

Д. С. Зубчонок, П. И. Шаповалов,  
студенты III курса Института бизнеса БГУ  
Научный руководитель:  
кандидат экономических наук, доцент  
Н. Б. Буцанец

## **РИСКИ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ БАБ-ЭЛЬ-МАНДЕБСКИЙ ПРОЛИВ В СВЯЗИ С НЕСТАБИЛЬНОСТЬЮ В РЕГИОНЕ**

Для процветания мировой экономики торговля должна вестись непрерывно. Около 80 % международной торговли осуществляется морским путем, и судам необходимо достигать портов как можно быстрее и с наименьшими затратами. Но при прохождении узких участков корабли особенно уязвимы, и Красное море является одним из них. Красное море предоставляет один из кратчайших морских маршрутов для перевозки грузов из Европы в Азию и обратно. Эта особенность имеет стратегическое значение для глобальной логистики, позволяя судам значительно сокращать время плавания и снижать расходы на топливо по сравнению с более длинными маршрутами вокруг Африки.

Красное море также служит ключевым доступом к Средиземному морю через Суэцкий канал. Этот фактор способствует взаимодействию между континентами, обеспечивая судам из Азии и Европы возможность свободного перемещения и способствуя более тесной интеграции мировых рынков. Здесь два ключевых узких участка Суэцкий канал на севере и Баб-эль-Мандебский пролив на юге. Около 12 % мировой торговли проходит по этому пути, на долю которого приходится около 20-30 % международных контейнерных перевозок. Примечательно, что примерно 10 % мировой морской нефти и 8 % сжиженного природного газа транспортируется по тому же маршруту. В 2023 г. через Суэцкий канал прошло более 20 000 судов, перевезших около 1,93 млрд тонн грузов. Однако повстанцы-хуситы из Йемена положили этому конец, применяя ракеты, беспилотники и быстроходные ударные корабли. Ширина Баб-эль-Мандебского пролива в самом узком месте составляет около 29 км и именно здесь происходили нападения. На данный момент хуситы нанесли прямые удары как минимум по 20 коммерческим судам, проходящим через этот регион транзитом, выпустив более 100 беспилотников и ракет по кораблям из более чем десятка стран.

По заявлениям хуситов, которых поддерживает Иран, нападения совершены в знак солидарности с палестинцами. Но для Ирана морская блокада является геополитическим рычагом давления на Америку и Израиль.

Немного предыстории. Хуситы – мусульманское шиитское меньшинство в Северном Йемене. Впервые они появились как повстанческая группировка, борющаяся с федеральным правительством в 1990-х гг. Однако после протестов арабской весны в 2012 г. федеральное правительство Йемена было свергнуто. Хуситы получили значительное финансирование и вооружение от Ирана и сразу приступили к консолидации заново обретенной власти. С 2014 г. они контролируют столицу Сану, но, как правило, не признаются международным сообществом в качестве законного правительства Йемена.

Несмотря на это, хуситы контролируют, по некоторым оценкам, треть территории Йемена и около 70 % его населения

Атаки хуситов являются посягательством на свободу судоходства и вынуждают экономически развитые державы пересмотреть глобальные цепочки поставок. В ответ на морскую блокаду четыре из пяти крупнейших в мире компаний по контейнерным перевозкам приостановили транспортировку через Красное море. К ним относятся датская Майерск, французская

СМА CGM, немецкая Нарag-Loyd и швейцарская MSC. В общей сложности на них приходится более 50 % мирового объема контейнерных перевозок. Также поставки через Красное море прекращают транснациональная компания Бритиш Петролеум. Если к ним присоединятся другие энергетические компании, поставки нефти и газа могут оказаться в серьезной опасности.

Так же Международный валютный фонд выразил озабоченность учащением нападений йеменских мятежников-хуситов, которые привели к сокращению объема перевозок через Суэцкий канал на 28 % за последние десять дней 2023 г. Официальный представитель фонда Джули Козак отметила, что такие атаки приводят к задержкам и удорожанию перевозок, что может негативно сказаться на экспортерах и импортерах, а также привести к росту цен. Объем перевозок через мыс Доброй Надежды, напротив, увеличился на 67 %.

Таким образом, контейнеровозы, совершающие рейсы между Европой и Азией, заново знакомятся с мысом Доброй Надежды, который по большей части утратил актуальность с момента открытия Суэцкого канала. Более 150 лет назад. Однако этот обход добавляет к пути около 7 400 километров и до 14 дней времени, что обходится в миллионы долларов расходов на дополнительное топливо и прочие страховые и вспомогательные издержки.

С начала кризиса ВМС США перебросили в Аденский залив головной авианосец «Дуайт Эйзенхауэр» и его оперативную группу. Вашингтон собирает международную армаду, чтобы успокоить судоходные компании и остановить блокаду хуситов.

В целом оперативное соединение ВМС США, получившее название операция «Страж процветания» усилит безопасность вблизи Баб-эль-Мандебского пролива, сопровождая корабли через регион. Но для коммерческих предприятий этого все равно недостаточно. Сопровождение судов через узкий проход повлечет за собой логистические сложности и опасности. Это связано с тем, что для присоединения к конвою потребуется, чтобы корабли сосредотачивались в Красном или Аравийском морях, что сделает их более легкой мишенью для хуситов. Несмотря на относительно небольшие масштабы, хуситы обладают мощными и дешевыми в производстве противокорабельными баллистическими ракетами, способными пролетать 1 400 километров. Эти типы ракет летают на больших высотах и скоростях, чем крылатые ракеты, и, следовательно, увеличивают дальность, с которой хуситы могут поражать корабли. Таким образом, скопление коммерческих судов в одном месте делает их легкой мишенью, и поразить их будет проще простого. Более того, судоходная отрасль до сих пор не оправилась от сбоя в логистике из-за Covid-19. В результате расходы на страхование судоходства в Красном море подскочили с 7/100 % стоимости судна до целых 7/10 %. Это десятикратное увеличение всего за один месяц. Кроме того, учитывая, что стоимость нефтяных танкеров оценивается в сотни миллионов долларов, такое повышение страховых взносов делает судоходство в Красном море чрезвычайно дорогим. Например, страховой взнос за танкер стоимостью 130 000 000 долл. США составит 910 000 долл. США, тогда как раньше он составлял 91 000. Мягко говоря, это резкий взлет. Поэтому судоходные гиганты рассматривают возможность обхода южного побережья Африки, пусть даже такой маршрут длиннее. Просто этот обходной путь считается более практичным и экономически целесообразным, чем риск повреждения конвоя.

Чтобы успокоить судоходных гигантов и восстановить безопасность на море администрация Байдена рассматривает возможность проведения более масштабных военных операций против объектов хуситов на материке.

Правительство Египта, испытывающее нехватку денег, вероятно, ощутит на себе основную тяжесть экономического бремени. Оно ежегодно зарабатывает почти 10 000 000 000 долл. США на транзитных сборах с судов, проходящих через Суэцкий канал. С введением блокады хуситами морское сообщение по Суэцкому каналу также прекратилось. Это наносит ущерб экономической и, возможно, политической стабильности Египта.

Блокада хуситов началась с момента отказа европейских стран от российской нефти и газа и увеличения импорта энергоносителей морского происхождения. Большая их часть поступает с Ближнего Востока и проходит через Красное море. Таким образом, чем дольше продлится блокада хуситов, тем более серьезными будут последствия для Европы.

По всей вероятности, хуситы продолжают атаки до тех пор, пока не последует серьезного ответного удара. На самом деле хуситы чувствуют в себе силы, поскольку блокада укрепила их геополитические позиции. Хуситы и иранцы знают, что Соединенные Штаты избегают втягивания в йеменский прокси-конфликт. Хуситы имеют децентрализованную структуру. У них нет единого объекта или актива, устранение которого снизило бы их боеспособность. Таким образом, борьба с хуситами станет длительной операцией, которой не видно конца.

#### **Список использованных источников**

Значение кризиса в Красном море для мировой торговли [Электронный ресурс] // Яндекс Дзен. – Режим доступа: [https://dzen.ru/a/ZZ\\_QUSg-5irtw7hB](https://dzen.ru/a/ZZ_QUSg-5irtw7hB). – Дата доступа: 10.04.2024.

Нападения на суда в Красном море и Аденском заливе [Электронный ресурс] // РУВИКИ. – Режим доступа: [https://ru.ruwiki.ru/wiki/%D0%9D%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F\\_%D0%BD%D0%B0\\_%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%B0\\_%D0%B2\\_%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%BC\\_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B5\\_%D0%B8\\_%D0%90%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%BC\\_%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B2%D0%B5](https://ru.ruwiki.ru/wiki/%D0%9D%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F_%D0%BD%D0%B0_%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%B0_%D0%B2_%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%BC_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B5_%D0%B8_%D0%90%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%BC_%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B2%D0%B5). – Дата доступа: 10.04.2024.

Пираты Красного моря: как арабские повстанцы сломали всю мировую логистику [Электронный ресурс] // НТВ. – Режим доступа: <https://www.ntv.ru/cards/6021/>. – Дата доступа: 10.04.2024.

30 % мировых перевозок. The Guardian пишет, почему так важно судоходство через Красное море, которое остановили хуситы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ctrana.news/news/453288-chem-vazhno-dlja-mirovoj-torhovli-sudokhodstvo-cherez-krasnoe-more.html>. – Дата доступа: 10.04.2024.