

# МОНОКЛЬ

22-28 ЯНВАРЯ 2024 № 4 (1327)

WWW.MONOCLE.RU



# СТОП

Стр.  
11

# МАШИНА!

## Хуситы останавливают мировую торговлю





## Алексей Грамматчиков Пираты Красного моря

Блокировка йеменскими хуситами второго по значимости глобального судоходного маршрута в Красном море уже начала оказывать серьезное влияние на всю мировую торговлю. От роста цен на логистические услуги и сроков доставки больше всего страдают европейские страны. Но вероятны последствия и для российской экономики





С

о времен пандемии мировая логистика не переживала таких потрясений. «Жестким и драматичным» называют закрытие Красного моря для морских перевозок мировые

лидеры логистического рынка. В результате действий йеменских вооруженных группировок серьезно затруднено движение судов по Красному морю — жизненно важному маршруту для всей мировой торговли. Из-за логистических сбоев в Европе уже останавливаются крупные заводы, цены на перевозки подскочили кратно. Если ситуация не изменится, можно ожидать очередного роста цен на товары и услуги.

### Люди в масках

Девятнадцатого ноября 2023 года в Баб-эль-Мандебском проливе люди в масках высадились с вертолета и с быстроходных катеров на следовавший под флагом Багамских островов из Турции в Индию сухогруз Galaxy Leader с партией автомобилей на борту. Двадцать пять членов экипажа — граждане Мексики, Болгарии, Филиппин и Украины — были взяты в заложники, а судно отконвоировано в йеменский порт Ходейда. Ответственность взяла на себя йеменская военизированная хуситская группировка «Ансар Аллах», руководство которой заявило, что захват судна — это ответ Израилю на агрессию в Палестине. «Мы участвуем в войне вместе с палестинским сопротивлением против преступного сионистского образования, — сказал в официальном видеообращении лидер группировки генерал Мухаммад Фадль Абдель Наби. — Любое израильское судно — гражданское или военное — будет для нас законной целью».

Определить принадлежность конкретного судна в современной морской логистике очень непросто. Так, упомянутый выше сухогруз Galaxy Leader ходил под флагом Багамских островов, однако зарегистрирован он в Великобритании и на момент совершения рокового рейса был арендован японской компанией. Однако реальным владельцем корабля считается компания Ray Shipping Ltd, которая связана с бизнесменом Рами Унгером, гражданином Израиля, входящим в список самых богатых людей этой страны. Из-за этого сухогруз попал под прицел «Ансар Аллах».

Нападение на Galaxy Leader положило начало эскалации вооруженного конфликта в Красном море, целью которого стали как военные, так и гражданские корабли. Хуситы заявляют, что теперь атакуют суда, которые принадлежат не только Израилю, но и его союзникам, в числе которых США и европейские

Хуситы (по фамилии ныне покойного лидера Хусейна Хуси) из военизированного движения «Ансар Аллах», контролирующего часть Йемена, пообещали атаковать суда, следующие в Израиль или из Израиля в районе южной части Красного моря, пока тот не прекратит войну в Газе



страны. По разным оценкам, начиная с 19 ноября движение «Ансар Аллах» выпустило по гражданским и военным кораблям более 30 ракет и более 90 беспилотников. Основная их часть была сбита силами ПВО США и их союзников. Но свыше десятка ракет и десятка БПЛА все же достигли цели. Помимо военных кораблей жертвами становятся мирные суда. В частности, на прошлой неделе ракета попала в контейнеровоз Gibraltar Eagle, который перевозит гражданские

Однако при всех своих мифических свойствах Баб-эль-Мандебский пролив длиной 109 км и шириной 26–90 км имеет крайне важное стратегическое значение для мирового судоходства. По сути, он разделяет Аравийский полуостров (на котором расположены Саудовская Аравия и Йемен) и континентальную часть Африки, через него Красное море соединяется с Индийским океаном. Пролив неразрывно связан с расположенным на северо-западе Суэцким каналом, и этот

тонн грузов в год, который связывает США со странами Европы. Третье же место по значимости принадлежит маршруту через Панамский канал (перевозки по нему сейчас переживают трудности из-за обмеления канала), грузооборот здесь оценивается в 500 млн тонн в год.

Но значимость маршрута через Красное море определяется не только количеством, но и структурой проходящих через эти воды грузов. Глобально весь мировой рынок морских перевозок



ЕРАУЛАНЧА АРНАВ

Маршрут через Баб-эль-Мандеб и Суэц — второй по значимости в мировой логистике, ежегодно через него проходит более миллиарда тонн грузов

грузы под флагом Маршалловых островов, но принадлежит США. В результате атаки на судне возникло серьезное возгорание. К счастью, экипажу удалось его ликвидировать, после чего корабль спешно развернулся и отправился по обратному маршруту.

### Ворота в потусторонний мир

«Ворота скорби» — так символично переводится с арабского языка название пролива Баб-эль-Мандеб, у которого сейчас развернулось вооруженное противостояние. Свое название это место получило из-за окружающего мрачного пейзажа: отвесно спускающиеся к морю черные крутые берега вулканического происхождения в древности давали основания верить, что здесь находились ворота, через которые души умерших переселяются в потусторонний мир.

путь — кратчайший из Европы через Средиземное море, далее через Красное море и Индийский океан в Китай и страны Юго-Восточной Азии, и наоборот.

Морские перевозки с незапамятных времен остаются основным способом доставки грузов в мировой торговле. По подсчетам UNCTAD (Конференция ООН по торговле и развитию), на транспортировку морем сейчас приходится свыше 80% глобального грузооборота. Объемы морской торговли в мире активно растут, сейчас они достигают 11 млрд тонн в год, это в четыре раза больше, чем, например, в начале 1970-х годов.

Маршрут через Баб-эль-Мандеб и Суэц — второй по значимости в мировой логистике, ежегодно через него проходит более миллиарда тонн грузов. Опережает его только морской путь по Северной Атлантике с объемом перевозок в 2 млрд

Не исключено, что усложнение ситуации с перевозкой грузов из Китая в Европу и повышенный спрос на логистические услуги приведет к оттоку логистических компаний с российского направления



По данным Reuters, в середине января количество контейнеровозов, проходящих через Красное море, сократилось в четыре раза, а ставки фрахта выросли в пять раз

можно условно поделить на три части: примерно треть судов перевозят так называемые наливные грузы (нефть, сжиженный газ, нефтепродукты), треть — грузы навалочные (уголь, зерно, руда и проч.) и треть связаны с транспортировкой контейнеров. В контейнерах перевозятся наиболее высокотехнологичные изделия и продукция, и как раз через Суэц и Баб-эль-Мандеб более половины грузов идет в контейнерах. По оценкам логистов, по Красному морю в некоторые периоды проходит примерно 30% всех морских контейнерных перевозок. А доля перевозки нефти и газа по этому маршруту в среднем оценивается в 10–15% мировых объемов.

### В обход Африки

Хуситы декларируют, что они атакуют только суда, которые принадлежат Израилю, а также США, странам ЕС и другим его союзникам. Однако этот принцип повстанцам соблюдать крайне сложно. Дело в том, что сейчас район Красного моря полон «кораблями-призраками», суда в этом районе отключают так называемые транспондеры — радиомаяки, которые используются для идентификации судна. Мало того, что это повышает опасность столкновения кораблей, — в такой неразберихе боевики вполне могут по ошибке атаковать не тот объект.

Российские суда не попадают в список возможных целей хуситов. Но в столь напряженной ситуации риск пострадать очень велик, некоторые российские перевозчики предпочитают не испытывать судьбу. По данным Bloomberg, на прошлой неделе два российских танкера со сжиженным газом, следующие в Азию, ушли от северного входа в Суэцкий канал и намерены изменить свой привычный курс следования через Красное море.

Но часть кораблей все же решают идти через пролив на свой страх и риск. Пока о полной блокировке судоходства в регионе речи не идет. По состоянию на прошлую неделю падение объемов перевозок через Баб-эль-Мандеб составило в среднем 50%, и в основном это коснулось контейнерных перевозок. Например, по данным британской судоходной компании Clarkson, число контейнеровозов, которые сейчас следуют через Суэцкий канал, сократилось на 90% по сравнению с тем, что было до начала конфликта. Произошло это потому, что основная доля в мировых контейнерных перевозках принадлежит европейским компаниям, таким как A. P. Moller-Maersk Group (Maersk, Дания), Mediterranean Shipping Company (MSC, Швейцария), CMA CGM Group (CMA, Франция), Narag Lloyd (Германия), которые вынуждены менять маршруты следования.

А альтернатива Красному морю и Суэцкому каналу — это движение в обход через юг Африканского континента через мыс Доброй Надежды. По данным Clarkson, только за последние три недели число следующих по этому маршруту контейнеровозов выросло почти в два с половиной раза: если, например, 21 декабря на этом пути находилось 155 судов общей вместимостью 1,9 млн TEU, то уже 9 января здесь наблюдалось движение из 364 контейнеровозов вместимостью 4,2 млн TEU.

Однако новый маршрут гораздо более протяженный: он увеличивает путь из Азии в европейские порты в среднем на 13 тыс. километров, это почти на 70% длиннее, чем путь через Красное море, и проходит он в более суровых условиях (на юге Атлантики гораздо чаще случаются сильные штормы). Такое изменение движения означает существенные дополнительные временные и материальные расходы. Клиенты логистических компаний жалуются, что новый путь уже в некоторых случаях увеличивает период доставки с 7 до 20 дней. Одновременно в одночасье взлетели цены: например, стоимость перевозки одного контейнера из Шанхая в Роттердам, по данным участников рынка, выросла более чем в два раза, с 1600 долларов в декабре 2023 года до 3500



# ОСНОВНЫЕ МИРОВЫЕ МАРШРУТЫ МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

## 1 СЕВЕРО-АТЛАНТИЧЕСКИЙ МАРШРУТ

/ 2 млрд тонн грузов в год /

Наиболее оживленный североатлантический маршрут связывает порты Атлантического побережья Америки с портами Западной Европы.



16–45 млн TEU в год

8–15 млн TEU в год

3–7 млн TEU в год

1–3 млн TEU в год

## 2 СУЭЦКИЙ КАНАЛ

/ 1 млрд тонн грузов в год /

Второй по загруженности маршрут. Это самый короткий путь из Европы в Австралию, Китай и Японию. Однако до сих пор многие грузовые маршруты между Западной Европой и Австралией проходят вокруг мыса Доброй Надежды. Путь через Суэцкий канал на 1600 км короче, но из-за высокой платы за проход по каналу более длинный путь обходится дешевле. Кроме того, крупные суда не могут пройти по Суэцкому каналу.

## 3 ПАНАМСКИЙ КАНАЛ

/ 500 млн тонн грузов в год /

Третье место по загруженности занимает маршрут через Панамский канал. Этот маршрут заметно укорачивает путь из портов Восточного побережья США и стран Западной Европы на Западное побережье Северной и Южной Америки. Из Нью-Йорка в Сан-Франциско через Магелланов пролив расстояние составляет 21 134 км, а через Панамский канал — всего 8467 км.

## 4 ЗАПАДНОАФРИКАНСКИЕ МАРШРУТЫ

/ 400 млн тонн грузов в год /

Связывают атлантические порты Европы, Северной и Южной Америки через мыс Доброй Надежды с Западным и Юго-Восточным побережьями Африки. По этому же маршруту следуют и супертанкеры с нефтью из стран Среднего Востока в Европу.

## 5 ЮЖНОАМЕРИКАНСКИЕ МАРШРУТЫ

/ 300 млн тонн грузов в год /

Через Магелланов пролив связывают Европу и Атлантическое побережье с Бразилией, Уругваем и Аргентиной.

## 6 МАРШРУТЫ ПО СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ ТИХОГО ОКЕАНА

/ 300 млн тонн грузов в год /

Связывают Тихоокеанское побережье США и Канады с Японией и Китаем.

## 7 МАРШРУТЫ ЧЕРЕЗ ТОНОЛУДУ, ОСТРОВА САМОА И ФИДЖИ, А ТАКЖЕ ЧЕРЕЗ ТАИТИ И ОСТРОВА ОБЩЕСТВА

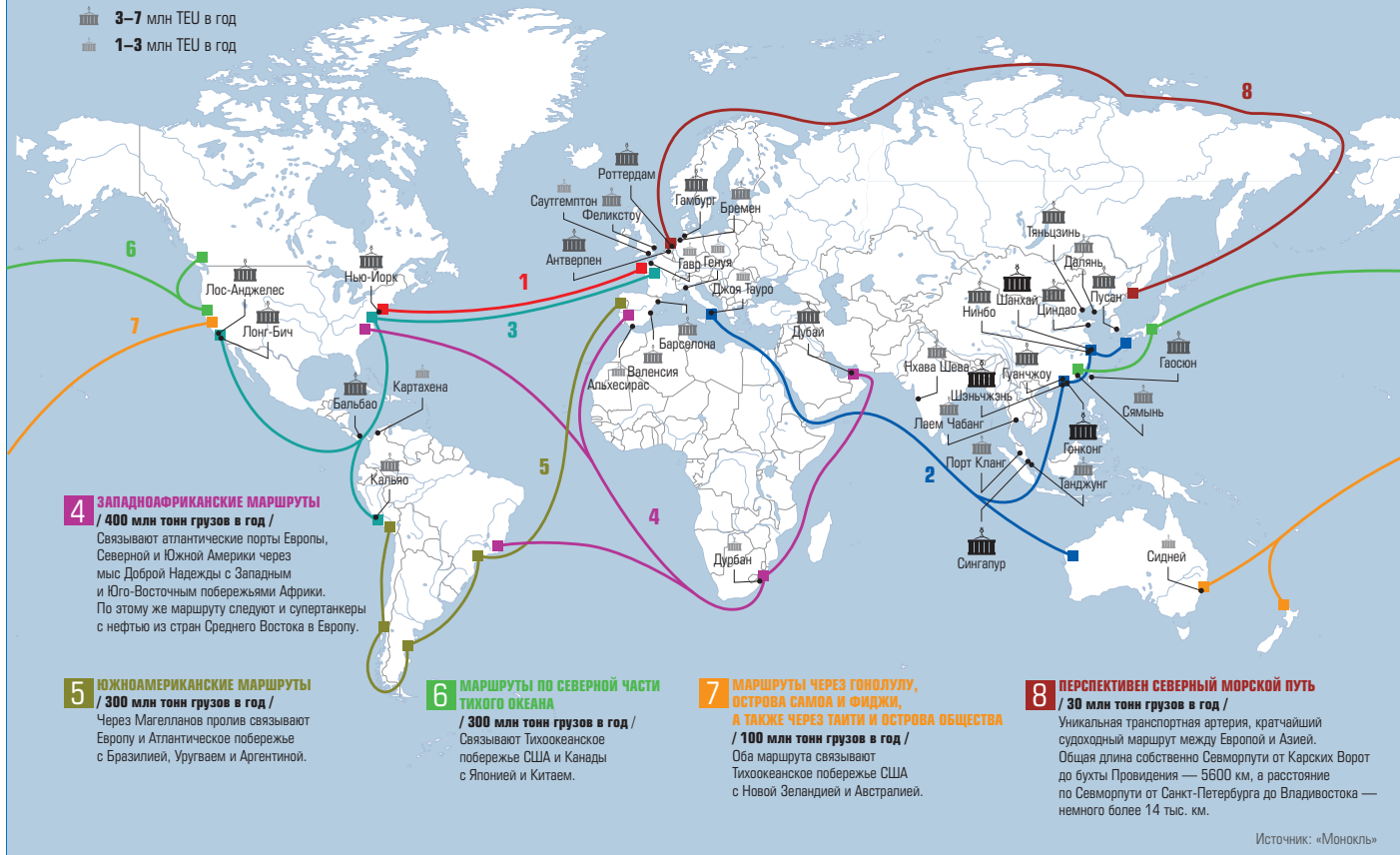
/ 100 млн тонн грузов в год /

Оба маршрута связывают Тихоокеанское побережье США с Новой Зеландией и Австралией.

## 8 ПЕРСПЕКТИВЕН СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

/ 30 млн тонн грузов в год /

Уникальная транспортная артерия, кратчайший судоходный маршрут между Европой и Азией. Общая длина собственно Севморпути от Карских Ворот до бухты Провидения — 5600 км, а расстояние по Севморпути от Санкт-Петербурга до Владивостока — немного более 14 тыс. км.



Источник: «Монокль»

долларов в январе 2024-го. А, например, цена перевозки контейнера из Шанхая в Геную — с 1900 до 4100 долларов, опять-таки более чем вдвое.

## Европу опять подставили

Мировая экономика уже начинает ощущать последствия блокировки судоходного пути в Красном море. Например, в Германии из-за нехватки комплектующих встало производство автомобилей Tesla, в Венгрии остановился конвейер по выпуску автомобилей Suzuki, в Бельгии и Швеции возникли перебои с работой автомобильных заводов Volvo. «Первыми страдают от изменений конъюнктуры морских перевозок производства с фиксированными сроками поставок сырья и комплектующих, импортеры скоропортящихся товаров и рынок товаров повседневного спроса (FMCG), где время поставки критично для ценообразования», — комментирует Анастасия Кизулева, исполнительный вице-президент по морской логистике компании Noytech Supply Chain Solutions.

Из-за сбоев в логистике штормит и мировые цены на энергоресурсы. «Экономики стран Запада с начала блокады Красного моря потеряли уже свыше 35 миллиардов долларов, — подсчитывает Алексей Тузов, независимый эксперт транспортной отрасли. — Из-за транспортных сбоев существенно подорожали некоторые товары, особенно в нефтегазовой отрасли: стоимость газа увеличилась на 10–13 процентов, цены на нефть растут с каждым днем».

Больше всего страдают страны Евросоюза, так как маршрут через Красное море в первую очередь актуален для товарооборота стран Европы с Китаем и Азией. Для экономики США этот маршрут важен в меньшей степени: они спокойно могут пользоваться морскими путями в Северной Атлантике и Тихом океане. И здесь американцы подставили европейцев, раздувая эскалацию в этом регионе Ближнего Востока. «Красное море вместе с Суэцким каналом — главная морская артерия, связывающая Азию и Европу, — поясняет Дарья Соколан, заместитель

декана по международной деятельности экономического факультета Российского университета дружбы народов. — Но самое важное, что роль Суэцкого канала еще больше возросла после начала СВО. Страны Европы, отказавшись от российских энергоресурсов, переключились на импорт сырья из США, стран Ближнего Востока. Кроме того, европейцы начали импортировать «китайскую» и «индийскую» нефть (в большинстве случаев российскую), которая в основном шла через Красное море. Логично, что усугубление ситуации в регионе приведет к печальным последствиям, в первую очередь для Европы».

## Шторм и для России

Увы, эскалация в Красном море будет иметь негативные последствия и для России. Начать с того, что через проблемный маршрут экспортируется российская нефть и сжиженный газ, и объемы таких поставок в охваченных конфликтом водах в последние три года существенно выросли, так как именно

этим путем значимая часть сырья доставлялась в Индию и Китай — сейчас это наши основные потребители. По разным оценкам, через Суэц и Баб-эль-Мандеб в настоящее время транспортируется до 50% всей российской нефти. Пока российские танкеры худо-бедно проходят через проблемные воды, но, как мы отмечали выше, в ходе эскалации конфликта им, возможно, придется изменять маршруты. «От кризиса у берегов Йемена вполне может пострадать и экономика России. Если в 2021 году отечественные экспортеры нефтепродуктов отправляли через Суэцкий канал около 120 тысяч баррелей в сутки, то в 2022 году уже свыше 1,7 миллиона, а по итогам июня–ноября 2023 года — до 3,5 миллиона баррелей в день», — говорит **Анна Грахова**, руководитель направления по работе со средним корпоративным бизнесом ГК «Альфа-Лизинг».

Страдают и российские получатели грузов из Китая. Да, после начала санкционного давления большая часть грузопотока из КНР в РФ была переориентирована на порты Дальнего Востока, откуда грузы потом идут по железной дороге по территории России. Но при этом значимая часть морских перевозок совершается из портов Китая через Красное море в российские порты европейской части страны, такие как Санкт-Петербург и Новороссийск. «Ситуация в Красном море меняет маршруты гражданских судов. Альтернативные маршруты из портов Юго-Восточной Азии теперь идут в направлении Шри-Ланки с поворотом на мыс Доброй Надежды в обход всей Африки. По самым скромным подсчетам, для среднего судна-контейнеровоза стоимость такого изменения маршрута составляет 1,6–1,7 миллиона долларов. Мы уже видим существенное увеличение ставки фрахта для доставки груза из портов Китая в Санкт-Петербург», — констатирует **Игорь Чернышев**, директор по развитию бизнеса логистической компании SOTA Logistic.

Вероятно, часть грузов для России скоро будет переориентирована на дальневосточные порты. «Мы предполагаем, что в случае затягивания кризисной ситуации в Красном море клиенты будут вынуждены перенаправить часть объемов, отгружаемых в порты Северо-Запада, на сухопутные маршруты и порты Дальнего Востока. Однако пока возвращения заторов на границах и в портах Дальнего Востока, которые мы наблюдали в 2021–2022 годах, мы не ожидаем», — говорит **Николай Ольшанский**, генеральный директор логистической компании ModernWay.

Есть и косвенное влияние на российскую логистику — например, связан-

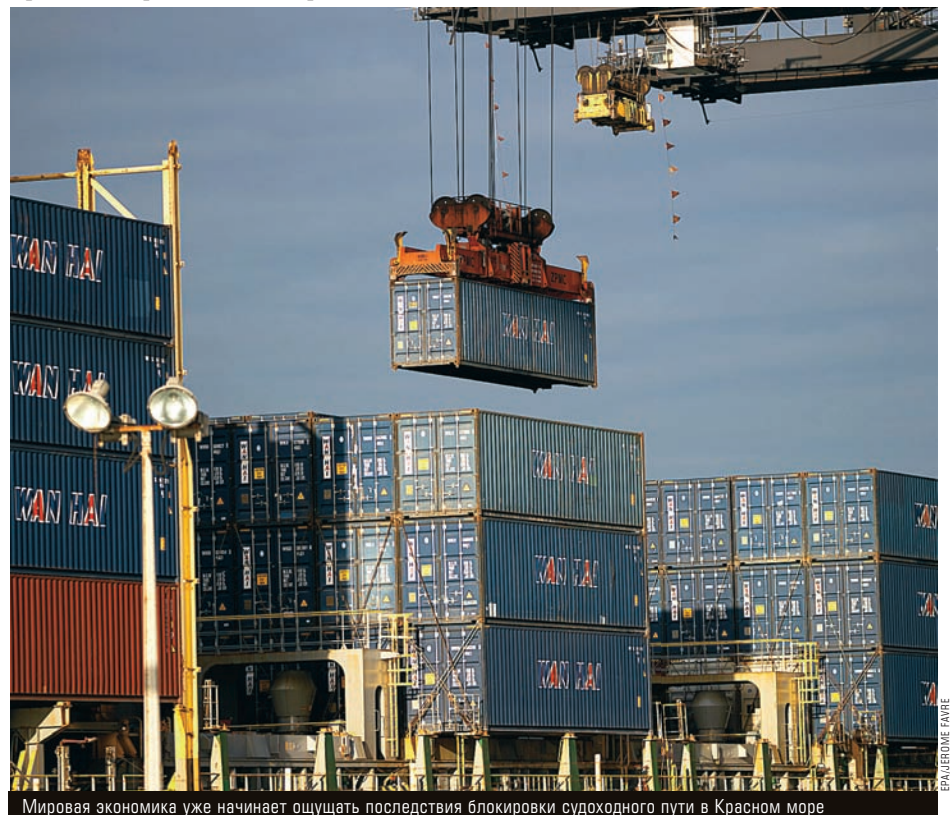
ную с возможным скорым дефицитом контейнеров. «Кризис в Красном море приведет к замедлению общемировой торговли. Возрастет время оборота контейнеров, так как потребуются больший срок на возврат контейнеров в Китай для дальнейшей загрузки. Из-за этого там будет возникать дефицит контейнеров, а значит, будет дополнительный рост ставок на перевозку, в том числе для России», — прогнозирует **Максим Дорофеев**, директор логистической компании «Домакс».

Не исключено, что усложнение ситуации с перевозкой грузов из Китая в Европу и повышенный спрос на логистические услуги приведет к оттоку логистических компаний с российского направления. «Рост ставок на перевозку сделает более привлекательными для судовладельцев и владельцев контейнерного парка маршруты Китай—Европа, чем маршруты Китай—Россия», — продолжает Максим Дорофеев. — В 2022–2023 годах российские маршруты были более маргинальными для перевозчиков, это позволило быстро заменить ушедшие весной 2022 года из России международные судоходные компании небольшими российскими и китайскими перевозчиками. Но сейчас, вероятно, судовладельцы будут уводить суда на европейские маршруты. И такой недостаток предложения подтолкнет новый рост ставок на направлении Китай—Россия».

Но есть и хорошие новости. Кризис в Красном море повышает привлекатель-

ность российского Северного морского пути (СМП), который теперь оказывается более чем вдвое короче маршрута из Китая в Европу в обход Африки. Однако об увеличении грузопотоков по СМП можно говорить только в перспективе, пока логисты всерьез не рассматривают этот маршрут в связи с неразвитостью инфраструктуры.

«Популярность СМП в дальнейшем будет зависеть от оптимизации затрат на доставку по этому маршруту и его пропускной способности. Пока же в сложившейся ситуации российские грузовладельцы предпочитают доставку своих грузов через порты Дальнего Востока либо по железной дороге», — говорит **Дмитрий Суховерша**, руководитель направления мультимодальных перевозок FM Logistic в России. «Нынешняя ситуация может заставить международные компании обратить внимание на СМП», — продолжает **Татьяна Кулябина**, генеральный директор компании Holding Finance Broker (услуги мультимодальной логистики). — Сейчас большую часть грузооборота по Северному морскому пути обеспечивают поставки нефти и СПГ. У СМП есть существенные преимущества: средний срок транспортировки грузов через него на две недели меньше, чем через Суэцкий канал, ниже и издержки на топливо. Основными же проблемами СМП являются неразвитая инфраструктура, недостаток судов ледокольного типа, отсутствие там круглогодичной навигации».



Мировая экономика уже начинает ощущать последствия блокировки судоходного пути в Красном море