, по Северному морскому пути из портов на Балтийском море. Это не только освободит танкеры от необходимости страхования, но и значительно сократит сроки доставки. Но самое главное, что тревожит представителей запада, – это увеличение интереса к Северному морскому пути со стороны стран Ближнего Востока и Азии, включая страны БРИКС<sup>10</sup>, а также последующее увеличение контейнерных перевозок по этому маршруту.

---

[hnk/index.html](#)

<sup>7</sup> Tabahruti S. Russia assembles a 'shadow fleet' of more than 100 oil tankers as Putin tries to bust western sanctions, report said. Business Insider, December 3, 2022. <https://www.businessinsider.com/russia-shadow-fleet-of-oil-tankers-putin-tries-bust-sanctions-2022-12>

8

Boffey D. 'Dark activities' of Russian-linked oil tankers have doubled, analysis shows. The Guardian, December 6, 2022. <https://www.theguardian.com/world/2022/dec/06/dark-activities-of-russian-linked-oil-tankers-has-doubled-analysis-shows>

<sup>9</sup> Iran's 'ghost fleet' switches into Russian oil. The Financial Times, February 7, 2023. <https://www.ft.com/content/955389bf-d01b-4acb-bd15-b764425a8a18>

10

Лихачев А. Росатом рассматривает возможность перенаправления маршрутов перевозки нефти на СМП. ТАСС, 17 мая 2023. <https://tass.ru/ekonomika/17770765?ysclid=lkcuf23ir4105940904>

Кроме того, по данным аналитиков The Financial Times, более пятой части российского сжиженного природного газа, поступающего в Европу, перенаправляется в другие части мира, и эта практика увеличивает доходы Москвы, несмотря на усилия Евросоюза по их ограничению. Согласно данным аналитического центра Institute for Energy Economics and Financial Analysis, из 17,8 млрд кубометров российского сжиженного природного газа, поступившего в страны Европейского союза в период с января по сентябрь этого года, 21% было перегружено на суда, предназначенные для стран, не входящих в Евросоюз, включая Китай, Японию и Бангладеш<sup>11</sup>.

Ввиду фактического провала попытки Запада ограничить экспорт российской нефти введением «потолка цен», а также после того, как в конце лета 2023 г. из портов Усть-Луга и Приморск в китайский порт Жичжао по северному морскому пути прошли два российских танкера с нефтью, последовало несколько заявлений от представителей Евросоюза о том, что ввиду обхода Россией «нефтяных» санкций возникла необходимость закрыть для российских кораблей возможность прохода из Балтийского моря в Северную Атлантику через Северное море и датские проливы Малый Бельт, Большой Бельт, Эресунн (Зунд) и Каттегат.

Европейские чиновники полагают необходимым условием наличие у судов надлежащей международной страховки, поскольку, по их мнению, Россия осуществляет поставки нефти на «теневых танкерах», у которых повышен риск поломки или разлива, «что может привести к крупной экологической катастрофе».

По мнению аналитиков The Financial Times, Конвенция ООН по морскому праву<sup>12</sup>, регулирующая морское судоходство, включает положения, позволяющие «начать судебное разбирательство, в том числе с задержанием судна», при наличии «явных объективных доказательств» того, что есть серьезная угроза нанесения ущерба прибрежным районам<sup>13</sup>.

Однако, ни международное морское право, ни перспектива признания задержания или захвата морских судов не стали препятствием для высказываний некоторых политиков, главным образом, из прибалтийских государств.

Так, 20 октября этого года президент Латвии Э. Ринкевичс предложил НАТО закрыть Балтийское море для судоходства. Прозвучало это после инцидента на газопроводе Balticconnector. Как заявил глава Латвии, «Если мы видим подобные инциденты, то, в моем понимании, НАТО должна просто закрыть Балтийское море для судоходства».

---

11

Hancock A. EU ports help sell on over 20% of LNG imports from Russia. The Financial Times, November 29, 2023. <https://www.ft.com/content/aff34dec-9fbb-4158-9af8-7a7761b25893>

<sup>12</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea. [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

<sup>13</sup> Denmark could block Russian oil tankers from reaching markets. The Financial Times, November 15, 2023. <https://www.ft.com/content/6409ed38-73f4-46b3-b0f1-649c5e5b79db>

Дискуссия должна быть о том, как мы можем закрыть Балтийское море для защиты нашей критически важной инфраструктуры, если будет установлено, что Россия несет ответственность. Это возможно. Хотя, конечно, это вопрос целого ряда норм международного морского права»<sup>14</sup>.

6 декабря 2023 г. Министерство обороны Эстонии начало подготовку законопроекта, устанавливающего, так называемую, прилегающую зону, которая будет пролегать в 12 милях (22 километрах) от официальной морской границы, или в 24 милях (44 километрах) от берега. В случае принятия этого законопроекта появится возможность останавливать и обыскивать подозрительные суда за пределами морской территории Эстонии, в соответствии с подобными зонами, установленными во многих других европейских странах<sup>15</sup>.

Лаури Крийса, возглавляющий юридический департамент Министерства обороны, подчеркнул, что изменение не означает расширения территориальных вод Эстонии, добавив, что деятельность, которую государство может осуществлять в пределах дополнительной прилегающей зоны, довольно четко ограничена Конвенцией ООН по морскому праву, которая вступила в силу в 1994 году, в частности, вопросами таможни и акцизов, иммиграции и санитарии.

Александр Лотт, эксперт по морскому праву, сказал, что фактически Эстония и Латвия - единственные два оставшихся государства Балтийского моря, которые не установили такую зону, хотя не все из них простираются на 12 морских миль.

### **3. Датские проливы как «узкие места» глобальной безопасности**

Датские (или Балтийские) проливы представляют систему проливов, соединяющих Балтийское и Северное море. Систему составляют четыре пролива: Большой и Малый Бельт, Зунд (Эресунн) и Скагеррак.

---

<sup>14</sup> Eglitis A., NATO Should Weigh Halting Russian Baltic Shipping, Latvia Says. Octobre 20, 2023. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-10-20/latvia-says-nato-should-close-baltic-if-russia-harmed-pipeline>

<sup>15</sup> Whyte A., Ots M. Defense ministry looking at extending Estonia's maritime control zone. ERR NEWS, December 8, 2023. <https://news.err.ee/1609186360/defense-ministry-looking-at-extending-estonia-s-maritime-control-zone>



**Рис. 3. Система Датских проливов**

Проливы являются достаточно трудными для судоходства, поскольку отличаются малой глубиной, сильными течениями, опасными поворотами и скалистыми берегами.

Самый прямой и быстрый для прохождения – пролив Зунд (или Эресунн). Обладает достаточной шириной (наименьшая его ширина составляет 4 километра), хотя и не является глубоководным – средняя глубина составляет около 8 метров.

Наиболее приспособленный для судоходства – пролив Большой Бельт. Его наименьшая ширина составляет 3,7 километра, а наименьшая глубина – 25 метров. Однако в нем есть всего три фарватера, пригодных для судоходства.

Пролив Малый Бельт – наименее приспособленный пролив для судоходства. Его ширина в самом узком месте составляет около 600 метров, а наименьшая глубина – не более 11 метров. Еще одним затруднением является пересекающий его вантовый мост, который имеет высоту всего 33 метра от воды, что значительно ограничивает прохождение современных судов. Кроме того, в холодные зимы он замерзает ввиду отсутствия сильных течений.

Все три пролива впадают в пролив Каттегат, наиболее приспособленный для судоходства. Длина пролива составляет 220 километров, ширина – от 60 до 142 километров, при средних глубинах на юге 26 метров и 50 метров – на севере.

В 1996 году Дания определила границы исключительной экономической зоны, в Каттегате фактически не осталось зон открытого моря с учётом того, что к собственно территориальным водам Дании и Швеции добавляются полосы так называемой морской территории шириной 3 морских мили у Дании и 12 — у Швеции<sup>16</sup>.

В ноябре 2023 г., последовало сообщение о том, что Дания может начать блокировать и поворачивать назад российские танкеры, проходящие через пролив Эресунн, в рамках плана ЕС по более эффективному обеспечению соблюдения ценового ограничения на российскую нефть в размере 60 долларов за баррель<sup>17</sup>. Ссылаясь на три анонимных источника, газета сообщила, что Дания могла бы использовать международное морское законодательство, позволяющее странам проверять суда, подозреваемые в экологических рисках, для остановки тех из них, которые не имеют страховки западных страховых компаний.

#### **4. Финский залив – геополитический ключ России к Балтийскому морю**

Но наиболее сложным (с позиции географического положения) и наиболее значимым для России является Финский залив, являющийся «морскими воротами» России не только в Балтийское море, но и через него – в Атлантику и Арктику.

---

<sup>16</sup> Britannica, The Editors of Encyclopaedia. "Kattegat". *Encyclopedia Britannica*, 19 Sep. 2023, <https://www.britannica.com/place/Kattegat>. Accessed 12 December 2023.

<sup>17</sup> Denmark could block Russian oil tankers from reaching markets. *The Financial Times*, 15 November, 2023. <https://www.ft.com/content/6409ed38-73f4-46b3-b0f1-649c5e5b79db>



**Рис. 4. Финский залив и внешние острова Финского залива**

1 декабря 2023 года по результатам 33-й сессии ассамблеи Международной морской организации (ИМО А-33) в Лондоне (Великобритания) Россия потеряла место в ключевом органе Международной морской организации (ИМО) – Совете ИМО. Совет является исполнительным органом ИМО и отвечает под руководством Ассамблеи за надзор за работой международной организации. В период между сессиями Совет выполняет функции Ассамблеи, за исключением вынесения рекомендаций правительствам по вопросам безопасности на море и предотвращения загрязнения. Деятельность ИМО направлена на отмену дискриминационных действий, затрагивающих международное торговое судоходство, а также принятие норм (стандартов) по обеспечению безопасности на море и предотвращению загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь, морской среды.

20 ноября 2023 г., когда начались военно-морские учения НАТО «Freezing Winds 2023» в Балтийском море, в которых приняли участие около 30 военных кораблей, судов поддержки и обеспечения, а также 20 самолетов и вертолетов первой постоянной группы военно-морских сил НАТО (NATO SNMG 1) в составе трех фрегатов ВМС Нидерландов, Германии и Польши, и первой постоянной группы НАТО по противоминной борьбе (NATO SNMCMG1) в составе семи судов из Франции, Польши, Германии и Нидерландов, а также ВМС Финляндии и Швеции.

Как заявил финский командующий Юхапекка Раутава, целью учений, проводимых в районе Финского залива и Архипелагового моря, является отработка выполнения военно-морской операции в рамках международных совместных операций в условиях побережья Финляндии и Балтийского моря. Наши главные осенние учения - первые, которые мы проведем как крупные учения НАТО, в которых также будут активно участвовать наши шведские партнеры. Совместными тренировками мы не только укрепим военный потенциал, но и оперативную совместимость и нашу способность работать сообща<sup>18</sup>. В ходе учений проводились постановка минных заграждений и высадка морского десанта на Аландских островах.

Хотя, по словам командующего учениями, учения носят сугубо оборонительный характер, по мнению некоторых российских военных аналитиков их главной целью было отработка действий по блокаде Балтийского флота ВМС России, поскольку в ходе учений командование ограничило зону полетов гражданской авиации и предупредило о возможных помехах, которые могут появиться на метеорадарах и радиотехнических системах гражданского назначения, что, в свою очередь, свидетельствуют о том, что военными проводились мероприятия по постановке радиопомех для систем ПВО.

Кроме того, по мнению экспертов, высадка десанта на Аландских островах может являться отработкой захвата внешних островов Финского залива – Готланда, Большого Тютерса и Мощного, расположение которых позволяет полностью контролировать восточную часть Финского залива и фактически создает блокаду для Калининградской области.

Учения завершились 1 декабря, а уже 4 декабря около 20 кораблей Объединенных экспедиционных сил (JEF) Великобритании, Нидерландов, Швеции и Эстонии начали совместное патрулирование Финского залива и некоторых акваторий Балтийского моря под предлогом обеспечения безопасности подводных коммуникаций в соответствии с решением, принятым их членами, сообщил министр обороны Швеции Пал Йонсон<sup>19</sup>.

---

18

Exercise Freezing Winds 23 to Start in Gulf of Finland and Off the Southern Coast - First Finnish-Led Naval Exercise As Member of NATO. November 16, 2023. <https://www.defense-aerospace.com/finnish-navy-to-lead-exercise-freezing-winds-23-as-nato-member>

19

Joint Expeditionary Force to send warships to patrol Baltic Sea. November 29, 2023. TASS. [https://tass.com/world/1713355?utm\\_source=yandex.ru&utm\\_medium=organic&utm\\_campaign=yandex.ru&utm\\_referrer=yandex.ru](https://tass.com/world/1713355?utm_source=yandex.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=yandex.ru&utm_referrer=yandex.ru)

## Патрулирование Балтийского моря ВМС НАТО



Рис. 5. Состав ВМС Объединенных экспедиционных сил (JEF) и район патрулирования в Финском заливе

### 5. Последствия и риски морской блокады России в Балтийском море

Подводя итог можно сделать вывод о том, что морская блокада России в Балтийском море не только возможна, но и рассматривается противниками России как один из вариантов геополитического и экономического противостояния. Можно также сказать и о том, что некоторые действия странами коллективного запада уже предпринимаются.

США и их союзники в данной ситуации упорно начинают прощупывать «красные линии».

Первой такой «линией» оказалась диверсия на «Северных потоках» в октябре 2022 года. Диверсия осталась без ответа со стороны России. На мой взгляд, это связано с тем, что в результате подрыва трех из четырех веток газопровода Западная Европа и, прежде всего Германия, лишились дешевых энергоресурсов, а сами газопроводы строились консорциумом западных компаний, часть которых просто обанкротились после диверсии.

Блокирование железнодорожных и автомобильных перевозок, устроенное Литвой с молчаливого согласия Европейского союза под предлогом контроля исполнения санкционной политики, на мой взгляд, также является прощупыванием очередной «красной линии» в отношениях с Россией, как и последующее закрытие сухопутных пунктов пропуска Финляндией, Эстонией и Латвией под видом борьбы с незаконной миграцией.

Теперь прибалтийские карлики, Финляндия и Швеция понемногу начинают создать для России контур сдерживания в Балтийском море. Не исключен вариант, при котором они в самое ближайшее время попытаются прощупать очередную «красную линию», пойдя на провокацию с одним из российских судов, в надежде, что такая попытка заставит Россию делать очевидные в данной ситуации вещи, во внутреннем, как они полагают, море НАТО.

Главными рисками морской блокады России в акватории Балтийского моря является не только прекращение торгового судоходства в том числе, снабжения Калининградской области, но и невозможность эффективного использования кораблей Балтийского флота, которые останутся фактически запертыми на внутренних рейдах Кронштадта и Балтийска, что значительно снизит возможности обороны прибрежных территорий.

Кроме того, попытки западных политиков под давлением Соединенных Штатов заблокировать российским судам выход в Балтийское море ставят мировое сообщество перед рядом глобальных проблем. Во-первых, это повлечет дефицит энергоресурсов на мировом рынке и, соответственно, скачок цен на него. Во-вторых, несомненно, последует дефицит продовольствия, поскольку в настоящее время Россия мировой лидер по экспорту зерна. В-третьих, это повлечет нарушение логистических цепочек в мировой торговле.

Если заявляемые западными политиками угрозы заблокировать доступ российским судам в Балтийское или Северное моря, а также угрозы задержания российских судов в водах Балтийского моря окажутся реальными и будут реализованы, Российская Федерация несомненно ответит на такие акты агрессии.

В данной ситуации никакой устав НАТО или ЕС по коллективной безопасности не работает, поскольку любые действия, направленные на блокаду государства или его территории, или же захват судна в международных водах, а тем более, морское минирование, являются актами военной агрессии в соответствии со статьей 3 Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН № 3314 от 14 декабря 1974 года.