

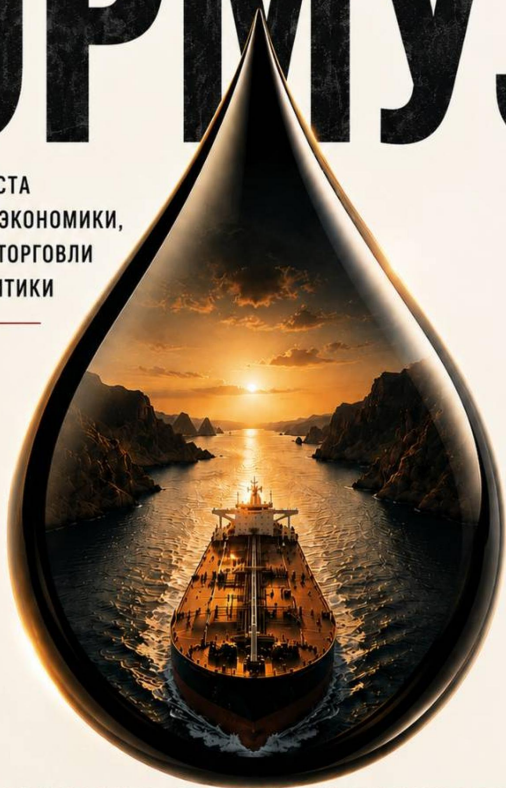
ALEXANDER BROVKIN



КНИГА ВТОРАЯ

ОРМУЗ

УЗКИЕ МЕСТА
МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ,
МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ
И ГЕОПОЛИТИКИ



НАВИГАЦИЯ В НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ МАРШРУТЫ В МИРЕ РИСКОВ И ПЕРЕМЕН

Александр Бровкин

ОРМУЗ

<https://litres.ru/74299463>

SelfPub; 2026

Аннотация

Пролив, который влияет на мировую экономику.

Ормуз — это не просто узкий морской путь между Персидским заливом и мировым океаном. Это стратегический узел, где пересекаются энергия, торговля, финансы и геополитика.

Каждый день через этот коридор проходят потоки нефти и газа, от которых зависят рынки, промышленность и экономика крупнейших стран мира. Любой кризис в этом регионе способен изменить цены на энергоресурсы, стоимость перевозок и стратегию глобальных компаний.

Книга раскрывает скрытую архитектуру мировой экономики: как морские маршруты становятся инструментом власти, почему контроль над проливами определяет баланс сил и как санкции, новые технологии и энергетический переход меняют будущее мировой торговли.

«ОРМУЗ» — это исследование мира, где океан становится новым полем конкуренции, а несколько километров воды могут влиять на судьбы государств и рынков.

Для тех, кто хочет понимать не только события, но и механизмы, которые формируют XXI век.

Содержание

ПРОЛОГ	10
ОДИН ТАНКЕР	12
ОБЫЧНЫЙ ДЕНЬ	13
СИГНАЛ	14
РИСК ДВИЖЕТСЯ БЫСТРЕЕ ТАНКЕРА	15
НЕВИДИМЫЕ ИГРОКИ	16
ВАШИНГТОН	18
ТЕГЕРАН	19
ЭР-РИЯД	20
АБУ-ДАБИ	21
ПЕКИН	22
ОПЕК+	24
АЙСБЕРГ	25
ДЕНЬ РАЗРЫВА	27
НЕСКОЛЬКО ГРАДУСОВ	28
О ЧЁМ ЭТА КНИГА	30
04:47. ОРМУЗ	34
ГЕОГРАФИЯ, КОТОРАЯ СТАЛА ЭКОНОМИКОЙ	36
ОРМУЗ СМОТРИТ НА ВОСТОК	38
НЕ ТОЛЬКО НЕФТЬ	39
МОЖНО ЛИ ЕГО ОБОЙТИ?	40
ИРАН: СИЛА НЕ ФЛОТА, А КАРТЫ	41

ПАРАДОКС ТРАМПА	43
ПОЧЕМУ НЕ ПЕРЕКРЫТЬ КРАН?	45
БЛОКАДА, КОТОРОЙ НЕ НУЖНО БЫТЬ	47
КИТАЙСКОЕ УРАВНЕНИЕ	49
ТРИ ИГРОКА — ТРИ ОРМУЗА	50
ВЕРХУШКА АЙСБЕРГА	51
НЕСКОЛЬКО МИЛЬ, КОТОРЫХ	53
ДОСТАТОЧНО	
ГЛАВА 2	55
ОДНО СУДНО, МНОЖЕСТВО БАЛАНСОВ	57
РИСК ДВИЖЕТСЯ В ОБЕ СТОРОНЫ	59
ДВА МИЛЛИОНА БАРРЕЛЕЙ КАПИТАЛА	60
СТРАХОВЩИК ПЕРВЫМ ПЕРЕВОДИТ	62
СТРАХ В ЦЕНУ	
ФРАХТ КАК ИНДИКАТОР СТРАХА	64
БАНК, КОТОРОГО НЕ ВИДНО НА КАРТЕ	65
РЫНОК ТОРГУЕТ БУДУЩИМ	67
НЕОПРЕДЕЛЁННОСТЬ КАК НАЛОГ	69
АСИММЕТРИЯ ОРМУЗА	71
ДЕШЁВОЕ ОРУЖИЕ, ДОРОГОЙ ЭФФЕКТ	73
ФЛОТ НЕ МОЖЕТ ЗАСТРАХОВАТЬ	74
РЫНОК	
ЛОВУШКА СИЛЬНОЙ СТОРОНЫ	76
КИТАЙ: ВЫГОДА, КОТОРАЯ МОЖЕТ	77
СТАТЬ УБЫТКОМ	
СОЮЗНИКИ ТОЖЕ ПЛАТЯТ	78

КОГДА РЫНОК СТАНОВИТСЯ ТРЕТЬЕЙ СТОРОНОЙ	79
ДВЕНАДЦАТЬ ЧАСОВ	81
СЧЁТ ПОЛУЧАЮТ ВСЕ	82
НИЖЕ ВАТЕРЛИНИИ	84
05:31. БЕРЕГ ИРАНА	87
ГЕОГРАФИЯ, КОТОРУЮ НЕЛЬЗЯ ПЕРЕДВИНУТЬ	89
ЦЕНА АСИММЕТРИИ	91
НЕ ЗАКРЫТЬ ПРОЛИВ. ЗАСТАВИТЬ РЫНОК ПОВЕРИТЬ, ЧТО ЭТО ВОЗМОЖНО	93
ОРУЖИЕ, КОТОРОЕ СТРЕЛЯЕТ ЦЕНОЙ	95
ДВА ФЛОТА ОДНОЙ СТРАНЫ	97
МИНА ЗА НЕСКОЛЬКО ТЫСЯЧ. ТАНКЕР ЗА ДЕСЯТКИ МИЛЛИОНОВ	99
ОСТРОВА КАК НЕПОТОПЛЯЕМЫЕ ПОЗИЦИИ	101
РАКЕТНАЯ ДЕРЖАВА НА БЕРЕГУ	102
КИТАЙСКИЙ ПАРАДОКС	103
САУДОВСКАЯ АРАВИЯ И ОАЭ ИЩУТ ВЫХОД	105
АМЕРИКАНСКИЙ ПАРАДОКС	107
СДЕРЖИВАНИЕ БЕЗ РАВЕНСТВА	109
НО У ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОРУЖИЯ ЕСТЬ ОБРАТНАЯ СТОРОНА	110

ГЛАВА 4	112
Конец ознакомительного фрагмента.	113

Александр Бровкин

ОРМУЗ

«География молчит — пока не начинает диктовать цену.»



ОТ АВТОРА

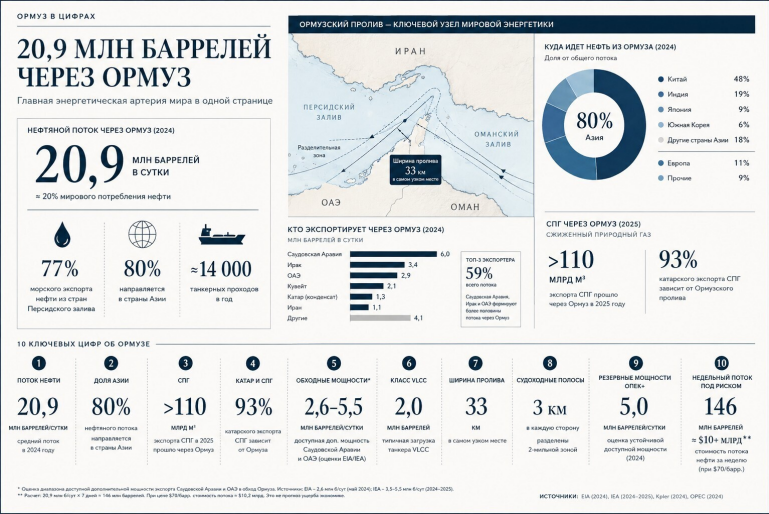
Первая книга серии — «ПУТЬ» — рассматривала океан как инфраструктуру мировой экономики. «ОРМУЗ» приближает масштаб: вместо всей карты мира перед читателем остаются несколько миль воды, где одновременно действуют география, энергетика, военная сила, право, страхование и человеческое решение.

Это не книга о том, кто «прав» в одном конфликте. Это попытка показать, почему разные государства принимают решения, которые внутри их собственной логики кажутся рациональными, но вместе создают систему, постоянно приближающуюся к опасной границе.

В каждой главе я стремлюсь соединить сцену и систему: услышать шум на мостике судна, увидеть движение котировки на терминале и затем объяснить, какой политический и экономический механизм стоит за этим движением.

КАК УСТРОЕНА ЭТА КНИГА

Эта книга движется от события к системе. Сначала читатель оказывается в конкретном месте и времени; затем один курс судна становится вопросом страхования, одна санкция — изменением маршрута, а одно заседание — движением цены.



ПРОЛОГ

ДЕНЬ, КОГДА МИР ЗАДЕРЖАЛ ДЫХАНИЕ

Море было спокойным.

На рассвете Ормузский пролив выглядел так, как выглядит почти каждый день.

Танкеры шли установленными маршрутами. На мостиках менялись вахты. Радары отмечали встречные суда. На электронных картах медленно перемещались символы кораблей.

Один из них был огромным нефтяным танкером.

На экране AIS он выглядел почти ничем — маленькой движущейся отметкой, рядом с которой отображались название судна, курс и скорость.

На мостике капитан видел совершенно другой мир.

Перед ним были несколько миль воды, береговая линия, глубина под килем, встречный трафик и следующая точка маршрута.

Он не видел Белый дом.

Не видел Тегеран.

Не видел Пекин.

Не видел кабинеты страховщиков в Лондоне и торговые терминалы нефтяных трейдеров.

Но все они были связаны с тем же участком моря, через

который сейчас шёл его танкер.

Потому что судно было лишь видимой частью системы.
Верхушкой айсберга.

Настоящая история находилась ниже ватерлинии.

ОДИН ТАНКЕР

В Ормузском проливе танкер никогда не является просто танкером.

За его грузом стоит нефтяное месторождение.

За месторождением — государство.

За государством — бюджет, внешняя политика и военная стратегия.

За контрактом на поставку — нефтетрейдер, банк и страховщик.

За маршрутом — военно-морские силы, спутники, системы наблюдения и десятилетия политического противостояния.

А за покупателем — экономика, которой необходима энергия.

Цепочка может начинаться на нефтяном терминале Персидского залива и заканчиваться на нефтеперерабатывающем заводе в Китае, Южной Корее, Индии, Японии или Европе.

Между ними находится море.

И одно из самых уязвимых мест этого моря — Ормуз.

На карте мира пролив почти незаметен.

В мировой экономике его значение несопоставимо с его размером.

Здесь география превращается во власть.

ОБЫЧНЫЙ ДЕНЬ

Пока движение продолжается, о проливе почти никто не думает.

Танкеры выходят из терминалов.

Другие входят в Персидский залив.

Спутники фиксируют движение.

Диспетчеры наблюдают за трафиком.

Страховщики рассчитывают риск.

Трейдеры покупают и продают нефть.

Банки финансируют сделки.

Военные следят за обстановкой.

Система работает именно потому, что большинство её участников уверены в следующем дне.

Следующий танкер пройдёт.

Следующий груз будет доставлен.

Следующий контракт будет исполнен.

Ормуз похож на артерию человеческого организма: пока кровь движется свободно, человек почти не замечает её существования.

Но достаточно потоку замедлиться — и значение этой артерии становится очевидным.

СИГНАЛ

Теперь представим другое утро.

Всё начинается не со взрыва.

Не с объявления войны.

И даже не с закрытия пролива.

Сначала появляется сигнал.

Один танкер меняет курс.

Другой снижает скорость.

Появляется сообщение о возможном инциденте.

Военные начинают проверять информацию.

На мостиках ближайших судов принимают новые сообщения.

Несколько капитанов запрашивают инструкции.

Море по-прежнему открыто.

Но происходит нечто важное.

Возникает сомнение.

Через несколько минут сообщение оказывается у аналитиков.

Затем — у судовладельцев.

Затем — у страховщиков.

Затем — у нефтетрейдеров.

Географически ничего ещё не произошло.

Экономически Ормуз уже изменился.

РИСК ДВИЖЕТСЯ БЫСТРЕЕ ТАНКЕРА

В этом заключается одна из особенностей современной морской экономики.

Информация движется быстрее судна.

А риск — быстрее информации.

То, что несколько минут назад было военным сообщением, становится страховым событием.

Страховое событие превращается в дополнительную премию.

Премия входит во фрахтовую ставку.

Фрахтовая ставка влияет на стоимость груза.

Нефтяной рынок начинает учитывать вероятность дальнейшей эскалации.

И спустя несколько часов событие в небольшом проливе уже присутствует в расчётах компаний и правительств за тысячи километров от него.

Чтобы Ормуз начал влиять на мировую экономику, его необязательно закрывать.

Достаточно заставить мир поверить, что он может быть закрыт.

НЕВИДИМЫЕ ИГРОКИ

На политической карте Ормуза обычно видны государства.

Но значительная часть решений принимается далеко от президентских дворцов.

Есть участники, чьи флаги почти никогда не появляются на геополитических картах.

Страховые брокеры.

R&I-клубы.

Банки.

Владельцы груза.

Фрахтователи.

Судовладельцы.

Классификационные общества.

Операционные центры судоходных компаний.

Для них вопрос звучит иначе.

Не:

«Закрыт ли Ормуз?»

А:

«Можно ли ещё безопасно отправлять туда судно?»

Разница кажется небольшой.

Для мировой торговли она огромна.

Правительство может официально заявлять, что навигация свободна.

Но если страховщик резко меняет условия покрытия, судовладелец может принять совершенно другое решение.

Иногда море начинает закрываться экономически раньше, чем закрывается физически.

ВАШИНГТОН

В Вашингтоне Ормуз рассматривают не просто как нефтяной маршрут.

Это вопрос военного присутствия, безопасности союзников, свободы судоходства и баланса сил на Ближнем Востоке.

Любой серьёзный кризис ставит Соединённые Штаты перед сложным выбором.

Не реагировать — значит допустить изменение регионального баланса.

Реагировать слишком жёстко — значит приблизить конфликт, последствия которого могут выйти далеко за пределы региона.

Поэтому движение одного танкера иногда представляет интерес не только для его владельца.

Несколько градусов курса могут стать информацией для военных штабов.

ТЕГЕРАН

Для Ирана Ормуз имеет совершенно другое значение.

Это не далёкая морская коммуникация.

Это собственный берег.

География дала Тегерану стратегический актив, который невозможно купить или построить.

Иран находится рядом с одним из важнейших энергетических коридоров мира.

Но сила этого положения заключается не только в возможности физического воздействия на судоходство.

Существует более тонкий инструмент.

Неопределённость.

Ирану необязательно перекрывать пролив, чтобы заставить противников учитывать такую возможность.

Вероятность иногда оказывается экономически почти столь же значимой, как само событие.

ЭР-РИЯД

Для Саудовской Аравии Ормуз — одновременно экспортная артерия и стратегическая уязвимость.

Королевство обладает огромными запасами нефти, производственными мощностями и политическим влиянием внутри ОПЕК+.

Но добытая нефть должна попасть к покупателю.

Поэтому Эр-Рияд десятилетиями инвестирует в инфраструктуру, способную уменьшить зависимость от одного морского маршрута.

Трубопровод — это не просто труба.

Это страховка от географии.

Однако полностью заменить море невозможно.

АБУ-ДАБИ

У Объединённых Арабских Эмиратов своя стратегия.

ОАЭ также стремятся выводить часть энергетического потока за пределы наиболее уязвимой зоны Ормуза.

Это показывает важную особенность региона.

Саудовская Аравия и ОАЭ находятся по одну сторону стратегического баланса, но цена кризиса, инфраструктурные возможности и внешнеполитические расчёты у них не идентичны.

Даже союзники смотрят на один пролив по-разному.

ПЕКИН

В Пекине карта выглядит иначе.

Китай находится далеко от Ормуза.

Но экономически пролив расположен значительно ближе.

Китайская промышленность зависит от стабильных энергетических потоков, а государства Персидского залива являются важнейшими поставщиками сырья.

Однако нефть — только часть картины.

Есть порты.

Железные дороги.

Трубопроводы.

Инвестиции.

Экономические коридоры.

Инициатива «Один пояс, один путь» во многом строится вокруг идеи связанности — создания инфраструктуры, соединяющей производство, ресурсы и рынки.

И здесь возникает парадокс.

Китай создаёт новые маршруты, чтобы уменьшать зависимость от отдельных маршрутов.

Но чем больше становится китайская экономика, тем тяжелее последствия нарушения крупнейших энергетических потоков.

Можно построить десятки портов.

Тысячи километров железных дорог.

Новые трубопроводы.

Континентальные коридоры.

Но географию нельзя отменить инвестициями.

Ормуз остаётся одним из физических ограничителей большой евразийской стратегии.

ОПЕК+

Есть ещё один слой айсберга.

Нефтяной рынок.

ОПЕК+ может обсуждать добычу.

Менять квоты.

Пытаться балансировать спрос и предложение.

Но Ормуз находится в той точке, где политика добычи сталкивается с физикой доставки.

Нефть можно добыть.

Её можно продать.

Можно установить цену.

Но баррель приобретает экономический смысл только тогда, когда его можно доставить покупателю.

Поэтому во время серьёзного кризиса вопрос меняется.

Рынок перестаёт спрашивать только:

«Сколько нефти будет добыто?»

Он начинает спрашивать:

«Сколько нефти сможет выйти?»

АЙСБЕРГ

Теперь вернёмся к танкеру.
Он всё ещё находится на экране.
Маленькая движущаяся точка.
Но под этой точкой скрывается огромная конструкция.
Иран.
Саудовская Аравия.
ОАЭ.
Соединённые Штаты.
Китай.
ОПЕК+.
Военные базы.
Санкции.
Теневой флот.
Нефтяные терминалы.
Трубопроводы.
Банки.
Страховые рынки.
Спутники.
Разведка.
Фрахтовые контракты.
Дипломатия.
И страх.
Что видно миру — танкер.

Что движет системой — находится под поверхностью.

ДЕНЬ РАЗРЫВА

Теперь изменим только одно условие.

Тревожный сигнал подтверждается.

Происходит серьёзный инцидент.

Один танкер останавливается.

Другой меняет курс.

Несколько судов получают распоряжение ожидать.

Страховщики пересматривают покрытие.

Судовладельцы начинают решать, стоит ли отправлять следующий рейс.

Фрахтовые ставки реагируют.

Нефтяной рынок начинает учитывать новую вероятность.

В Вашингтоне собирают экстренное совещание.

В Тегеране готовят заявление.

Эр-Рияд проверяет экспортные возможности.

Абу-Даби оценивает альтернативные маршруты.

В Пекине пересчитывают поставки.

В Европе следят за энергетическими ценами.

И становится ясно:

кризис начался не тогда, когда остановился первый танкер.

Он начался тогда, когда тысячи людей одновременно перестали быть уверены, что следующий танкер пройдёт.

НЕСКОЛЬКО ГРАДУСОВ

На мостике капитан снова смотрит на экран.
До выхода из пролива остаётся несколько миль.
Берег не изменился.
Море не изменилось.

Фарватер находится там же.

Но теперь каждое решение имеет другую цену.

Продолжить движение?

Снизить скорость?

Ждать?

Изменить курс?

Несколько градусов поворота руля почти незаметны на поверхности моря.

Но за тысячи километров от танкера этот манёвр могут анализировать военные, страховщики, трейдеры и правительства.

Так работает Ормуз.

Военная угроза становится страховой премией.

Страховая премия превращается во фрахтовую ставку.

Фрахтовая ставка входит в стоимость энергии.

Стоимость энергии распространяется по мировой экономике.

Один сигнал.

Одно судно.

Один пролив.

И огромная система под поверхностью.

О ЧЁМ ЭТА КНИГА

Эта книга не пытается предсказать дату следующей войны.

И не утверждает, что Ормуз обязательно будет закрыт.

Её вопрос сложнее.

Почему небольшой участок моря стал одной из наиболее важных и одновременно наиболее уязвимых точек мировой экономики?

Чтобы ответить на него, мы посмотрим на Ормуз с разных сторон.

С мостика танкера.

Из Тегерана.

Из Эр-Рияда и Абу-Даби.

Из Вашингтона.

Из Пекина.

Из кабинета нефтетрейдера и операционного центра су-доходной компании.

Мы рассмотрим нефтяные потоки, танкерные маршруты, военно-морскую географию, санкции, теневой флот, страхование, альтернативные трубопроводы, ОПЕК+, интересы Китая и место Ормуза в новой архитектуре мировой торговли.

Но главное — мы рассмотрим несколько вариантов будущего.

Сдерживание.

Управляемую эскалацию.

Гибридное давление без формального закрытия пролива.

Ограниченное военное столкновение.

Временное нарушение судоходства.

И сценарий большого кризиса, последствия которого способны выйти далеко за пределы Персидского залива.

Не один прогноз.

Несколько сценариев.

Потому что самая опасная ошибка в Ормузе — считать будущее линейным.

Капитан снова смотрит на экран.

До выхода из пролива остаётся несколько миль.

На карте его танкер — всего одна движущаяся точка.

Но теперь мы знаем, что находится под ней.

Иран и Саудовская Аравия.

Вашингтон и Пекин.

Военные базы и нефтяные терминалы.

ОПЕК+ и санкции.

Трубопроводы и танкеры.

Страховые рынки и банки.

Миллиарды баррелей будущих поставок.

Видимая часть системы уместается на экране радара.

Невидимая — охватывает половину мира.

Ормуз необязательно закрывать, чтобы начался кризис.

Иногда достаточно одного инцидента.

Одного сообщения.

Одного решения страховщика.

Одного приказа капитану.

Одного изменения курса.

Море всё ещё может оставаться открытым.

Но если рынок перестанет верить, что следующий танкер пройдёт, Ормуз начнёт закрываться — сначала в расчётах, затем в ценах и только потом, возможно, на воде.

Капитан меняет курс всего на несколько градусов.

На экране линия маршрута едва заметно отклоняется.

Для человека на мостике это обычный манёвр.

Для системы под поверхностью — потенциальный сигнал.

Вот почему несколько градусов имеют значение.

Вот почему мир смотрит на этот маленький участок моря так, словно от него зависит гораздо больше, чем судьба одного танкера.

Потому что так и есть.

ЧАСТЬ I

ВЕРХУШКА АЙСБЕРГА

ГЛАВА 1

ОРМУЗ: НЕСКОЛЬКО МИЛЬ, ОТ КОТОРЫХ ЗАВИСИТ МИР

ОРМУЗСКИЙ ПРОЛИВ

Узкий морской коридор, через который проходит одна из главных энергетических артерий планеты

«Иногда власть государства определяется не размером его территории, а тем, насколько трудно миру обойти его географию»

04:47. ОРМУЗ

На экране судовой навигационной системы нефтяной танкер выглядит маленькой светящейся отметкой.

Судно идёт на восток.

За кормой остаётся Персидский залив. Впереди — Оманский залив, Аравийское море и Индийский океан.

На мостике обычная вахта. Радары отмечают встречные суда. Электронная карта показывает глубины и границы суходоходных полос. Двигатель работает ровно.

Для экипажа это ещё один переход.

Для мировой экономики — перемещение десятков миллионов долларов через один из самых чувствительных участков моря на планете.

Капитан не видит Белый дом.

Не видит Тегеран.

Не видит Пекин.

Не видит нефтяных трейдеров в Лондоне и Сингапуре или страховщиков, рассчитывающих стоимость военного риска.

Но в определённом смысле все они находятся здесь, рядом с его судном.

Потому что Ормуз — не просто пролив.

Это клапан.

По одну сторону клапана сосредоточены огромные нефтяные и газовые ресурсы Персидского залива.

По другую — Китай, Индия, Япония, Южная Корея, Европа и глобальная промышленная экономика.

Между ними — несколько миль воды.

ГЕОГРАФИЯ, КОТОРАЯ СТАЛА ЭКОНОМИКОЙ

На карте Ормуз выглядит почти незначительным.

На севере — Иран.

На юге — оманский полуостров Мусандам.

Дальше начинается открытый океан.

Но карта показывает расстояние и почти ничего не говорит о зависимости.

Из Рас-Тануры в Саудовской Аравии, Басры в Ираке, Мина-аль-Ахмади в Кувейте, Рас-Лаффана в Катаре, иранских портов и терминалов ОАЭ ежедневно выходят танкеры.

Одни перевозят сырую нефть.

Другие — нефтепродукты.

Третьи — сжиженный природный газ.

И почти все постепенно сходятся к одному выходу.

Ормузу.

В первой половине 2025 года через пролив проходило около 20,9 миллиона баррелей нефти и нефтепродуктов в сутки — масштаб, сопоставимый примерно с четвертью мировой морской торговли нефтью.

Это не просто энергетическая статистика.

Сегодня танкер проходит Ормуз.

Через несколько недель его нефть оказывается на нефтеперерабатывающем заводе в Китае или Индии.

Из неё производят авиационное топливо, дизель, пластмассы и химическое сырьё.

Керосин попадает в самолёт.

Дизель — в грузовик.

Полимеры — на завод.

А дополнительная стоимость риска, возникшего возле иранского побережья, постепенно растворяется в стоимости перевозки, промышленного товара или авиабилета.

Так несколько миль моря превращаются в мировую экономику.

ОРМУЗ СМОТРИТ НА ВОСТОК

Главный адрес этих потоков находится уже не на Западе. Он находится в Азии.

В первой половине 2025 года около 89% сырой нефти и конденсата, проходивших через Ормуз, направлялось на азиатские рынки. Китай, Индия, Япония и Южная Корея вместе получали около трёх четвертей этого потока.

Поэтому Ормуз — не только ближневосточная история.

Это история китайской промышленности.

Индийского экономического роста.

Японской энергетической безопасности.

Южнокорейской нефтехимии.

И здесь возникает один из главных парадоксов современной геополитики.

Военная архитектура, десятилетиями обеспечивавшая безопасность Персидского залива, во многом связана с Соединёнными Штатами.

Но большая часть энергии, проходящей через этот защищаемый коридор, идёт сегодня не в Америку.

Она идёт в Азию.

Вашингтон поддерживает безопасность системы, от которой критически зависят и его союзники, и его крупнейший экономический конкурент — Китай.

НЕ ТОЛЬКО НЕФТЬ

Есть ещё один груз, делающий географию Ормуза особенно жёсткой.

Газ.

На северо-востоке Катара находится Рас-Лаффан — один из крупнейших центров производства и экспорта СПГ в мире.

Отсюда гигантские LNG-танкеры уходят главным образом к азиатским покупателям.

И снова маршрут приводит их к Ормузу.

В 2025 году через пролив проходила значительная часть мировой торговли СПГ.

Для нефти существуют хотя бы ограниченные альтернативы.

Для катарского газа полноценного морского обхода практически нет.

Нельзя взять LNG-танкер и вывести его из Персидского залива через другой пролив.

Нельзя временно договориться с географией.

Есть терминал.

Есть покупатель.

Есть один выход.

И называется он Ормуз.

МОЖНО ЛИ ЕГО ОБОЙТИ?

Саудовская Аравия и Объединённые Арабские Эмираты десятилетиями готовились именно к этому вопросу.

Саудовский East–West Pipeline способен направлять часть нефти через территорию королевства к Янбу на Красном море.

Abu Dhabi Crude Oil Pipeline выводит эмиратскую нефть к Фуджейре на берегу Оманского залива — уже за пределами Ормуза.

На карте это выглядит как решение.

В действительности это страховка.

Пропускной способности альтернативных маршрутов недостаточно, чтобы заменить весь поток через пролив.

Кувейт не может передвинуть своё побережье.

Катар — перенести Рас-Лаффан.

Ирак — переместить Басру на Красное море.

Инфраструктуру можно перестроить.

Географию — нет.

И именно здесь начинается история Ирана.

ИРАН: СИЛА НЕ ФЛОТА, А КАРТЫ

Чтобы понять стратегическое значение Ормуза, недостаточно считать баррели.

Нужно посмотреть на его северный берег.

Он принадлежит Ирану.

Тегерану не нужен флот, способный соперничать с ВМС США корабль против корабля.

Это было бы соревнование на условиях противника.

Иранская стратегия строится иначе.

Береговые ракетные комплексы.

Морские мины.

Беспилотники.

Скоростные катера.

Подводные лодки.

Средства радиоэлектронной борьбы.

Распределённая береговая инфраструктура.

Ни один из этих инструментов не обязан гарантированно закрыть Ормуз.

Достаточно сделать другой расчёт капитана, страховщика и судовладельца.

Потому что существует огромная разница между физически открытым и коммерчески безопасным проливом.

Это и есть асимметрия.

Большая держава строит авианосец.

Меньшая держава получает побережье рядом с морским узким местом.

География частично компенсирует разницу в военной мощи.

ПАРАДОКС ТРАМПА

Но здесь появляется ещё один, более сложный слой.

На официальном уровне политика Дональда Трампа в отношении Ирана предельно жёсткая.

В феврале 2025 года президент восстановил стратегию maximum pressure — «максимального давления». Её заявленная цель включала дальнейшее ограничение нефтяных доходов Тегерана.

Американский Минфин начал систематически расширять санкции против нефтяных посредников, судоходных компаний, танкеров теневого флота и покупателей иранского сырья.

К началу 2026 года счёт попавших под ограничения судов шёл уже на сотни. Вашингтон отдельно ударил по китайским независимым нефтеперерабатывающим предприятиям, принимавшим иранскую нефть.

Но на море обнаруживается парадокс.

Иранская нефть не исчезла.

Она продолжила двигаться.

Прежде всего — в Китай.

В апреле 2026 года Министерство финансов США прямо указывало, что приблизительно 90% иранского нефтяного экспорта покупает Китай. Доставка осуществлялась через сложную систему посредников, компаний с непрозрач-

ной собственностью, перегрузок ship-to-ship, изменения документации и так называемый теневой флот.

Это нельзя назвать беспрепятственной торговлей.

Санкции повышают стоимость.

Усложняют расчёты.

Заставляют менять суда, флаги, собственников и маршруты.

Создают дисконт на нефть.

Повышают юридический риск для посредников.

Но это и не полная блокада.

Нефть продолжает находить дорогу к покупателю.

Именно здесь проходит невидимая граница американской политики.

Максимальное давление не означает максимальную эскалацию.

Есть огромная разница между санкционировать танкер и остановить его военным кораблём.

Между наказать китайского посредника и попытаться физически прекратить нефтяные поставки Китаю.

Между экономическим давлением и морской блокадой.

Последняя уже была бы не просто санкционной политикой.

Она могла бы стать военным событием.

ПОЧЕМУ НЕ ПЕРЕКРЫТЬ КРАН?

На первый взгляд возникает простой вопрос.

Если Вашингтон хочет лишить Тегеран нефтяных доходов, почему не остановить весь экспорт?

Ответ находится в той же географии.

Ормуз — не изолированная иранская нефтяная труба.

Через него проходит энергия нескольких государств.

Любая попытка резко изменить баланс сил вокруг пролива влияет не только на Иран.

Она касается Саудовской Аравии.

ОАЭ.

Катара.

Ирака.

Кувейта.

Китая.

Индии.

Японии.

Южной Кореи.

А затем — мирового рынка.

Американский президент может усиливать экономическое давление на Иран и одновременно не быть заинтересованным в сценарии, при котором давление само становится причиной скачка нефтяных цен.

В этом противоречии есть политическая логика.

Президент США думает не только о Тегеране.

Он думает о цене бензина в Америке.

Об инфляции.

О фондовом рынке.

О союзниках.

О Китае.

О риске большой войны на Ближнем Востоке.

И о том, что попытка полностью перекрыть иранский нефтяной экспорт может оказаться намного дороже, чем сами потерянные Ираном баррели.

Поэтому санкции и физическая блокада — совершенно разные уровни давления.

Вашингтон способен повышать цену иранской торговли.

Гораздо труднее сделать её равной нулю, не изменив одновременно цену нефти для всего мира.

БЛОКАДА, КОТОРОЙ НЕ НУЖНО БЫТЬ

Есть и обратный парадокс.

Ирану тоже необязательно перекрывать Ормуз.

Представим, что ни один танкер не потоплен.

Ни одна мина не взорвалась.

Навигация продолжается.

Но военные корабли меняют позиции.

Появляется предупреждение о возможной атаке.

Спутниковые снимки начинают распространяться в социальных сетях.

Первым меняется не море.

Меняется цена риска.

Судовладелец звонит страховщику.

Страховщик повышает war-risk premium.

Фрахтовая ставка идёт вверх.

Треjder пересчитывает поставку.

Покупатель ищет альтернативный груз.

Алгоритмы реагируют на заголовки.

Нефтяные фьючерсы двигаются раньше, чем первый капитан решит изменить курс.

Современную торговую артерию не всегда нужно физически закрывать.

Иногда достаточно заставить капитал поверить, что она

может закрыться завтра.

Страх становится экономическим оружием.

КИТАЙСКОЕ УРАВНЕНИЕ

Для Пекина ситуация выглядит иначе.

Китай покупает значительную часть экспортируемой Ираном нефти и одновременно зависит от более широкого энергетического потока из Персидского залива.

Это создаёт двойственную позицию.

Иран — поставщик.

Но стабильность Ормуза для Китая ещё важнее, чем судьба одного поставщика.

Именно поэтому китайские инвестиции в трубопроводы, сухопутные коридоры, порты, стратегические нефтяные резервы, электрификацию и возобновляемую энергетику имеют не только коммерческий смысл.

Это геополитическое страхование.

Проект «Один пояс — один путь» часто изображают как строительство новых маршрутов.

Но в более глубоком смысле это также попытка снизить зависимость от старых узких мест.

Малакка.

Баб-эль-Мандеб.

Суэц.

Ормуз.

Полностью исключить их из китайского энергетического уравнения пока невозможно.

ТРИ ИГРОКА — ТРИ ОРМУЗА

Вашингтон смотрит на пролив и видит мировой порядок, свободу судоходства и цену глобальной стабильности.

Тегеран видит средство сдерживания.

Пекин видит энергетическую зависимость.

Для Саудовской Аравии Ормуз — одновременно экспортная артерия и стратегическая уязвимость.

Для ОАЭ — причина строить обходную инфраструктуру.

Для Катара — практически безальтернативные ворота его газовой экономики.

Для Индии — маршрут топлива, необходимого растущей экономике.

Один пролив.

Но для каждого государства — своя карта.

ВЕРХУШКА АЙСБЕРГА

С поверхности всё выглядит просто.

Есть море.

Есть танкер.

Есть нефть.

Есть Иран.

Но это только верхушка.

Под водой скрываются нефтяные месторождения Саудовской Аравии, газ Катара, трубопроводы ОАЭ, американские базы, иранские ракеты, китайские нефтеперерабатывающие заводы, индийский спрос, решения ОПЕК+, санкционные списки Вашингтона, теневой флот и страховой рынок Лондона.

Один американский чиновник добавляет судно в санкционный список.

Иранский посредник ищет другого владельца.

Танкер меняет флаг.

Нефть перегружается в море.

Китайский завод покупает груз со скидкой.

Треjder оценивает последствия.

Страховщик повышает стоимость риска.

Так политическое решение превращается в движение конкретного судна.

И наоборот.

Один инцидент с танкером способен превратить судоходное событие в решение президента.

Вот почему Ормуз нельзя понимать только как пролив.

Это механизм передачи риска.

От военного штаба — к страховщику.

От страховщика — к судовладельцу.

От судовладельца — к трейдеру.

От трейдера — к рынку.

От рынка — к потребителю.

НЕСКОЛЬКО МИЛЬ, КОТОРЫХ ДОСТАТОЧНО

Глобальная экономика любит большие числа.

Триллионы долларов.

Миллиарды тонн грузов.

Тысячи судов.

Сотни портов.

Но её наиболее чувствительные точки удивительно малы.

Суэц.

Баб-эль-Мандеб.

Малакка.

Панама.

Ормуз.

Мировая экономика огромна.

Её артерии — нет.

На экране танкер из первой сцены уже выходит из пролива.

Перед ним открытый океан.

Через несколько часов его место займёт другое судно.

Потом ещё одно.

И ещё.

Большинство этих рейсов никогда не попадёт в новости.

Так выглядит нормальная работа мировой системы: миллионы баррелей перемещаются почти незаметно.

Но достаточно одного сигнала.

Одного взрыва.

Одной ошибки.

Одного решения в Вашингтоне или Тегеране.

И танкер перестаёт быть просто танкером.

Он становится политическим событием.

Цена нефти становится индикатором страха.

А несколько миль моря — местом, где крупнейшие державы мира должны решить, насколько далеко каждая из них действительно готова зайти.

На поверхности мы видим корабль.

Под ним — конфликт интересов, который значительно больше самого Ормузского пролива.

Танкер — лишь верхушка айсберга.

В следующей главе мы опустимся ниже ватерлинии.

ГЛАВА 2

ТАНКЕРНЫЙ КОРИДОР: ЧТО СКРЫТО ПОД ВАТЕР-ЛИНИЕЙ

«Самая дорогая часть морского маршрута иногда начинается не тогда, когда судно останавливается, а тогда, когда рынок начинает сомневаться, пройдёт ли оно дальше».

06:12. ПЕРСИДСКИЙ ЗАЛИВ

Танкер ещё не подошёл к Ормузскому проливу.

До узкого прохода остаётся несколько часов. На мостике всё спокойно: курс задан, двигатель работает штатно, погода благоприятна, груз давно принят на борт.

Но за сотни и тысячи километров от судна его рейс уже перестал быть обычным.

В Лондоне страховщик открывает сообщение о новом инциденте в регионе. В Сингапуре трейдер проверяет Brent и кривую фьючерсов. В Дубае судовладелец получает обновлённые условия страхования военных рисков. В Пекине нефтеперерабатывающая компания пересчитывает себестоимость следующей партии сырья. В Вашингтоне военные аналитики следят за активностью иранских сил. В Тегеране на ту же акваторию смотрят как на часть собственной системы сдерживания.

Сам танкер не изменил ни курс, ни скорость.

Но экономика его рейса уже изменилась.

Именно здесь начинается невидимая часть Ормуза.

ОДНО СУДНО, МНОЖЕСТВО БАЛАНСОВ

С берега нефтяной танкер выглядит почти автономным объектом: корпус, машина, экипаж и груз.

Экономически всё наоборот.

Современный танкер — это движущийся узел контрактов.

Нефть необходимо добыть, транспортировать к экспортному терминалу, продать, профинансировать, застраховать, погрузить и доставить. Судовладелец предоставляет тоннаж. Фрахтователь оплачивает перевозку. Банк финансирует товарную сделку. Страховщики принимают на себя риски корпуса и груза. P&I-клуб покрывает значительную часть ответственности судовладельца. Классификационное общество подтверждает техническую пригодность судна. Порты, агенты и терминалы обслуживают его движение.

В конце цепочки находится нефтеперерабатывающий завод, который рассчитывает получить определённый сорт нефти в определённый день.

Таким образом, один танкер является не столько кораблём, сколько временно собранной финансово-логистической системой.

Она существует благодаря одному базовому допущению: груз должен прибыть.

Ормуз становится опасным тогда, когда рынок перестаёт

воспринимать это как само собой разумеющееся.

РИСК ДВИЖЕТСЯ В ОБЕ СТОРОНЫ

Цепочка начинается не в порту.

Она начинается на месторождении.

Для Саудовской Аравии, Ирака, Кувейта, ОАЭ или Ирана добыча имеет экономический смысл лишь до тех пор, пока существует возможность вывезти нефть на рынок.

Представим, что скважины работают нормально. Трубопроводы не повреждены. Экспортный терминал исправен. Резервуары заполнены.

Но танкеры перестают покидать Персидский залив.

Сначала возникает очередь судов.

Затем медленнее освобождаются береговые резервуары.

После этого сокращается доступный объём хранения.

Если нарушение продолжается, производителю приходится корректировать добычу.

Это важный принцип энергетической системы: логистический шок способен двигаться назад.

Проблема, возникшая в море, постепенно достигает терминала, затем трубопровода и, наконец, самой скважины.

Поэтому Ормуз — не просто участок доставки нефти после её производства.

Он фактически является частью производственного процесса.

ДВА МИЛЛИОНА БАРРЕЛЕЙ КАПИТАЛА

Рассмотрим типичный крупный танкер.

На его борту может находиться около двух миллионов баррелей сырой нефти. При цене 80 долларов за баррель сам груз стоит примерно 160 миллионов долларов.

Но эта цифра описывает лишь товар.

Есть стоимость судна.

Есть стоимость бункерного топлива.

Фрахт.

Портовые сборы.

Финансирование.

Страхование.

Заработная плата экипажа.

Стоимость возможной задержки.

Хеджирование.

Обязательства по следующему рейсу.

В результате один переход может связывать сотни миллионов долларов капитала.

Это меняет смысл самого рейса.

Капитан перевозит не просто нефть.

Он перевозит баланс целой группы участников.

Каждый дополнительный день ожидания увеличивает стоимость капитала. Каждое изменение маршрута меняет

расход топлива. Каждое сообщение об угрозе заставляет пересматривать страхование и цену перевозки.

У современного танкера существует невидимая осадка.

Она измеряется не в метрах.

Она измеряется в деньгах.

СТРАХОВЩИК ПЕРВЫМ ПЕРЕВОДИТ СТРАХ В ЦЕНУ

Военный риск принципиально отличается от обычного морского риска.

Шторм можно статистически моделировать.

Отказ оборудования — оценивать по истории аварий.

Но решение государства атаковать судно, установить мины или применить беспилотники не подчиняется обычной актуарной логике.

Поэтому в период кризиса именно страховой рынок часто становится первым механизмом, превращающим геополитику в денежное выражение.

Если вероятность атаки возрастает, страховщик не ждёт, пока будет потерян первый танкер.

Он повышает премию заранее.

Для судна стоимостью 200–250 миллионов долларов даже дополнительный процент страховой стоимости превращается в миллионы долларов расходов.

Это принципиально важный момент.

Физического ущерба ещё нет.

Корпус цел.

Груз цел.

Экипаж в безопасности.

Но экономическая потеря уже существует.

Первая цена войны часто появляется раньше самой войны.

ФРАХТ КАК ИНДИКАТОР СТРАХА

Затем риск переходит к судовладельцу.

Его расчёт предельно прагматичен.

Если рейс стал опаснее, он должен стать дороже.

Судовладелец требует дополнительную компенсацию.

Фрахтователь пытается включить её в стоимость сделки.

Продавец стремится переложить расходы на покупателя.

Нефтеперерабатывающая компания, в свою очередь, пытается вернуть их через маржу на готовые нефтепродукты.

Так геополитический риск проходит через несколько корпоративных балансов и постепенно достигает потребителя.

Особенность этой цепочки в том, что танкер по-прежнему может двигаться совершенно нормально.

Он не подвергся атаке.

Его двигатель не остановился.

Но перевозка уже стала дороже только потому, что вероятность плохого сценария увеличилась.

Рынок платит не за произошедшее.

Он платит за возможность того, что может произойти.

БАНК, КОТОРОГО НЕ ВИДНО НА КАРТЕ

Банк редко появляется на фотографиях Ормузского пролива.

Но без него значительная часть нефтяной торговли вообще не могла бы существовать.

Груз стоимостью в сотни миллионов долларов необходимо профинансировать до того, как покупатель переработает его и превратит в выручку.

Чем дольше судно находится в пути, тем дольше капитал остаётся связанным.

Чем выше риск маршрута, тем осторожнее кредитор.

Если банк сомневается в страховом покрытии, происхождении груза, санкционной чистоте сделки или возможности своевременной доставки, он может потребовать дополнительные гарантии, повысить стоимость кредита или отказаться от финансирования.

И тогда исправный танкер становится коммерчески бесполезным.

Его двигатель работает.

Экипаж готов выйти в море.

Порт открыт.

Но следующий рейс не состоится, потому что финансовая система решила, что риск слишком велик.

В глобальной торговле судно может остановить не только мина.

Иногда его останавливает кредитный комитет.

РЫНОК ТОРГУЕТ БУДУЩИМ

Треjder смотрит на ситуацию ещё иначе.

Его интересует не сегодняшний баррель, а вероятность того, сколько баррелей будет доступно завтра.

Предположим, утром появляется сообщение о возможной эскалации.

Ни один терминал не повреждён.

Танкеры продолжают проход.

Но рынок немедленно начинает закладывать риск будущего дефицита.

Цена растёт.

Через несколько часов появляются сообщения о дипломатических контактах.

Цена корректируется вниз.

Затем переговоры оказываются под вопросом.

Волатильность возвращается.

Таким образом, рынок нефти торгует не только физическим сырьём.

Он торгует ожиданиями будущей доступности этого сырья.

Для профессионального трейдера волатильность может создавать прибыль.

Для всей энергетической системы она означает дополнительные расходы.

Компании вынуждены покупать опционы, хеджировать поставки, увеличивать резервы и заключать альтернативные контракты.

Цена неопределённости начинает существовать независимо от физического дефицита.

НЕОПРЕДЕЛЁННОСТЬ КАК НАЛОГ

Это, вероятно, один из важнейших экономических эффектов любого кризиса вокруг Ормуза.

Традиционно ущерб войны измеряется после события.

Сколько объектов разрушено?

Сколько нефти потеряно?

Сколько стоит ремонт?

Насколько снизилась добыча?

Но современная экономика начинает платить гораздо раньше.

Компания увеличивает запасы.

Покупатель резервирует дополнительный груз.

Судовладелец требует премию.

Страховщик повышает тариф.

Банк увеличивает стоимость финансирования.

Треjder покупает защиту от колебаний цены.

Правительство увеличивает стратегические резервы.

Военные переводят дополнительные силы в состояние готовности.

Ничего ещё не уничтожено.

Но ресурсы уже расходуются.

Неопределённость становится своеобразным налогом на систему.

Причём этот налог не собирает одно государство.

Он распределяется между тысячами компаний, бюджетов и потребителей.

АСИММЕТРИЯ ОРМУЗА

Именно здесь экономика соединяется с военной стратегией.

Соединённые Штаты обладают преимуществом в авиации, разведке, спутниковых системах, высокоточном оружии и морской мощи.

Но уничтожить объект и обеспечить нормальную работу рынка — не одно и то же.

Можно вывести из строя радар.

Можно уничтожить ракетную батарею.

Можно нанести удар по военной базе.

Гораздо сложнее гарантировать, что сотни коммерческих судов ежедневно будут считать маршрут безопасным.

В этом заключается стратегическая асимметрия Ирана.

Тегерану не обязательно побеждать американский флот в классическом смысле.

Ему достаточно повышать стоимость его присутствия.

Заставлять судовладельцев сомневаться.

Страховщиков — пересчитывать риск.

Правительства — держать дополнительные силы в регионе.

Рынок — сохранять премию за неопределённость.

Военное превосходство сильной стороны поэтому не автоматически превращается в экономическую нормализацию.

Противник может проигрывать столкновения и одновременно повышать цену победы.

ДЕШЁВОЕ ОРУЖИЕ, ДОРОГОЙ ЭФФЕКТ

В асимметричном конфликте цена средства поражения и стоимость его последствий могут различаться в десятки и сотни раз.

Беспилотник относительно недорог.

Система ПВО, предназначенная для его перехвата, стоит значительно больше.

Но ещё важнее другое.

Дрону необязательно попасть в танкер.

Сам факт атаки может изменить поведение десятков судовладельцев.

Одна мина способна заставить пересмотреть страховые ставки для целого района.

Один инцидент может задержать десятки судов.

Целью поэтому необязательно является физическое уничтожение максимального количества тоннажа.

Целью может стать поведение рынка.

Если после одной атаки сто судов ждут, несколько компаний приостанавливают рейсы, страховщики повышают тариф, а трейдеры увеличивают премию за риск, экономический эффект может многократно превышать стоимость использованного оружия.

Так военная асимметрия превращается в финансовую.

ФЛОТ НЕ МОЖЕТ ЗАСТРАХОВАТЬ РЫНОК

Военные корабли способны многое.

Они могут сопровождать суда.

Вести разведку.

Разминировать фарватер.

Перехватывать ракеты и беспилотники.

Контролировать воздушное пространство.

Но военный флот не способен предоставить рынку абсолютную гарантию.

Предположим, действия ВМС снизили вероятность успешной атаки с 10% до 2%.

Для военного штаба это может считаться серьёзным успехом.

Для страховщика два процента при стоимости судна и груза в несколько сотен миллионов долларов всё равно представляют чрезвычайно высокий риск.

Адмирал оценивает угрозу с точки зрения военной эффективности.

Страховщик — с точки зрения ожидаемого убытка.

Судовладелец — с точки зрения доходности рейса.

Капитан — с точки зрения безопасности экипажа.

И все эти оценки в конечном счёте встречаются в одной цифре:

В СТОИМОСТИ ДОСТАВКИ.

ЛОВУШКА СИЛЬНОЙ СТОРОНЫ

Для большой державы существует ещё одна проблема. Начать военную операцию можно политическим решением.

Вернуть доверие рынка политическим решением невозможно.

Можно объявить военную цель достигнутой.

Но капитан должен поверить, что маршрут безопасен.

Судовладелец — согласиться поставить тоннаж.

Страховщик — восстановить покрытие.

Банк — профинансировать сделку.

Треjder — вновь считать поставку предсказуемой.

Только после этого военный успех превращается в экономический.

Поэтому затяжной конфликт способен стать ловушкой даже для значительно более сильного государства.

Каждый следующий день требует боеприпасов, патрулирования, разведки, логистики и политического капитала.

Одновременно дорогая энергия начинает создавать издержки внутри самой страны, ведущей операцию.

Противник может быть значительно слабее в прямой войне.

Но он способен влиять на цену её продолжения.

КИТАЙ: ВЫГОДА, КОТОРАЯ МОЖЕТ СТАТЬ УБЫТКОМ

Положение Китая особенно показательно.

Пекин способен получать выгоду от покупки иранской нефти со скидкой, возникающей из-за санкционного риска.

Но Китай одновременно является крупнейшим покупателем нефти Персидского залива в более широком смысле.

Поэтому дешёвый иранский баррель мало помогает, если нестабильность Ормуза повышает стоимость саудовской, эмиратской, иракской и кувейтской нефти, а вместе с ней — фрахт и страхование.

Это характерная особенность узких мест.

Риск невозможно аккуратно изолировать.

Проблема одной страны быстро становится проблемой всей системы.

Ормуз превращает геополитический конфликт в общий счёт.

СОЮЗНИКИ ТОЖЕ ПЛАТЯТ

Саудовская Аравия, ОАЭ, Катар, Кувейт и Бахрейн могут иметь совершенно иные отношения с Тегераном, чем Китай или Россия.

Но географически они остаются внутри одной системы риска.

Рост напряжённости повышает стоимость экспорта.

Терминалы требуют усиленной защиты.

ПВО работает интенсивнее.

Страхование инфраструктуры дорожает.

Инвесторы требуют дополнительную премию за риск.

Стоимость капитала увеличивается.

Даже государство, не потерявшее ни одного барреля добычи и ни одного танкера, может понести существенные экономические потери только потому, что регион перестал считаться предсказуемым.

Война экспортирует не только разрушение.

Она экспортирует дорогой капитал.

КОГДА РЫНОК СТАНОВИТСЯ ТРЕТЬЕЙ СТОРОНОЙ

В классическом конфликте принято говорить о противостоящих государствах.

В современной энергетической системе участников больше.

Тегеран принимает решение.

Вашингтон отвечает.

Но затем вступает рынок.

И рынок не подчиняется ни одному штабу.

Страховщик может решить, что риск слишком велик.

Банк — что сделку нельзя финансировать.

Судовладелец — что рейс экономически не оправдан.

Треjder — что завтра нефти будет меньше.

Инвестор — что инфляция окажется выше.

Центральный банк — что процентные ставки придётся сохранять повышенными дольше.

Так один инцидент начинает распространяться по системе.

Военный риск становится морским.

Морской — страховым.

Страховой — финансовым.

Финансовый — инфляционным.

Инфляционный — политическим.

Ормуз работает как усилитель.

Он превращает локальное событие в глобальную цену.

ДВЕНАДЦАТЬ ЧАСОВ

Вернёмся к нашему танкеру.

Судно не атаковано.

Экипаж в безопасности.

Груз цел.

Но капитану приказано ждать.

Двенадцать часов.

На человеческом масштабе — всего половина суток.

В экономике рейса начинается другой отсчёт.

Дополнительное топливо.

Работа экипажа.

Демередж.

Возможное смещение следующего рейса.

Проценты на связанный капитал.

Изменение стоимости груза.

Перенос графика переработки.

Необходимость покупать замещающую партию.

Если задержан один танкер, это операционная проблема.

Если ждут сто — это уже рынок.

Если тысячи компаний одновременно начинают увеличивать запасы, покупать страховку и резервировать альтернативные маршруты — это макроэкономический процесс.

Именно так несколько часов ожидания превращаются в инфляцию.

СЧЁТ ПОЛУЧАЮТ ВСЕ

У кризиса вокруг Ормуза практически нет полностью внешнего наблюдателя.

Иран платит санкционным дисконтом, потерянными доходами и расходами на оборону.

США — стоимостью военного присутствия и политическими последствиями дорогой энергии.

Монархии Залива — затратами на защиту инфраструктуры и повышенной стоимостью капитала.

Китай и Индия — более дорогим импортом.

Судовладельцы — риском активов.

Страховщики — возможными выплатами.

Банки — кредитным риском.

Нефтепереработчики — стоимостью сырья.

Потребители — инфляцией.

Даже участник, который выигрывает от одного элемента кризиса, может одновременно проигрывать от другого.

Треjder способен заработать на волатильности, но его клиент платит за хеджирование.

Производитель нефти может получить более высокую цену, но столкнуться с более дорогой доставкой.

Страна-экспортёр может увеличить доход на баррель и одновременно столкнуться с оттоком капитала.

Так устроена экономика узкого места.

Волатильность не просто перераспределяет деньги между победителями и проигравшими. Она создаёт дополнительные издержки для самой системы.

НИЖЕ ВАТЕРЛИНИИ

В первой главе мы смотрели на Ормуз сверху.

На карту.

На берега.

На танкеры.

Теперь картина стала сложнее.

Под каждым проходящим судном существует невидимая инфраструктура.

Месторождение.

Трубопровод.

Терминал.

Контракт.

Банк.

Страховщик.

Судовладелец.

Треjder.

Военный корабль.

Нефтеперерабатывающий завод.

Правительство.

Потребитель.

Танкер связывает их в одну цепь.

А Ормуз способен передать риск каждому её звену одновременно.

На экране навигационной системы судно из начала главы

наконец входит в пролив.

Капитан видит фарватер.

Треjder — котировку.

Страховщик — вероятность убытка.

Банк — кредитный риск.

Адмирал — объект, который необходимо защитить.

Тегеран — стратегический рычаг.

Вашингтон — обязательство.

Пекин — зависимость.

Все смотрят на один и тот же танкер.

Но каждый видит в нём совершенно разный актив.

Через несколько часов судно выйдет в Оманский залив.

Груз останется цел.

Никакой атаки не произойдёт.

Формально рейс пройдёт успешно.

Но он уже станет дороже.

Не потому, что что-то случилось.

А потому, что что-то могло случиться.

В этом и заключается скрытая экономика Ормузского пролива.

В XXI веке риск не обязан материализоваться, чтобы за него пришлось платить.

ЧАСТЬ II

СИЛЫ ВОКРУГ ПРОЛИВА

Государства смотрят на одну воду, но видят в ней разные угрозы и возможности.

Стратегия начинается там, где одинаковая карта рождает разные интересы.



ГЛАВА 3

ИРАН: СИЛА БЕРЕГОВОЙ ДЕРЖАВЫ

Как Иран превращает берег, географию и асимметрию в стратегию сдерживания

«Чтобы контролировать узкое место, не обязательно контролировать весь океан. Иногда достаточно убедить остальных, что проход перестал быть гарантированным»

05:31. БЕРЕГ ИРАНА

С моря иранский берег выглядит не особенно впечатляюще.

Горы.

Пыль.

Редкие огни населённых пунктов.

Портовые сооружения.

Длинная линия суши, тянущаяся вдоль северной стороны Персидского залива.

На электронной карте мостика всё выглядит ещё проще.

С одной стороны — Иран.

С другой — Оман.

Между ними — вода.

Но стратегическая карта устроена иначе.

На ней берег превращается в систему наблюдения.

Остров — в передовую позицию.

Маленький катер — в потенциальную угрозу большому кораблю.

Береговая ракетная установка — в инструмент контроля над морским пространством.

А нефтяной танкер стоимостью в десятки миллионов долларов становится не просто судном, а частью гораздо более крупного уравнения.

Иран не является крупнейшей военно-морской державой

мира.

Ему и не требуется ею быть.

Его главное преимущество находится не в тоннаже флота.

Оно нанесено на карту.

ГЕОГРАФИЯ, КОТОРУЮ НЕЛЬЗЯ ПЕРЕДВИНУТЬ

Если смотреть на карту Ближнего Востока из Вашингтона, Ормузский пролив выглядит как международный морской коридор.

Из Эр-Рияда — как ворота для экспорта нефти.

Из Абу-Даби — как одновременно торговая артерия и стратегическая уязвимость.

Из Пекина — как один из узлов энергетической безопасности Азии.

Из Тегерана карта выглядит иначе.

Это собственный берег.

И именно здесь начинается иранская стратегия.

Иран протянулся вдоль значительной части северного побережья Персидского залива и контролирует северную сторону подходов к Ормузскому проливу. Рядом находятся острова и прибрежные позиции, позволяющие наблюдать за одним из самых интенсивных энергетических маршрутов мира.

В первой половине 2025 года через Ормуз проходило около 20,9 млн баррелей нефти и нефтепродуктов в сутки — примерно пятая часть мирового потребления жидких углеводородов и около четверти морской торговли нефтью.

Это означает, что карта даёт Ирану то, что трудно купить

даже за десятки миллиардов долларов:

близость к потоку.

Тегерану не требуется проецировать морскую силу через океаны.

Не требуется содержать сеть баз от Средиземного моря до Тихого океана.

Не требуется строить флот, сопоставимый с американским.

Значительная часть того, что представляет для него стратегический интерес, сама проходит мимо его берега.

Каждый день.

ЦЕНА АСИММЕТРИИ

На бумаге сравнение Ирана с Соединёнными Штатами выглядит почти бессмысленным.

Американский флот обладает авианосцами, атомными подводными лодками, спутниковой разведкой, авиацией дальнего радиуса действия и глобальной системой баз.

Иран не может выиграть классическую гонку военно-морских вооружений на таких условиях.

Поэтому он играет в другую игру.

Её логика проста:

если невозможно стать сильнее противника, необходимо сделать применение его силы дороже.

После опыта ирано-иракской войны и так называемой Танкерной войны 1980-х годов иранская морская доктрина всё больше развивалась вокруг асимметричного ответа технологически превосходящему противнику.

Ставка делалась не на один большой корабль.

Она делалась на множество меньших угроз.

Быстроходные катера.

Береговые противокорабельные ракеты.

Морские мины.

Подводные лодки.

Беспилотные системы.

Ракетные комплексы.

Рассредоточенную инфраструктуру.

Американская Defense Intelligence Agency описывала эту модель как эшелонированную морскую систему, рассчитанную на ограничение доступа противника и использование многочисленных платформ и видов вооружений для перегрузки его обороны.

В этом и заключается экономическая логика асимметрии.

Не обязательно уничтожить авианосец.

Иногда достаточно заставить авианосную группу вести себя так, будто такая возможность существует.

НЕ ЗАКРЫТЬ ПРОЛИВ. ЗАСТАВИТЬ РЫНОК ПОВЕРИТЬ, ЧТО ЭТО ВОЗМОЖНО

Фраза «Иран может закрыть Ормузский пролив» появляется в мировых СМИ почти при каждом крупном кризисе вокруг Тегерана.

Но она слишком упрощает реальность.

Полное и продолжительное физическое перекрытие Ормуза — чрезвычайно сложная военная задача.

Оно неизбежно вызвало бы масштабную реакцию.

Более того, сам Иран зависит от морской торговли.

Поэтому наиболее интересный вопрос звучит иначе:

нужно ли Ирану действительно закрывать пролив, чтобы использовать его как оружие?

Ответ рынка — нет.

Представим, что танкерный маршрут формально остаётся открытым.

Но происходит один инцидент.

Затем второй.

Появляется сообщение о возможных минах.

Военные повышают готовность.

Страховщик пересматривает war-risk premium.

Судовладелец запрашивает новые условия.

Фрахтователь требует дополнительную компенсацию.

Капитан получает новые инструкции.

Некоторые суда замедляются.

Другие ждут.

Третьи меняют расписание.

Пролив открыт.

Но его экономическая пропускная способность уже изменилась.

Именно здесь заканчивается чисто военная география и начинается геоэкономика.

ОРУЖИЕ, КОТОРОЕ СТРЕЛЯЕТ ЦЕНОЙ

Для экспортёра нефти угроза Ормузу — военная проблема.

Для трейдера — ценовой сигнал.

Для судовладельца — риск рейса.

Для страховщика — вероятность убытка.

Для банка — стоимость финансирования.

Для правительства импортирующей страны — инфляция.

Один и тот же сигнал проходит через всю цепочку мировой экономики, меняя форму на каждом следующем этапе.

Военная напряжённость превращается в страховую премию.

Страховая премия — во фрахтовую ставку.

Фрахт — в стоимость сырья.

Стоимость сырья — в цену топлива.

Цена топлива — в инфляцию.

Таким образом, Иран способен воздействовать не только на корабли, находящиеся рядом с его берегом.

Через Ормуз он потенциально воздействует на решения, принимаемые в Лондоне, Сингапуре, Пекине, Токио, Сеуле, Вашингтоне и европейских столицах.

Это необычная форма силы.

Она работает на расстоянии без необходимости физиче-

ски присутствовать там, где проявляется конечный эффект.

ДВА ФЛОТА ОДНОЙ СТРАНЫ

У Ирана фактически существуют две военно-морские культуры.

Регулярные военно-морские силы — Artesh — представляют классическую государственную морскую структуру.

Корпус стражей исламской революции действует по иной логике.

Особенно важна именно эта разница.

Регулярному флоту ближе традиционное представление о корабле как самостоятельной боевой единице.

Для сил КСИР отдельная платформа является частью распределённой системы.

Катер может быть небольшим.

Беспилотник — сравнительно дешёвым.

Береговая установка — мобильной.

Но вместе они создают проблему, которую нельзя оценивать стоимостью каждого элемента по отдельности.

Иранская модель пытается заставить противника одновременно наблюдать за множеством направлений.

Поверхность моря.

Воздух.

Берег.

Острова.

Подводное пространство.

Коммерческий трафик.

Тактика роя в этом смысле является не просто способом атаковать корабль.

Это попытка перегрузить процесс принятия решений.

У современного военного корабля может быть намного более совершенное вооружение, чем у атакующих его малых платформ.

Но его командир должен понять:

кто представляет угрозу;

когда начинается атака;

какая цель настоящая;

какая является отвлекающей;

и когда применение силы становится оправданным.

В узком и насыщенном гражданским судоходством пространстве эти секунды стоят дорого.

МИНА ЗА НЕСКОЛЬКО ТЫСЯЧ. ТАНКЕР ЗА ДЕСЯТКИ МИЛЛИОНОВ

Морская мина — один из наиболее характерных символов асимметричной войны.

Её технологическая простота обманчива.

Мина не обязана потопить десятки кораблей.

Иногда ей достаточно быть обнаруженной.

После этого возникает вопрос не только о самой мине.

Возникает вопрос:

сколько их ещё?

Начинается поиск.

Меняются маршруты.

Появляются тральщики.

Замедляется движение.

Растут страховые ставки.

Каждый неопознанный объект под водой приобретает новую цену.

В 1988 году американский фрегат USS Samuel B. Roberts получил тяжёлые повреждения после подрыва на иранской мине. Последовавшая американская операция Praying Mantis показала пределы Ирана в прямом столкновении с превосходящими военно-морскими силами.

Но урок можно было прочитать и иначе.

Ирану не требовалось строить второй американский флот.

Нужно было научиться создавать противнику проблему значительно дешевле, чем противнику обходится её устранение.

Эта идея пережила эпоху.

ОСТРОВА КАК НЕПОТОПЛЯЕМЫЕ ПОЗИЦИИ

На карте Ормуза несколько островов выглядят почти незначительными.

Военная карта видит их иначе.

Кешм.

Ларак.

Абу-Муса.

Большой Томб.

Малый Томб.

Каждый остров расширяет пространство наблюдения и потенциального воздействия.

Особое политическое значение имеют Абу-Муса, Большой и Малый Томб, суверенитет над которыми оспаривают Иран и Объединённые Арабские Эмираты.

В 2025 году КСИР публично демонстрировал новые ракетные и противовоздушные системы на трёх островах.

Это был не только военный сигнал.

Это была демонстрация географии.

Корабль можно отвести.

Самолёт можно перебазировать.

Остров остаётся на месте.

РАКЕТНАЯ ДЕРЖАВА НА БЕРЕГУ

За последние десятилетия Иран последовательно вкладывался в ракетные силы.

К 2026 году его арсенал баллистических и крылатых ракет оставался крупнейшим и одним из наиболее разнообразных на Ближнем Востоке.

Для Ормуза особенно важна не дальность сама по себе.

Важна возможность соединить ракетные системы с береговой географией, разведкой, беспилотниками и морскими платформами.

Возникает эшелонированная угроза.

Большому флоту приходится учитывать множество сравнительно небольших и рассредоточенных систем.

Это снова возвращает нас к главному принципу иранской стратегии:

не конкурировать доллар против доллара.

Создавать такую среду, в которой каждый доллар противника должен решать всё больше задач.

КИТАЙСКИЙ ПАРАДОКС

Но здесь появляется противоречие.

Одним из государств, наиболее чувствительных к нестабильности Ормуза, является Китай.

А Китай одновременно является важнейшим экономическим партнёром Ирана.

Энергетическая география Азии изменила традиционное представление о Персидском заливе.

Когда-то безопасность нефтяных потоков отсюда прежде всего рассматривалась как проблема Запада.

Сегодня значительная часть грузов направляется на Восток.

В Китай.

Индию.

Японию.

Южную Корею.

Поэтому угроза Ормузу становится всё менее американской энергетической проблемой и всё более азиатской.

В этом состоит один из парадоксов современной иранской стратегии.

Чем эффективнее Тегеран демонстрирует способность создавать нестабильность в проливе, тем сильнее он потенциально затрагивает экономики государств, отношения с которыми ему необходимы для противостояния западному дав-

лению.

География даёт Ирану рычаг.

Но она не позволяет выбирать, кого именно затронет экономический удар.

Нефть не спрашивает о политических союзах, когда растёт её цена.

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ И ОАЭ ИЩУТ ВЫХОД

Соседи Ирана давно понимают проблему.

Поэтому борьба вокруг Ормуза ведётся не только военными средствами.

Она ведётся трубопроводами.

Саудовская Аравия располагает системой East-West Pipeline, позволяющей направлять часть нефти к Красному морю.

ОАЭ имеют нефтепровод к Фуджейре, расположенному за пределами Ормузского пролива.

В первой половине 2025 года ЕИА оценивала совокупную пропускную способность основных саудовского и эмиратского обходных маршрутов примерно в 4,7 млн баррелей в сутки.

Цифра значительна.

Но она одновременно показывает масштаб проблемы.

Через сам пролив проходило около 20,9 млн баррелей в сутки.

Обход существует.

Полной замены — нет.

Поэтому каждый новый трубопровод в регионе можно рассматривать не только как энергетический проект.

Это инвестиция в стратегическую независимость от гео-

графии.

АМЕРИКАНСКИЙ ПАРАДОКС

Есть и ещё одна переменная.

Соединённые Штаты сегодня значительно меньше зависят от нефти Персидского залива, чем несколько десятилетий назад.

В 2025 году поставки сырой нефти из стран Персидского залива составляли лишь около 8% американского импорта нефти.

На первый взгляд это должно уменьшать стратегическое значение Ормуза для Вашингтона.

Но только на первый.

Цена нефти глобальна.

Американская экономика может покупать сравнительно мало нефти непосредственно из Персидского залива и всё равно почувствовать кризис через мировые цены, транспорт, финансовые рынки и союзников.

Кроме того, американское присутствие в регионе связано не только с нефтью.

Свобода судоходства.

Безопасность союзников.

Военные базы.

Иран.

Баланс сил.

Мировая торговля.

Поэтому Америка оказалась в интересной ситуации.

Она стала менее зависима от самого потока.

Но остаётся одним из главных гарантов системы, по которой этот поток движется.

И Тегеран это понимает.

СДЕРЖИВАНИЕ БЕЗ РАВЕНСТВА

Сдерживание обычно ассоциируется с сопоставимыми силами.

Но Иран предлагает другую модель.

Он не обязан доказать, что способен победить Соединённые Штаты.

Ему достаточно заставить американское руководство задать другой вопрос:

сколько будет стоить победа?

Не только в потерянных кораблях или самолётах.

В цене нефти.

В страховых тарифах.

В реакции союзников.

В мировой инфляции.

В нарушении поставок.

В политическом давлении.

В риске дальнейшей эскалации.

Тактическая слабость может превращаться в стратегическую силу, если противник вынужден учитывать последствия применения собственного превосходства.

Это и есть главный иранский расчёт.

НО У ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОРУЖИЯ ЕСТЬ ОБРАТНАЯ СТОРОНА

Проблема любой стратегии, основанной на уязвимости системы, заключается в том, что однажды система начинает адаптироваться.

Чем чаще Иран напоминает миру о зависимости от Ормуза, тем больше капитала направляется на уменьшение этой зависимости.

Строятся трубопроводы.

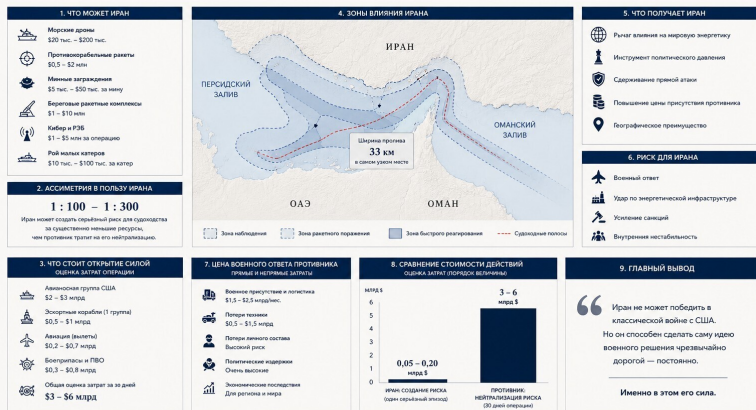
Расширяются терминалы Красного моря.

Развивается Фуджейра.

Импортёры диверсифицируют поставки.

Государства создают стратегические резервы.

Флоты совершенствуют противоминные возможности.



Источники: IEA (2024), EIA (2024), CRS (2023), Jane's (2024), открытые данные ВМС США, CRS (2023), UNCTAD (2024).

Примечание: оценка затрат — порядки величин, зависят от масштаба операции и содержания.

Инфографика 3.1. Иран — асимметрия стоимости: низкая цена создания риска и высокая цена его нейтрализации. Авторская аналитическая визуализация; источники, периоды и допущения указаны внутри схемы.

ГЛАВА 4

США: ПОРЯДОК ОТКРЫТОГО МОРЯ — ДЛЯ ИЗ-
БРАННЫХ

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.