

Торговое значение Суэцкого канала в контексте кризиса экономической глобализации и современных геополитических рисков

Шумилов М. М.^{*}, Малова А. Э.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления), Санкт-Петербург, Российская Федерация

^{*} e-mail: mshumilov@mail.ru

ORCID: 0000-0001-7670-0095

РЕФЕРАТ

Цель. Обосновать закономерность нарушения торгового судоходства по Суэцкому каналу в контексте кризиса экономической глобализации и переформатирования международного порядка.

Задачи. Выяснить основные предпосылки упадка глобальной транспортно-логистической инфраструктуры. Конкретизировать причины нарушения судоходства по Красному морю. Показать влияние спада грузоперевозок через Суэцкий канал на глобальную экономику.

Методология. В достижение заявленной цели исследования применялись следующие методы: историзм, позволивший установить последовательность кризисных проявлений в ходе эксплуатации Суэцкого канала; извлечение актуальной информации из материалов СМИ и ее последующий анализ, свидетельствующий о геоэкономической важности акватории Красного моря для мирового судоходства, масштабах дезорганизации транспортного сообщения через Суэцкий канал; структурно-функциональный анализ, способствовавший установлению значения транспортной логистики в обеспечении бесперебойного функционирования глобальной экономики; рациональный выбор, приблизивший авторов к пониманию мотивов поведения хозяйствующих и политических субъектов в условиях дезорганизации грузовых перевозок через Красное море.

Результаты. Осуществлен анализ основных предпосылок переформатирования глобальной транспортной логистики. Показана обусловленность упадка судоходства в Красном море кризисом экономической глобализации и возросшими геополитическими рисками. Установлены причины нарушения судоходства по Красному морю. Выявлено влияние расстройства грузоперевозок через Суэцкий канал на глобальную экономику.

Выводы. Дестабилизация глобальных транспортных маршрутов через Красное море представляется закономерной. Очевидна ее обусловленность пробуксовкой неолиберального хозяйственно-механизма и возрастающей геополитической конкуренцией стран Запада с новыми центрами экономического и политического влияния. Войны на Ближнем Востоке продолжают оказывать деструктивное влияние на функционирование мировой экономики. Убыль грузоперевозок ведет к дальнейшей дезинтеграции сложившихся ранее глобальных рынков. Мировые судоходные компании озабочены поиском более безопасных перемещений грузов. Производители и потребители товаров и услуг вынуждены искать новых партнеров в рамках национальных и региональных пространств, создавать новые и активизировать существующие транспортные коридоры, что предполагает усиление протекционизма, а значит, ведет к подрыву устоев глобальной экономики и однополярного мира.

Ключевые слова: Суэцкий канал, неолиберальная модель капитализма, кризис экономической глобализации, Северный морской путь (СПМ), международный транспортный коридор (МТК), МТК «Север — Юг» (МТКСЮ)

Для цитирования: Шумилов М. М., Малова А. Э. Торговое значение Суэцкого канала в контексте кризиса экономической глобализации и современных геополитических рисков // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2024. Т. 18. № 2. С. 178–188.
<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-02-178-188>. EDN: LSHJGN

The Commercial Importance of the Suez Canal in the Context of the Crisis of Economic Globalization and Modern Geopolitical Risks

Mikhail M. Shumilov*, Anastasia E. Malova

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPA), Saint Petersburg, Russian Federation;

* e-mail: mshumilov@mail.ru

ORCID: 0000-0001-7670-0095

ABSTRACT

Aim. To substantiate the regularity of the violation of commercial navigation along the Suez Canal in the context of the crisis of economic globalization and the reformatting of the international order.

Tasks. To find out the main prerequisites for the decline of the global transport and logistics infrastructure. To specify the reasons for the violation of navigation in the Red Sea. To show the impact of the decline in cargo transportation through the Suez Canal on the global economy.

Methods. In order to achieve the stated purpose of the study, the following methods were used: historicism, which allowed to establish the sequence of crisis manifestations during the operation of the Suez Canal; extraction of relevant information from media materials and its subsequent analysis, which showed the geo-economic importance of the Red Sea area for world navigation, the scale of disorganization of transport communication through the Suez Canal; structural and functional analysis, which contributed to the establishment of the importance of transport logistics in ensuring the smooth functioning of the global economy; a rational choice that brought the authors closer to understanding the motives of the behavior of economic and political actors in the conditions of disorganization of cargo transportation through the Red Sea.

Results. The analysis of the main prerequisites for reformatting global transport logistics has been carried out. It is shown that the decline of shipping in the Red Sea is conditioned by the crisis of economic globalization and increased geopolitical risks. The reasons for the violation of navigation in the Red Sea have been established. The impact of the disruption of cargo transportation through the Suez Canal on the global economy has been revealed.

Conclusions. The destabilization of global transport routes through the Red Sea seems logical. It is obviously conditioned by the slippage of the neoliberal economic mechanism and the increasing geopolitical competition of Western countries with new centers of economic and political influence. Wars in the Middle East continue to have a destructive impact on the functioning of the global economy. The decline in cargo transportation leads to further disintegration of the previously established global markets. Global shipping companies have taken care of finding safer cargo movements. Producers and consumers of goods and services are forced to look for new partners within national and regional spaces, create new and activate existing transport corridors, which implies increased protectionism, and, therefore, leads to undermining the foundations of the global economy and the unipolar world.

Keywords: The Suez Canal, Global Neoliberal Capitalism, the crisis of economic globalization, the Northern Sea Route, The International North-South Transport Corridor (INSTC)

For citing: Shumilov M. M., Malova A. E. The Commercial Importance of the Suez Canal in the Context of the Crisis of Economic Globalization and Modern Geopolitical Risks // Eurasian Integration: Economic, Law, Politics. 2024. Vol. 18. No. 2. P. 178–188. (In Russ.)

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-02-178-188>. EDN: LSHJGN

Введение

В условиях начавшейся в 1970-е годы глобализации мировая торговля в своем развитии стала уверенно опережать рост глобального ВВП. Неoliberalная модель хозяйствования способствовала развитию международной логистики, учащению перемещения товаров, прежде всего, морским транспортом. Кризис 2008–2009 гг. остановил восходящий тренд глобализации, положив начало тенденции к замедлению и хаотизации мировой торговли, а также формированию относительно независимых и автономных макрорегионов. С этого времени все менее конструктивно действуют ВТО, МВФ, Всемирный банк и другие институты «глобального управления». Следует согласиться с мнением российского политолога Д. В. Тренина о том, что в 2010-е годы ««Вашингтонский консенсус» в экономике и либерально-демократическая модель в политике утратили значительную долю привлекательности. Консенсус на основе западных ценностей, соответствовавший интересам США и их европейских союзников, стал разрушаться. Однонаправленная динамика международных отношений сменилась разнонаправленной» [4, с. 28–29].

Одновременно участились случаи злоупотребления стран Запада экономическими санкциями в отношении своих конкурентов. США и их союзники ужесточили тарифные и нетарифные барьеры на пути импорта, стали чаще манипулировать с обменным курсом и оказывать регулирующее влияние на внешнеторговые операции. 22 декабря 2023 г. президент США Джо Байден подписал указ о запрете транзита в Россию товаров двойного назначения. Согласно ему, компании, помогавшие России обходить санкции, рискуют попасть под «вторичные санкции» США и потерять доступ к их финансовой системе. По этой причине банкам Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) и Турции пришлось усилить ограничения на контакты с российскими юридическими и физическими лицами. 23 февраля 2024 г. США объявили о введении новых торговых ограничений в отношении 93 компаний, в том числе 63 из России, 16 из Турции, 8 из Китая, 4 из ОАЭ, а также из Киргизии, Индии и Южной Кореи. В тот же день Совет ЕС ввел 13-й пакет санкций против России.

Анализируя эти вызовы, эксперты ЦБ РФ пришли к выводу, что мировые финансовые дисбалансы поставили под сомнение эффективность глобализационных процессов и способствовали «формированию тенденции к снижению роли цепочек поставок в мировой торговле»¹. По заключению авторитетного турецко-американского экономиста Дэни Родрика, к началу 2020-х годов объемы международных потоков капитала так и не вернулись к предкризисным значениям².

В начале 2020-х годов Китай и Индия продолжали сокращать экспорт в соотношении с ВВП. Значительный спад товарооборота между Китаем и США в 2023 г. также служит подтверждением кризиса экономической глобализации. О том же свидетельствуют ослабление нефтедолларовой системы, нарастание дедолларизации мировой экономики, дезорганизация международной логистики и др. Ускорение этим процессам придали такие события, как пандемия COVID-19, опосредованная война России и НАТО на Украине, военные действия между Израилем и ХАМАС³ в Палестине, между йеменскими хуситами⁴ и западной коалицией во главе с США в Красном море.

Сегодня внимание мировых СМИ сфокусировано на морских перевозках по Красному морю и через Суэцкий канал протяженностью 193 км в Средиземное море. Являясь искусственным бесшлюзовым водным маршрутом из Красного в Средиземное море, он до конца 2023 г. обеспечивал 10% мировых перево-

¹ Федулова М., Чернядьев Д., Поршаков А. Перестройка глобальных производственных цепочек: от эффективности к устойчивости. Аналитическая записка. Январь, 2022 [Электронный ресурс] // Банк России. URL: http://www.cbr.ru/content/document/file/132380/analytic_note_20220125_dip.pdf (дата обращения: 26.03.2024).

² Раскина И. Что ждет глобализацию: конец или изменение? [Электронный ресурс] // ТАСС. 23.05.2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/14680517> (дата обращения: 26.03.2024).

³ Палестинская религиозно-политическая (сунниты) и военная организация. Появилась в 1987 г. как политический противник Организации освобождения Палестины (ООП). В отличие от последней не признает Израиль и добивается палестинской государственности с применением радикальных методов. В 2005 г. получила большинство на выборах в Палестинский государственный совет, а затем подчинило себе регион сектора Газа. Евросоюз, Япония, Канада, Британия, США и Израиль признают ХАМАС террористической организацией.

⁴ Военизированная группировка шиитов-зейдитов (движение «Ансар Алла»), действующая на территории Йемена. Насчитывая до 10 млн чел. (треть населения страны), в 2004 г. хуситы подняли вооруженный антиправительственный мятеж. После захвата в 2015 г. столицы Йемена Саны они сформировали здесь Революционный комитет — руководящий орган республики, преемником которого в 2016 г. стал Верховный Политический Совет. На эмблеме «Ансар Алла» написано: «Аллах велик, смерть Америке, смерть Израилу, проклятие иудеям, победа за исламом».

зок нефти по морю и 8% международных поставок сжиженного природного газа (СПГ), оставаясь при этом наиболее выгодным по части времени и стоимости перевозки, включая товарный экспорт из Китая и стран Юго-Восточной Азии в Европу. В целом же через Красное море осуществлялось около 12% общего объема мировой торговли и до 30% контейнерных перевозок; сравнительно недавно через канал ежедневно проходило около 50 судов, перевозивших в течение года товаров на сумму более 1 трлн долл.

С момента своего открытия в конце 1869 г. Суэцкий канал символизировал успехи мировой торговли, сближения стран и народов разных континентов. В условиях глобализации, особенно после подписания в 1979 г. мирного египетско-израильского договора, его значение как международного транспортно-логистического маршрута стало стремительно возрастать. Этому всемерно способствовала неолиберальная модель «Вашингтонского консенсуса», продвигавшая идеи «свободного рынка» и экономического дерегулирования.

Однако в условиях мирового экономического кризиса 2008–2009 гг. неолиберальная модель капитализма проявила свою беспомощность. Затем последовали другие события, свидетельствующие об устойчивости этой тенденции: выход Великобритании из Евросоюза 31 января 2020 г., обостряющийся с 2017 г. конфликт между Китаем и США; пандемия коронавируса в 2019–2023 гг., серьезно нарушившая глобальную логистику; специальная военная операция России на Украине (с 2022 г.), ставшая очередным поводом для ужесточения антироссийских санкций и др.

Все эти изменения сказались на функционировании Суэцкого канала. Так, в условиях финансового кризиса 2008 г. объем перевозок по нему упал на 8,2%, а доходы Египта от его эксплуатации — на 7,2%. По уточненным данным, в период с 2008 по 2010 г. из-за финансового кризиса канал потерял 10% трафика и еще столько же из-за угрозы пиратства [5, с. 7]. Обременительная для бюджета Египта история произошла и в марте 2021 г., когда сухогруз *Ever Given*, переправлявший из Китая в Роттердам свыше 20 тыс. тяжеловесных контейнеров, сел на мель в Суэцком канале. Это привело к бездействию маршрута в течение 6 дней, в результате чего потери составили до 30 млрд долл. [3, с. 59].

По оценке российского эксперта в области морского судоходства М. Д. Войтенко, одной из причин закупорки Суэцкого канала явилась произошедшая в 2010-х годах монополизация рынка трансокеанских контейнерных перевозок, приведшая к спуску на воду гигантских судов в целях уменьшения эксплуатационных расходов. При этом ставки для грузоотправителей и грузополучателей в 2020 г. не только не уменьшились, но даже возросли на 200–400%, «хотя компании, начиная эту гигантоманию, клятвенно обещали снизить ставки»¹.

С конца 2023 г. функционирование Суэцкого канала подвергается воздействию целого ряда неблагоприятных факторов. Прежде всего, речь идет о продолжающемся конфликте между Израилем и ХАМАС, в котором на стороне последнего выступают йеменские хуситы.

Таким образом, проблема судоходства по Суэцкому каналу в контексте современной мировой и ближневосточной политики представляет несомненный научный и практический интерес. При этом заслуживают внимания как сама ситуация, связанная с перемещением грузов через Суэцкий канал, так и породившие ее проблемы мировой экономики после кризиса 2008–2009 гг. и геополитические баталии на Ближнем Востоке. Проблемным является вопрос, касающийся реформирования глобальной транспортной логистики в условиях продолжающейся фрагментации мировой экономики и разрушения однополярного мира. Сама категория «кризис экономической глобализации», появившаяся в Концепции внешней политики РФ (2023), требует содержательной конкретизации.

Дезорганизация хуситами транспортно-логистического сообщения по Суэцкому каналу в контексте кризиса экономической глобализации

Протестуя против агрессии Израиля в секторе Газа, йеменские хуситы с ноября 2023 г. атакуют коммерческие суда в Красном море и Аденском заливе. При этом они заявляют, что наносят удары лишь по

¹ Дело в жадности. Кто виноват в «закупорке» Суэцкого канала? [Электронный ресурс] // Аргументы и факты. 29.03.2021. URL: https://aif.ru/politics/world/delo_v_zhadnosti_kto_vinovat_v_zakuporke_sueцкого_kanala (дата обращения: 26.03.2024).

тем из них, чьи правительства поддерживают Израиль в его войне против ХАМАС. Лидер проиранского шиитского движения хуситов «Ансар Аллах» Абдель Малек аль-Хуси обещает содействовать ХАМАС до прекращения агрессии Израиля против Газы.

Противодействуя хуситам, многонациональная военно-морская коалиция, созданная США 18 декабря 2023 г., объявила о проведении операции «Страж процветания» для защиты мировой морской торговли. 31 декабря 2023 г. под обстрел американских вертолетов попали три катера хуситов. С 12 января США и Великобритания, используя свои самолеты, корабли и подводные лодки, наносят удары по вражеским объектам на территории Йемена, называя это ответом на угрозу свободе судоходства в Красном море.

В свою очередь хуситы атакуют беспилотными летательными аппаратами и противокорабельными ракетами военные корабли противника. Свои действия они называют ответом на агрессию Израиля против палестинцев в секторе Газа и американо-британские атаки йеменской территории. Вооруженные столкновения продолжаются у побережья Йемена и в Баб-эль-Мандебском проливе (южная часть Красного моря). Ситуация неопределенности в вопросе продолжительности и масштабов разрушительного воздействия атак хуситов на торговое мореходство в Красном море, видимо, в среднесрочной перспективе будет оказывать весомое влияние на мировые рынки, прежде всего нефти и газа.

Фактически хуситам удалось прервать торговлю Израиля с азиатским Дальним Востоком на сумму 22 млрд долл., из-за их действий «цена на перевозку стандартного контейнера, например, из Китая в Северную Европу выросла вдвое, а в страны Средиземноморья — втрое»¹. 26 февраля 2024 г. израильская газета Globes сообщила о повреждении хуситами четырех международных подводных кабелей между Саудовской Аравией и Джибути, связывающих Азию, Европу и Африку. Нападения привели к серьезным перебоям в работе интернет-связи в странах Персидского залива и Индии².

Определенные попытки выхода из ситуации предпринимаются по линии Совета Безопасности ООН, который одобрил предложенный Соединенными Штатами проект резолюции с осуждением атак хуситов на суда в Красном море. Однако, несмотря на призывы Совбеза к немедленному прекращению нападений и соблюдению эмбарго на поставки оружия в Йемен, атаки на суда в Красном море продолжают-ся, как и присутствие американских и британских кораблей в морской акватории. Кроме того, поправка РФ к резолюции о том, что именно эскалация в Газе явилась «коренной причиной» нынешней ситуации в Красном море, была отклонена Совбезом.

Наблюдаемая дезорганизация грузоперевозок, сказываясь на международной транспортно-логистической конъюнктуре, ускоряет нисходящий тренд глобализации. Происходит усиление экономической разделенности и политической разобщенности мира, нарастают протекционистские настроения, которые, в свою очередь, подрывают былое величие «глобальных рынков», хаотизируют сложившуюся ранее мировую логистическую сеть. В результате «из-за нарушения глобальных цепочек производства и поставок, которые в последние десятилетия значительно усложнились», все страны, хотя и не одинаково, «понесли значительные экономические убытки»³.

Впрочем, обозначенные процессы неоднозначны, поскольку появились новые возможности для реализации значительных инвестиционных проектов, создания новых рабочих мест, повышения конкурентоспособности местных производителей на национальном и региональном уровнях⁴. Определенное снижение зависимости национальных экономик от внешних ресурсов усиливает их зависимость от внутренних ресурсов, географически близких контрагентов и переориентации цепочек поставок на региональные транспортные маршруты. Однако, считают эксперты ЦБ, эффекты от релокации производства, обмена и потребления не компенсируют развала прежней глобальной логистической сети в свете роста

¹ Скачко В. Торговые пути мимо хуситов. Война за логистику на Ближнем Востоке входит в новую стадию [Электронный ресурс] // Украина.ру. 16.02.2024. URL: <https://ukraina.ru/20240216/1053349720.html> (дата обращения: 26.03.2024).

² Globes: хуситы повредили четыре подводных кабеля, связывающих Европу и Азию [Электронный ресурс] // ТАСС. 27.02.2024. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/20091585> (дата обращения: 26.03.2024).

³ Федулова М., Чернядьев Д., Поршаков А. Перестройка глобальных производственных цепочек: от эффективности к устойчивости. Аналитическая записка. Январь, 2022 [Электронный ресурс] // Банк России. URL: http://www.cbr.ru/content/document/file/132380/analytic_note_20220125_dip.pdf (дата обращения: 26.03.2024).

⁴ Раскина И. Что ждет глобализацию: конец или изменение? [Электронный ресурс] // ТАСС. 23.05.2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/14680517> (дата обращения: 26.03.2024).

издержек, в том числе на обустройство новых международных транспортных коридоров (МТК), неопределенностью в сроках их возмещения¹.

Примечательно, что директор-распорядитель МВФ Кристалина Георгиева и главный экономист фонда Пьер-Оливье Гуринш в один голос предупреждают о рисках фрагментации мировой экономики и превращения многополярного мира в блоки, работающие отдельно друг от друга. При этом главной причиной такого развития они называют не кризис модели Вашингтонского консенсуса, а текущую геополитическую напряженность².

Действительно, нарастающее глобальное соперничество США с КНР и РФ формирует не только контуры грядущего мирового порядка, но и экономическую фрагментацию мировой экономики, в том числе через нарушение глобальных логистических цепочек. Вместе с тем представляется, что спад перевозок по Суэцкому каналу, провоцирующий кризис экономической глобализации и фрагментацию мировой экономики, стал результатом не столько геополитической турбулентности на Ближнем Востоке, в определенной степени обусловленной соперничеством великих держав, сколько следствием пробуксовки неолиберального механизма, почти исправно функционировавшего последние 40–50 лет. Иными словами, нарушение транспортного сообщения через Красное море стало и проявлением кризиса экономической глобализации, и фактором ускорения этого процесса. Ведь тот же отказ ЕС от российских углеводородов сформировался прежде всего по причине мотивированного давления со стороны США, которые, намеренно ослабляя позиции своего главного экономического конкурента, пытались застраховать себя от повторения ужасов кризиса 2008–2009 гг.

Разрушение прежней торгово-транспортной логистики со всеми вытекающими последствиями стало прямым следствием разбалансировки мировой экономики, ее неспособности к дальнейшему воспроизводству на основе слабеющей долларовой эмиссии, которая все чаще используется в «непрофильных целях»: для поддержания рыночной устойчивости переоцененных активов и наказания сомневающихся в праве США и их союзников диктовать участникам международных отношений «правила» поведения. Так, подчеркивая нейтралитет и отстраненность своей страны от кризиса на Украине, глава МИД Индии Субраманьям Джайшанкар объяснил закупку в значительных масштабах российской нефти переключением ближневосточных поставщиков нефтепродуктов с Индии на Европу, сумевшую назначить за них более высокую цену: «В противном случае мы бы остались без энергии, потому что все досталось бы им»³. Тем самым, отрицая какую-либо напряженность в отношениях с Европой из-за имеющихся разногласий в оценке отдельных международных процессов, глава индийской дипломатии фактически раскрыл важную причину фрагментации и ослабления мировой торговли вследствие переориентации национальных государств и их объединений на новые рынки и новых деловых партнеров.

То же самое определяет и поведение России. В результате «изгнания» с углеводородного рынка Европы ей пришлось пересмотреть состав импортеров, а следовательно, переориентироваться на новые рынки и альтернативные прежним транспортно-логистические маршруты. Доля Европы в российском экспорте нефти снизилась с 40–45% до 4–5%. Зато крупнейшими ее покупателями стали Китай и Индия. Уже в 2022 г. российская доля в нефтяном импорте Индии увеличилась с 2% до 20%. В 2023 г. до 90% экспорта российской нефти пришлось на Китай и Индию, причем на долю первого — 45–50%, а второй — 40%⁴.

В 2022 г. в связи с обострением отношений России со странами Запада и отказом ЕС от импорта российских углеводородов значение Суэцкого канала даже возросло. Страны Европы стали более зависимы от поставок нефти и СПГ из ближневосточных арабских стран. В свою очередь, Россия оказалась в ситуации

¹ Федулова М., Чернядьев Д., Поршаков А. Перестройка глобальных производственных цепочек: от эффективности к устойчивости. Аналитическая записка. Январь, 2022 [Электронный ресурс] // Банк России. URL: http://www.cbr.ru/content/document/file/132380/analytic_note_20220125_dip.pdf (дата обращения: 26.03.2024).

² Глава МВФ: мир становится многополярным, вопрос в том, расколется ли он на разные блоки [Электронный ресурс] // ТАСС. 20.04.2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/14428185> (дата обращения: 26.03.2024).

³ Глава индийского МИДа: «Россия никогда не вредила интересам Индии, отношения Москвы и Нью-Дели всегда были стабильными» [Электронный ресурс] // The Indian Express, Индия. 21.02.2024. URL: <https://inosmi.ru/20240221/indiya-267950680.html> (дата обращения: 26.03.2024).

⁴ Малиновский Д. Санкции проиграли алчности. Россия по-прежнему зарабатывает кучу денег на нефти [Электронный ресурс] // Niezależny Dziennik Polityczny, Польша. 29.02.2024. URL: <https://inosmi.ru/20240229/neft-268039909.html> (дата обращения: 26.03.2024).

крайней озабоченности расширением экспорта своих углеводородов в Индию. Согласно западным источникам, в 2023 г. ее нефтяной экспорт в эту страну составил 37 млрд долл. Важно отметить, что в том же году западные страны (преимущественно в Европе) приобрели сырых нефтепродуктов российского происхождения из Индии на 9,1 млрд долл.¹ До последнего времени Индия обеспечивала примерно 4,5% европейского спроса на дизельное топливо, причем большая часть этих поставок осуществлялась через Суэцкий канал.

Тот факт, что в 2022 — начале 2024 гг. теневой флот танкеров с российской нефтью, направлявшихся в Азию, продолжал следовать через Суэцкий канал, не отменяет того, что данный маршрут утратил для Москвы свое прежнее значение. К тому же из-за отказа британской компании Lloyds Register, поставляющей судам торгового флота всего мира лицензии на электронную навигацию и обновления электронных карт, сотрудничать с нашей страной российские суда перестали быть «мореходными» и подлежат задержанию. Перевозчикам российской нефти приходится скрывать свою принадлежность и конечные точки маршрута, что приводит к увеличению накладных расходов и другим неблагоприятным последствиям. При этом мнения экспертов относительно использования Суэцкого канала заметно разнятся. Если одни из них указывают на критическую зависимость нашей страны от транзита через Суэц, через который проходит до 80% российского нефтяного экспорта в Индию², то другие, смягчая такой приговор, отмечают, что уже в 2022 г. Россия смогла использовать для нефтяного экспорта в Индию Малаккский пролив³.

Как бы то ни было, транзит через Суэцкий канал в 2022–2023 гг. заметно вырос. В начале 2023 г. через него проходило в среднем 70 судов в день, что свидетельствовало об опережающих темпах роста грузопотока по сравнению с восстановлением мировой экономики после пандемии 2020–2021 гг., «в разгар которой (в июне — июле 2020 г.) через канал проходило 33 судна в день»⁴. Однако к марту 2024 г. трафик сократился до 35 судов.

Влияние кризиса грузоперевозок через Суэцкий канал на глобальную и региональную экономику

Нестабильная ситуация в Красном море, а также сильнейшая засуха, приведшая к снижению пропускной способности Панамского канала, вынуждают транспортные компании прокладывать альтернативные торговые маршруты, что, безусловно, ведет к снижению устойчивости всей мировой экономики. Так, в результате атак хуситов и нарушения судоходства в Красном море транзитное время между Китаем и Северной Европой увеличилось до 50–55 дней, а затраты — примерно на 1 млн долл. в расчете на один рейс, прежде всего по причине увеличения топливных расходов и страховых взносов. Например, если раньше СПГ-танкеру требовалось порядка 12 дней, чтобы преодолеть маршрут из Катар в Турцию или страны Запада, то теперь его временные затраты составят около одного месяца.

При этом незначительность номинального ущерба для мировой экономики служит слабым утешением. На первый взгляд, кризис всего лишь привел к увеличению сроков доставки товаров и незначительному увеличению затрат по их доставке потребителям. Однако, принимая во внимание переключение Европы на импорт углеводородов с южного направления через Суэцкий канал, можно предположить, что сохранение напряженности для судоходства в Красном море самым негативным образом скажется на ее потребительском рынке. Так, с 29 января 2024 г. американский производитель электромобилей Tesla приостановил работу большей части цехов в Германии из-за нарушения поставок и нехватки комплектации для продукции. Нарушение сроков поставок также сказалось на швейцарской компании Volvo Cars в бельгийском городе Гент.

¹ Индия закупила рекордный объем сырой нефти у России, а Штаты немного «присосались» [Электронный ресурс] // EurAsia Daily. 20.02.2024. URL: <https://easdaily.com/ru/news/2024/02/20/indiya-zakupila-rekordnyy-obyom-syrogo-nefti-u-rossii-a-shtaty-nemnogo-prisosalis> (дата обращения: 26.03.2024).

² Российский экспорт нефти критически зависим от Суэцкого канала [Электронный ресурс] // Нефть и Капитал. 06.12.2023. URL: <https://oilcapital.ru/news/2023-12-06/rossiyskiy-eksport-nefti-kriticheski-zavisim-ot-suetskogo-kanala-3119919> (дата обращения: 26.03.2024).

³ Тихонов С. США и ЕС могут использовать проливы для контроля за экспортом российской нефти [Электронный ресурс] // Российская газета. 19.12.2023. URL: <https://rg.ru/2023/12/19/osushenie-kanalov.html> (дата обращения: 26.03.2024).

⁴ Суэцкий канал уже не тот [Электронный ресурс] // Нефть и Капитал. 20.12.2023. URL: <https://oilcapital.ru/news/2023-12-20/suetskiy-kanal-uzhene-tot-3134705> (дата обращения: 26.03.2024).

Особенно сильно от нарушения привычной схемы международных поставок пострадал Египет. Ведь до последнего времени налоговые поступления от проходки судов Суэцким каналом служили важнейшим источником его валютных поступлений в бюджет страны. Известно, что в 2022 г. грузопоток через Суэцкий канал достиг рекордных значений, а именно более 23 тыс. судов с 1,4 млрд т грузов. В первом полугодии 2023 г. ситуация даже улучшилась, т. к. за 2022–2023 финансовый год, который в Египте начинается и заканчивается в июле, через канал прошло 25 897 судов, которые перевезли 1,5 млрд т, а сборы за транзит составили 9,4 млрд долл. Однако из-за нападений хуситов морские перевозки через Суэцкий канал сократились на 40–50%. Доходы Египта от эксплуатации Суэцкого канала упали на те же 40–50%, что негативно сказалось на экономическом положении страны¹.

В попытке преодолеть кризис грузоперевозок в конце октября 2023 г. Администрация Суэцкого канала объявила о повышении с 15 января 2024 г. транзитных сборов за прохождение танкеров с нефтью, нефтепродуктами и СПГ на 5–15%. Ранее, в октябре 2022 г. Анкара подняла плату за прохождение по Босфору и Дарданеллам в пять раз — с 0,8 до 4 долл. за тонну груза, а с июля 2023 г. Турция вновь повысила плату на 8,3% по сравнению с предыдущей ставкой — до 4,42 долл.

В стремлении избежать рисков, связанных с атаками хуситов в Красном море, большинство транспортных компаний озаботились поиском более безопасных судоходных маршрутов. Однако переориентация их в основном на обходной маршрут вокруг Африки вынуждает индийских бизнесменов сокращать экспорт дизеля и авиакеросина из российской нефти в Европу в пользу Сингапура. Британская British Petroleum остановила поставки через Красное море. Консалтинговая компания Oxford Economics заявила об увеличении к концу 2024 г. годового уровня потребительской инфляции на 0,7% за счет повышенные расценок на морские перевозки.

Влияние кризиса грузоперевозок через Суэцкий канал на активизацию альтернативных транспортных маршрутов

Как отмечалось выше, геополитическая неопределенность на Ближнем Востоке вынуждает мировые транспортно-логистические компании перенаправлять свои суда в обход Африканского континента в район мыса Доброй Надежды, что подрывает всю сложившуюся цепочку международных поставок. Вследствие серьезных рисков для грузовых судов и контейнеровозов в Красном море Maersk, Narag-Lloyd, ZIM, CMA CGM и MSC вынужденно приостановили рейсы привычным маршрутом и стали выстраивать транспортную логистику через южную оконечность Африки.

Первой из них о поиске альтернативных путей еще в конце 2023 г. известила компания Maersk, на которую приходится до 15% мировой торговли. 24 января 2024 г. судоходная компания Narag-Lloyd объявила об открытии нового маршрута в обход хуситов — через Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) и Саудовскую Аравию. «Новой торговый коридор, — указывает политолог Владимир Скачко, — может соединить порты Джебель-Али в ОАЭ, Даммам и Джбейль в Саудовской Аравии в Персидском заливе с портом Джидда в Красном море. ... А потом, конечно же, и через Суэцкий канал»².

Удорожание транзита побуждает и Россию к поиску альтернативных возможностей экспорта нефтегазовой продукции. Именно это актуализирует проработку проекта нефтепровода РФ — Азербайджан — Иран с выходами к иранским портам в Персидском заливе и на побережье Индийского океана. К тому же, вопреки тому, что многие годы в общем объеме транзита нефти и нефтепродуктов через Босфор доля российского транзита превышала 70%, Россия может вернуться к привычному маршруту вывоза углеводородов в Индию и Китай в обход Африки через мыс Доброй Надежды³.

¹ Wardany S. El. Egypt's Canal Receipts Fall by Almost Half After Red Sea Attacks [Электронный ресурс] // Bloomberg. 04.02.2024. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-02-04/egypt-s-canal-receipts-fall-by-almost-half-after-red-sea-attacks> (дата обращения: 26.03.2024); Доходы Египта от прохода через Суэцкий канал сократились на 40–50% [Электронный ресурс] // EurAsia Daily. 19.02.2024. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2024/02/19/dohody-egipta-ot-prohoda-cherez-sueckiy-kanal-sokratilis-na-4050> (дата обращения: 26.03.2024).

² Скачко В. Торговые пути мимо хуситов. Война за логистику на Ближнем Востоке входит в новую стадию [Электронный ресурс] // Украина.ру. 16.02.2024. URL: <https://ukraina.ru/20240216/1053349720.html> (дата обращения: 26.03.2024).

³ Эксперты считают, что блокировка Суэцкого канала не скажется на экспорте российской нефти [Электронный ресурс] // ТАСС. 25.03.2021. URL: <https://tass.ru/ekonomika/10996631> (дата обращения: 26.03.2024).

В перспективе конкурентом маршруту через Суэцкий канал может стать Северный морской путь (СМП), находящийся под контролем России. Во всяком случае британское издание *The Economist*, отмечая значительные инвестиции РФ в развитие СМП, называет его «альтернативой существующим маршрутам». Привлекательность СМП для мировой торговли обусловлена тем, что он сокращает время проходки на 40% в сравнении с Суэцким каналом. В период с 2014 по 2022 г. объемы торговых перевозок по СМП увеличились на 775%. Россия стремится увеличить объемы перевозок в десять раз к 2035 г. по сравнению с уровнем 2022 г.¹

Еще одним альтернативным вариантом является МТК «Север — Юг» (МТКСЮ). Идея запуска проекта возникла еще в 1999 г. в качестве альтернативы Суэцкому каналу [1, с. 28; 2, с. 37]. Официальное открытие торгового маршрута состоялось в мае 2002 г. Активное развитие пути приобрело значимость с момента проявления несовершенств в системе функционирования основных мировых торговых путей. Достаточно сказать, что после инцидента с контейнеровозом *Ever Given*, Россия и Иран подчеркнули важность скорейшего завершения проекта МТКСЮ как альтернативы Суэцкому каналу².

В 2022–2024 гг. МТКСЮ приобрел для России стратегическое и геоэкономическое значение. У руководства страны появилась уверенность в его способности конкурировать с Суэцким каналом по срокам доставки из Индии в Россию (транзитное время перевозки — 40 дней). Согласно же утверждению председателя Каспийского международного клуба «Север — Юг» Рамазана Абдулатипова, уже сегодня отправляемые из Санкт-Петербурга контейнеры достигают Мумбаи за 20 дней³. После введения в эксплуатацию железнодорожного участка Решт — Астара на территории Ирана сроки доставки грузов из Санкт-Петербурга в Мумбаи будут сокращены с 30–45 суток до десяти при значительном росте объемов грузопотоков.

Важно отметить и то, что в условиях обостряющегося противостояния России и Запада свою прежнюю пропускную способность сохранил «северный маршрут» грузоперевозок из Поднебесной в Европу российскими железными дорогами. Так, за первые 9 месяцев 2022 г. объем китайских редкоземельных металлов, перевезенных в ЕС железнодорожным транспортом через РФ, вырос до 36 074 т, вдвое превысив показатель 2021 г.⁴ В начале 2024 г. немецкая компания DHL сообщила, что с начала кризиса в Красном море запросы на перевозку товаров по российскому железнодорожному коридору выросли примерно на 40%. При этом время перевозки по железной дороге через Россию из китайского Чэнду до немецкого Дуйсбурга составляло 25–30 дней⁵.

Одновременно страны Запада пытаются оживить транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия (TRACECA), который используется в основном для транспортировки углеводородов. Заметно прибавил «Средний коридор», пролегающий через Центральную Азию (Казахстан, Кыргызстан, Туркменистан и Узбекистан), Южный Кавказ (Азербайджан, Грузия) и Малую Азию (Турция). Его конкурентными преимуществами являются сроки доставки китайских грузов в Европу: 20–25 дней (при необходимости — 12 дней) в сравнении с 40–50 через Суэцкий канал, а также отсутствие санкционных рисков, связанных с транзитом через Россию. Важность этого МТК для Китая по многом обусловлена деградацией южного и морского коридоров в рамках ОПОП. Хотя пропускная способность маршрута «Восток — Запад» протяженностью 11 тыс. км составляет всего 10% от «северного маршрута», Китай, Турция и ЕС проявляют растущую заинтересованность в увеличении его пропускной способности в 2025 г. до 10 млн т.

¹ Насколько жизнеспособны арктические маршруты судоходства? [Электронный ресурс] // *The Economist*, Великобритания. 18.01.2024. URL: <https://inosmi.ru/20240118/arktika-267484299.html> (дата обращения: 26.03.2024).

² Россия и Иран ускоряют работу над проектом, который станет альтернативой Суэцкому каналу [Электронный ресурс] // *Al-Quds Al-Arabi*, Великобритания. 26.06.2022. URL: <https://inosmi.ru/20220626/suetskiy-254699285.html> (дата обращения: 26.03.2024).

³ В клубе «Север — Юг» рассказали об ожиданиях от открытия представительства в Индии [Электронный ресурс] // ТАСС. 19.04.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17556047> (дата обращения: 26.03.2024).

⁴ *Тирон Дж., Нарделли А.* Европе нужны железнодорожные маршруты, чтобы доставлять грузы из Китая через Россию [Электронный ресурс] // *Bloomberg*, США. 22.01.2023. URL: <https://inosmi.ru/20230122/zheleznyaya-doroga-259938028.html> (дата обращения: 26.03.2024).

⁵ *Пайт Р.* Спрос на российские железные дороги для перевозки грузов в Европу вырос после нападений на Красном море [Электронный ресурс] // *Financial Times*, Великобритания. 11.03.2024. URL: <https://inosmi.ru/20240311/rzhd-268188901.html> (дата обращения: 26.03.2024).

Заключение

Внимание мировых СМИ по-прежнему приковано к кризису на Ближнем Востоке, убедительным проявлением которого является нарушение торгового судоходства по Суэцкому каналу. Проведенное исследование позволяет утверждать, что нынешняя дезорганизация торгового сообщения через Красное море не является частным случаем или случайностью, связанной с террористической деятельностью хуситов. Схожие ситуации уже возникали после мирового кризиса 2008–2009 гг. По форме они различались, но в каждой из них обнаруживаются проявления усталости неолиберального хозяйственного механизма.

Нынешние затруднения глобальной логистики представляются закономерными проявлениями кризиса экономической глобализации, продвигающего мир в направлении фрагментации экономики и политики, отхода от сложившейся в условиях восходящего тренда глобализации транспортно-логистической инфраструктуры. Безусловно, к кризису грузоперевозок причастна и возросшая в мире геополитическая напряженность, обусловленная неспособностью США сохранять и демонстрировать свое абсолютное лидерство в мировой политике. Одновременно в ней проявляется стремление других великих и региональных держав к переформатированию глобального политического пространства в направлении его многополярной конфигурации.

Наконец, кризис грузоперевозок оказывает губительное влияние на всю мировую экономику, ведет к дальнейшей дезинтеграции сложившихся ранее глобальных рынков. С одной стороны, мировые транспортно-логистические компании озабочены поиском более безопасных перемещений грузов, ведущих к удорожанию перевозок и пересмотру сложившихся межрегиональных хозяйственных связей. С другой стороны, производителям и потребителям товаров и услуг приходится искать новых партнеров в рамках национальных и региональных пространств, создавать новые и активизировать существующие транспортные коридоры. Это неизбежно ведет к локализации хозяйственной деятельности, а значит, к возращению тарифной и нетарифной защиты формирующихся рынков, подрывающей устои глобальной экономики и неолиберальной политики.

Литература

1. *Вахшитех А. Н., Лапенко М. В.* Развитие иранской экономической зоны «Энзели» в рамках Международного транспортного коридора «Север — Юг» // Восточная аналитика. 2019. № 2. С. 24–34. EDN: ULHAZO
2. *Володин А. Г., Володина М. А.* Проект международного транспортного коридора «Север — Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России // Контурь глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 6. С. 29–42. EDN: ZKQWHI. DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-2
3. *Малышева Д. Б.* Международный транспортный коридор «Север — Юг» в стратегии России // Россия и новые государства Евразии. 2021. № 2 (51). С. 59–72. EDN: ZIXORC. DOI: 10.20542/2073-4786-2021-2-59-72
4. *Тренин Д.* Новый баланс сил: Россия в поисках внешнеполитического равновесия. М. : Альпина, 2021. 471 с. ISBN 978-5-9614-5970-8
5. *Chorev S.* The Suez Canal: Forthcoming Strategic and Geopolitical Challenges // The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges / ed. by C. Lutmar, Z. Rubinovitz; University of Haifa Haifa, Israel. Cham : Palgrave Macmillan, 2023. P. 3–26. ISBN: 978-3-031-15669-4

Об авторах:

Шумилов Михаил Михайлович, профессор кафедры международных отношений Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор исторических наук, профессор;
e-mail: mshumilov@mail.ru; ORCID: 0000-0001-7670-0095

Малова Анастасия Эдуардовна, студент 1-го курса факультета международных отношений и политических исследований Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация);
e-mail: amalova-23@edu.ranepa.ru

References

1. Vakhshiteh A., Lapenko M. Anzali Free Trade Zone in the Framework of International North-South Transport Corridor // Eastern Analytics [Vostochnaya analitika]. 2019. No. 2. P. 24–34. (In Russ.) EDN: ULHAZO
2. Volodin A. G., Volodina M. A. North-South International Transport Corridor Project as a Factor for Possible Strengthening of Russia's Foreign Economic Relations // Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law [Kontury global'nykh transformatsii: politika, ekonomika, pravo]. 2019. V. 12. No. 6. P. 29–42. (In Russ.) EDN: ZKQWHI. DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-2
3. Malysheva D. B. International North — South Transportation Corridor in the Strategy of Russia // Russia and the New States of Eurasia [Rossiya i novye gosudarstva Evrazii]. 2021. No. 2 (51). P. 59–72. (In Russ.) EDN: ZIXORC. DOI: 10.20542/2073-4786-2021-2-59-72
4. Trenin D. The New Balance of Power: Russia in Search of a Foreign Policy Balance. Moscow : Alpina Publishing House, 2021. 471 p. (In Russ.) ISBN 978-5-9614-5970-8
5. Chorev S. The Suez Canal: Forthcoming Strategic and Geopolitical Challenges // The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges / ed. by C. Lutmar, Z. Rubinovitz; University of Haifa Haifa, Israel. Cham : Palgrave Macmillan, 2023. P. 3–26. ISBN: 978-3-031-15669-4

About the authors:

Mikhail M. Shumilov, Professor of the Chair of International Relations of North-West Institute of Management of RANEPa (Saint Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (History), Professor;
e-mail: mshumilov@mail.ru; ORCID: 0000-0001-7670-0095

Anastasia E. Malova, 1st year student of North-West Institute of Management of RANEPa (Saint Petersburg, Russian Federation);
e-mail: amalova-23@edu.ranepa.ru