

Маршруты поставок нефти в условиях конфликта между Израилем и Палестиной

Ирану невыгодно блокировать Ормузский пролив

 **Олег Никифоров**

Ответственный редактор приложения "НГ-Энергия"



Именно в Ормузском проливе могут начаться события, которые станут предтечей для мирового пожара. Карта «НГ»

Немецкий экономический журнал Capital опубликовал материал, посвященный анализу действий Ирана в случае обострения израильско-палестинского конфликта. Как отмечает журнал, именно Иран становится главным действующим лицом в этом конфликте, и связано это с контролем Ормузского пролива.

Более 50% членов парламента Ирана (150 из 290) проголосовали за принятие закона, который предусматривает возможность перекрытия Ормузского пролива в ответ на эмбарго со стороны ЕС, запрещающего покупать иранскую нефть. Об этом сообщает портал MIGnews.

Причин для серьезного беспокойства по поводу того, что Иран в соответствии с законом перекроет пролив для прохождения по нему нефтеналивных танкеров, пока нет. Закон, принятый парламентом, имеет символическое значение, так как все решения в области внешней политики, обороны и других важных народохозяйственных отраслей в стране утверждаются верховным духовным лидером Исламской Республики аятоллой Хаменеи

Институт развития технологий ТЭК (ИРТТЭК, Москва) на днях опубликовал исследование о роли Ормузского пролива для нефтеснабжения мира. Редакция «НГ-Энергии» приводит этот анализ на своих страницах.

Транспортное значение

Ормузский пролив - одна из основных транспортных артерий мирового рынка энергоресурсов. В последние годы через него проходит до 20 млн барр. нефти в сутки, или примерно 20% мирового потребления жидких углеводородов. Основные объемы принадлежат странам ОПЕК. Кроме того, Катар, один из крупнейших в мире экспортеров сжиженного газа, отправляет через пролив практически весь объем СПГ.

Ормузский пролив соединяет Персидский и Оманский заливы, далее суда попадают в Аравийское море и Индийский океан. На берегах Персидского залива расположены богатые нефтью и газом арабские страны: Саудовская Аравия, Ирак, Иран, Кувейт, Катар, Бахрейн.

Северное побережье Ормузского пролива принадлежит Ирану, южное - Оману и ОАЭ. Глубина в транспортных коридорах в основном превышает 100 м, что позволяет проходить здесь крупнейшим танкерам.

В самом узком месте ширина пролива составляет 21 морскую милю, а ширина двух судоходных коридоров составляет всего две мили, разделенные двухмильной буферной зоной.

Ормузский пролив используется для международного судоходства, как это определено в статье 37 Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS) 1982 года. Согласно UNCLOS, следующие через пролив суда пользуются правом беспрепятственного транзитного прохода через территориальные воды прибрежного государства, который не может быть приостановлен.

На протяжении 1980-х и 1990-х годов Иран и Оман пытались установить свой контроль над проливом. Обе страны являются подписантами UNCLOS, однако Иран отказался ратифицировать конвенцию из-за несогласия с положениями, которые разрешают проход военным кораблям США и других стран.

Ормузский пролив имеет долгую и драматичную историю, охватывающую многие столетия и страны. В период зарождения европейских морских империй он являлся ареной борьбы за контроль над торговым маршрутом, ведущим в Индийский океан. Наиболее ценным товаром, которые перевозили через пролив, были пряности. Желание португальцев установить монополию на доставку специй из Азии в Европу стало ключевой причиной захвата ими в начале XVI века острова Ормуз, которым они владели на протяжении столетия.

Когда была налажена торговля пряностями, чаем и другими азиатскими и китайскими товарами через Красное море, южную оконечность Африки и другие маршруты, значение пролива стало снижаться. Ормузский пролив, предоставляя безальтернативный морской доступ в Персидский залив, приобрел важное значение главным образом для государств региона.

Все изменилось после того, как страны Ближнего Востока превратились в основной источник поставок углеводородов на мировой рынок. В результате Ормузский пролив стал критическим элементом архитектуры глобальной энергобезопасности.

Точка напряжения

Морской путь через Ормузский пролив традиционно находится в эпицентре разного рода войн и конфликтов.

В 80-х годах XX века, во время ирано-иракской войны, враждующие стороны начали атаковать торговые суда в Персидском заливе и Ормузском проливе. В сентябре 1980 года в

Персидском заливе из-за спора между Ираком и Ираном, которые одновременно претендовали на пограничные районы по реке Шатт-Эль-Араб, впадающей в Персидский залив, началась так называемая «танкерная война». Первые атаки на гражданские суда датируются 1982 годом, но по-настоящему серьезные проблемы для судоходства начались здесь через два года.

С весны 1984 года иракская авиация начала наносить удары по танкерам с иранской нефтью, следовавшим через Персидский залив (к октябрю 1984 года было атаковано 40 танкеров). Авиация Ирана не отставала, уничтожая танкеры, перевозившие нефть из Кувейта и Саудовской Аравии. В «танкерную войну» были втянуты ВВС и ВМС не только Ирана и Ирака, но и других стран.

Исследователи указывают, что в ходе войны пострадало 546 торговых судов, из них 259 - танкеры с нефтью или нефтепродуктами. В конечном счете стороны понесли огромные экономические потери и потеряли более 1,5 млн человек. «Танкерная война», поставившая под угрозу судоходство в регионе, прекратилась только после вмешательства вооруженных сил США.

В 1990 году на Ближнем Востоке началась очередная война в связи с решением президента Ирака Саддама Хусейна вторгнуться на территорию богатого нефтью Кувейта.

С 2004 года в Йемене начались волнения хуситов (местных шиитов), переросшие в 2014 году в гражданскую войну. Отношения между шиитским Ираном, поддержавшим хуситов, и суннитской Саудовской Аравией, выступившей на стороне суннитских вооруженных формирований, особенно обострились в 2015 году, когда в Йемене была начата военная операция коалиционных сил арабских государств под руководством Саудовской Аравии.

Имеются территориальные разногласия между Ираном и ОАЭ в отношении островов Большой Томб, Малый Томб и Абу Муса, находящихся недалеко от Ормузского пролива. Они находятся под управлением Ирана с 1971 года, но на них претендуют ОАЭ, которые считают их частью своей территории. Владение этими островами увеличивают возможность контроля движения судов в проливе и Персидском заливе.

В последние годы пролив стал зоной военно-морского противостояния между Ираном и США. Это произошло после того, как администрация бывшего президента Дональда Трампа в одностороннем порядке вышла из ядерного соглашения 2015 года и вновь ввела жесткие санкции в отношении Тегерана. Решение послужило катализатором того, что иранские власти стали регулярно угрожать закрыть или нарушить работу пролива.

Последствия блокировки

Иран, ОАЭ и Оман могут блокировать Ормузский пролив и потопить там любое судно с помощью береговой артиллерии, поэтому регулярные заходы в Персидский залив военных кораблей США и Великобритании с военной точки зрения не представляют реальной угрозы и носят скорее демонстративный характер.

Перекрытие пролива Ираном невыгодно прежде всего ему самому, так как это основная экспортная артерия страны. К тому же Иран нарушит экспорт своих соседей, которые сразу же станут его врагами, что еще больше изолирует страну.

Сценарий с реальным перекрытием Ормузского пролива возможен только в случае чрезвычайной ситуации в самом Иране, при которой центральное правительство потеряет контроль над регионами и вооруженными формированиями. Вероятность такой ситуации в настоящее время предельно низкая.

Более вероятен сценарий блокирования пролива на короткий срок после агрессивных действий западных стран и Израиля, например бомбардировок или ракетных ударов по атомным объектам Ирана или его нефтяной инфраструктуре.

Однако блокирование Ормузского пролива даже на короткое время резко повысит цену нефти, что невыгодно США, другим странам ОЭСР и всем импортерам нефти и нефтепродуктов. Подтолкнуть Иран к остановке нефтяного экспорта из Персидского залива США и союзники по НАТО могут только при чрезвычайных обстоятельствах, сравнимых по масштабу воздействия на мировую экономику с мировой войной.

Если Ормузский пролив будет перекрыт, нефтяные котировки, по мнению отраслевых экспертов, могут преодолеть порог в 400 долл. за баррель.

Значение пролива для мирового рынка энергоресурсов еще больше возросло после февраля 2022 года. Бойкот российской нефти вынудил западные страны искать на Ближнем Востоке новые источники энергоресурсов, которые могли бы заменить российский газ и нефть. К примеру, Италия и Германия углубляют энергетические сделки с такими странами Персидского залива, как Саудовская Аравия и Катар, а Франция – с ОАЭ. Причем дело не ограничивается углеводородами. Имеются договоренности о сотрудничестве между Европой и странами Персидского залива в отношении так называемой чистой энергетики как продолжение предыдущих соглашений о зеленом водороде между Евросоюзом, Саудовской Аравией и ОАЭ.

Однако до практической отдачи от проектов в области безуглеродной энергетики еще очень далеко. Сейчас в актуальной повестке дня для западных стран гораздо более насущным вопросом выступает обеспечение бесперебойности текущих поставок углеводородов в условиях отказа от российской нефти. И здесь любое обострение ситуации вокруг Ормузского пролива для Запада оказывается губительным.

Прекращение судоходства в проливе нанесет сильнейший удар не только по западным потребителям ближневосточной нефти, но и по крупнейшим развивающимся странам, в частности по Индии и Китаю. За последние полтора года ближневосточная нефть на индийском рынке была в значительной мере заменена российской. Однако государственные индийские компании, такие как Indian Oil Corporation и Bharat Petroleum, а также частная Reliance, имеют ряд контрактов с Ираком, Саудовской Аравией и ОАЭ. Это, кстати, ограничивает текущие возможности России по вытеснению своими поставками в Индию нефти с Ближнего Востока.

Возможное закрытие пролива негативно скажется как в экономическом, так и в политическом плане на Китае. Его госкомпании за последние годы значительно усилили свое присутствие в регионе, заключая контракты на поставку нефти. Во внешнеполитическом плане Персидский залив выступает для КНР одной из зон его глобальной геостратегической конкуренции с США. Причем в отличие от Вашингтона Пекин поддерживает двусторонние отношения как с арабскими странами, так и с Ираном. В частности, имеется всеобъемлющее соглашение о стратегическом партнерстве, подписанное Китаем и Ираном в марте 2021 года, включающее продажу иранской нефти со скидкой в КНР в обмен на китайские инвестиции в эту страну.

Кроме того, Ближний Восток, занимающий стратегическое положение на перекрестке Африки, Азии и Европы, представляет собой ключевой узел китайской инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП). Поэтому Китай выступает в числе главных заинтересованных сторон в обеспечении безопасности в проливе и в регионе в целом. Это подтверждают посреднические усилия Китая в переговорах по примирению между Саудовской Аравией и Ираном, которые состоялись в марте 2023 года.

Альтернативные маршруты

Стремление найти замену маршрутам через Красное море и Персидский залив в Средние века привело к новой эпохе в развитии мировой торговли и европейской колонизации. Так, Христофор Колумб, веривший, что можно добраться до Азии, переплыв Атлантический океан на запад, в 1492 году достиг островов Американского континента, положив начало его освоению европейцами. Через несколько лет Васко да Гама, другой исследователь, искавший заветный путь к индийским пряностям, сумел доплыть до Индии, обогнув Африку. Этим открытием был дан старт европейской экспансии в Азии.

Сегодня частичную замену танкерным перевозкам нефти из Персидского залива могут предоставить лишь трубопроводные поставки. ОАЭ и Саудовская Аравия пытались найти способы обойти пролив путем строительства новых нефтепроводов, но пока эти трубопроводные мощности остаются ограниченными. В 2020 году общая доступная пропускная способность этих нефтепроводов оценивалась менее чем в 7 млн барр. в сутки (тогда как через Ормузский пролив проходит 20 млн барр.). Действующие трубопроводы в обход Ормузского пролива: «Восток-Запад» (Саудовская Аравия), Хабшан-Фуджейра (ОАЭ), Абхак-Янбу (трубопроводная линия сжиженного газа, Саудовская Аравия).

Между обострением и разрядкой

Текущий год ознаменовался в Персидском заливе рядом важных событий, бросивших вызов политической гегемонии США. В марте при посредничестве Китая, Омана и Ирака ключевые игроки в регионе - Иран и Саудовская Аравия смогли договориться о возобновлении дипломатических отношений. Позже иранская сторона объявила о намерении Ирана, Саудовской Аравии, Пакистана и ряда других стран создать коалицию для обеспечения безопасности в северной акватории Индийского океана.

Однако формированию нового регионального расклада сил грозит помешать очередной всплеск напряженности в районе Ормузского пролива. В начале августа стало известно о планах США разместить вооруженный персонал на коммерческих судах, следующих через пролив. Утверждается, что это необходимо для их защиты от возможных преследований и захвата со стороны Ирана. В операции смогут участвовать тысячи морских пехотинцев и моряков, направленных в Персидский залив на десантных кораблях USS Bataan и USS Carter Hall.

Незадолго до этого Пентагон объявил о намерении США отправить в район пролива эсминец USS Thomas Hudner и истребители F-35 и F-16 «для защиты своих интересов и защиты судоходства».

Поддерживаемые Западом морские силы на Ближнем Востоке 12 августа предупредили грузоотправителей, следующих через Ормузский пролив, держаться как можно дальше от иранских территориальных вод, чтобы избежать захвата.

Усиление своей военной активности США оправдывают действиями Ирана в отношении свободы судоходства. Согласно утверждениям ВМС США, Иран за последние два года преследовал, атаковал или вмешивался в права судоходства 15 торговых судов под международными флагами.

В свою очередь, иранское руководство возлагает вину за рост напряженности на США. Тегеран ссылается на усиление американских санкций против Ирана и регулярный захват танкеров с иранской нефтью. К примеру, в июле Индонезия задержала танкер MT Arman, следовавший под иранским флагом. В конце августа американские СМИ сообщили о начале разгрузки иранского нефтяного танкера Suez Rajan для последующей продажи (800 тыс. барр. стоимостью около 56 млн долл.), который был задержан у берегов Техаса. После этого официальный представитель иранского МИД Насер Канаани предупредил, что его

страна не будет сидеть сложа руки, видя акты пиратского захвата танкеров, перевозящих ее нефть.

Однако агентство Bloomberg 25 августа опубликовало статью под заголовком «На мировых нефтяных рынках американо-иранская сделка уже заключена», в которой сообщается, что Иран и США уже ведут тайные переговоры об урегулировании конфликта. Месяцы секретной дипломатии между двумя странами привели к прогрессу в обмене пленными, разблокировании замороженных активов и, возможно, даже в обогащении Ирана ураном. Стороны также, похоже, достигли неофициального соглашения о потоках нефти.

Официальные лица США в частном порядке признают, что они постепенно ослабили некоторые санкции в отношении иранской нефти. Тегеран уже восстановил добычу нефти до досанкционного уровня (максимум за пять лет) и поставляет в Китай наибольшее количество сырой нефти за десятилетие. В подтверждение информации агентство приводит график роста экспорта иранской нефти в текущем году.

За последние два года Иран увеличил добычу нефти примерно вдвое и собирается, согласно заявлениям официальных лиц, и дальше наращивать производство.

Роль Ормузского пролива в глобальной энергетике будет расти прямо пропорционально увеличению доли ОПЕК в мировой добыче нефти и росту производства СПГ Катаром и Ираном.

Согласно прогнозу ВР, доля стран ОПЕК в мировой добыче нефти к 2050 году может составить от 45 до 65% (в зависимости от того, по какому сценарию будут развиваться события), тогда как сейчас картель производит около 35% общего объема нефти в мире.

Катар планирует увеличить экспорт СПГ с 81,2 млн т в 2022 году до 126 млн т в год к 2029 году.

Иран планирует к 2025 году построить СПГ-завод мощностью более 10 млн т и явно этим не ограничится, имея ресурс газа в виде месторождения «ЮжныйПарс» с запасами не менее 12,6 трлн куб. м.

На базе месторождений нефти и газа страны Персидского залива строят планы по развитию нефтехимических мощностей. А будущее строительство АЭС обеспечит страны залива дешевой электроэнергией, что также будет способствовать развитию промышленности и росту объема перевозок через Ормузский пролив.