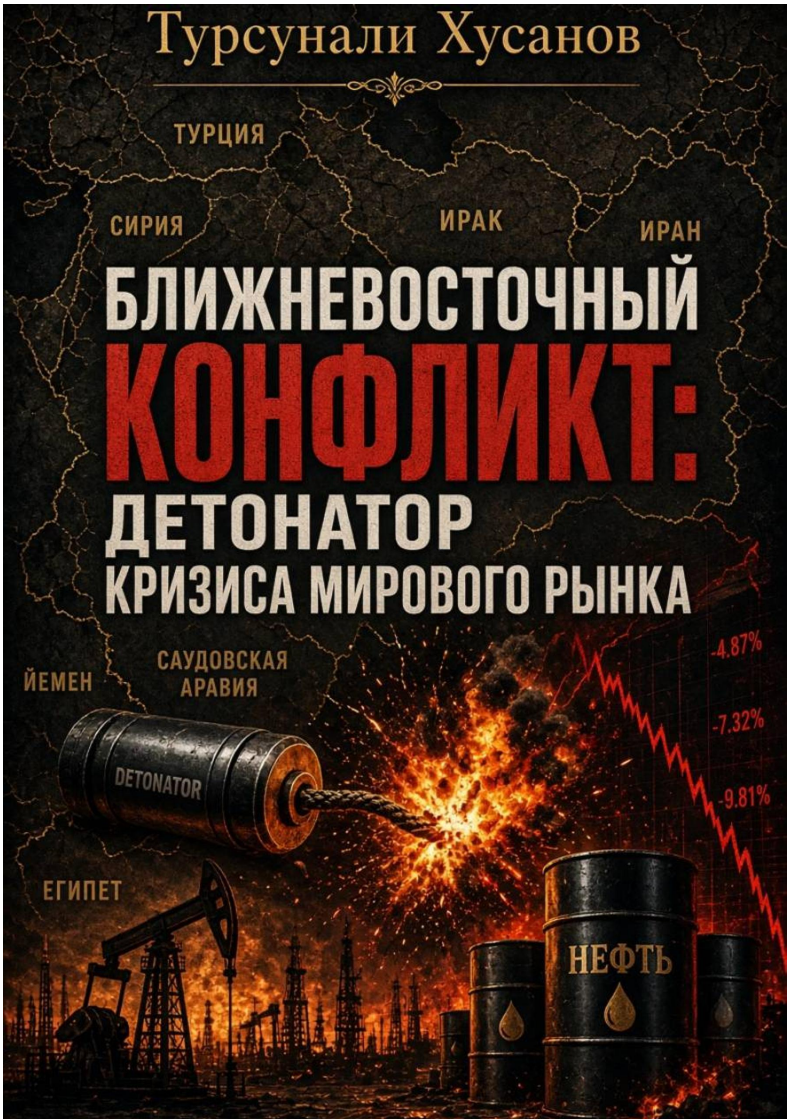
Турсунали Хусанов

БЛИЖНЕВОСТОЧНЫЙ КОНФЛИКТ: ДЕТОНАТОР КРИЗИСА МИРОВОГО РЫНКА



Турсунали Хусанов

Ближневосточный конфликт: детонатор кризиса мирового рынка

https://litres.ru/74756019
SelfPub; 2026

Аннотация

Ормузский пролив, через который проходит 20% мировой нефти. Красное море, ставшее зоной логистической войны. SWIFT, превратившийся из нейтральной инфраструктуры в геоэкономическое оружие. Ближневосточный конфликт перестал быть региональным событием и стал детонатором кризиса мирового рынка.

Монография прослеживает все каналы, по которым геополитика перестраивает глобальную экономику: энергетический шок и спекулятивную инфляцию издержек; срыв цепочек поставок и крах философии Just-in-Time; парадокс укрепления доллара и гонку за золотом; продовольственный кризис и миграционный вызов; архитектуру нового мирового порядка — от гиперглобализации к управляемому хаосу.

Отдельная глава — первое комплексное исследование SWIFT: технологическая архитектура, юриспруденция, кейсы Ирана и

России, альтернативы (CIPS, SPFS, BRICS Pay), сценарии до 2030 года.

Книга адресована экономистам, политикам, предпринимателям и всем, кто хочет понять логику экономики перманентного шока — и подготовиться к ней.

Турсунали Хусанов Ближневосточный конфликт: детонатор кризиса мирового рынка

Турсунали Хусанов

Ближневосточный конфликт: детонатор кризиса мирового рынка

Как геополитика перестраивает энергетику, логистику и финансовые контуры глобальной экономики

Монография

Ташкент - 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

Аннотация книги
Предисловие
Для кого эта книга?
О границах и ограничениях

Благодарности
Напутствие

ВВЕДЕНИЕ. Геополитика как новый макроэкономический фактор

Почему именно Ближний Восток? Три уникальных фактора

От локальной эскалации к системному шоку: методология анализа

Структура книги и логика изложения

Целевая аудитория и границы исследования

Открытые вопросы и направления дальнейших исследований

Резюме введения (10 ключевых тезисов)

ЧАСТЬ I. ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ И ЛОГИСТИЧЕСКИЙ РАЗЛОМ

Глава 1. Энергетический шок: кровь мировой экономики

1.1. Ормузский пролив: 20 % мировой нефти под прицелом

1.2. Красное море и Баб-эль-Мандеб: когда логистика становится оружием

1.3. Сланцевая революция и иллюзия энергонезависимости

1.4. Спекулятивный канал: от геополитического страха к инфляции издержек

Глава 2. Срыв глобальных цепочек поставок
2.1. Just-in-Time как ахиллесова пята глобализации
2.2. Страховые премии и логистический коллапс
2.3. Вторичные эффекты: от дефицита чипов до закрытия заводов
2.4. Рынок труда в условиях перестройки маршрутов

ЧАСТЬ II. ФИНАНСОВЫЕ РЫНКИ И ВАЛЮТНЫЕ СДВИГИ
Глава 3. Золото, доллар и бегство от рисков
3.1. Доллар как инструмент и оружие: парадокс укрепления
3.2. Золото и альтернативные активы: новая гонка за безопасностью
3.3. Криптовалюты в эпоху турбулентности: убежище или инструмент спекуляции?
3.4. Долговая удавка: как сильный доллар душит развивающиеся рынки
Глава 4. SWIFT: архитектура, юриспруденция, корпоративные кейсы
4.1. Введение: SWIFT как инфраструктурная артерия глобальной торговли
4.2. История и эволюция: от 239 банков в 1973 году к глобальной монополии
4.3. Технологическая архитектура: от MT до ISO 20022
4.4. Роль в глобальных цепочках: корреспондентские сче-

та, CLS и системная значимость

4.5. Правовой статус: частная инфраструктура под публичным контролем

4.6. Санкционный механизм: как отключают от SWIFT

4.7. Судебная практика: дела иранских банков и право на защиту

4.8. Правовой парадокс: может ли частная организация отключать государства?

4.9. Кейс Иран: от «умеренного давления» к максимальному (2012–2018)

4.10. Кейс Россия: от «выборочного» к «тотальному» отключению (2022–2025)

4.11. Дополнительные кейсы: Северная Корея, Мьянма и «самостоятельные» отключения

4.12. Альтернативы SWIFT: CIPS, SPFS, INSTEX, BRICS Pay и цифровые валюты

4.13. SWIFT как геоэкономическое оружие: эффективность и побочные эффекты

4.14. Заключение: от нейтральной инфраструктуры к политическому арбитру

4.15. Хронология SWIFT-отключений: от Ирана до России

4.16. Методологическая врезка: источники, ограничения и критика данных

4.17. Прогноз: три сценария эволюции SWIFT до 2030 года

4.18. Теоретическая врезка: SWIFT в зеркале теории международных отношений

ЧАСТЬ III. СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

Глава 5. Продовольственный кризис и миграционный вызов

5.1. Введение: продовольственная безопасность как геополитический фактор

5.2. Теоретические основания: продовольственные режимы, моральная экономика и миграционные драйверы

5.3. Монографический кейс: Египет — «хлебная интифада» и цикличность кризиса

5.4. Монографический кейс: Ливан — «тройной кризис» и продовольственный коллапс

5.5. Монографический кейс: Йемен — гуманитарный апокалипсис и политика голода

5.6. История хлебных бунтов: от римской annona к XXI веку

5.7. Политический разрез миграции в ЕС: от «кризиса 2015 года» к Пакту о миграции и убежище

5.8. Заключение: продовольственный кризис как структурный фактор миграционной политики

Глава 6. Архитектура нового мирового порядка: от гиперглобализации к управляемому хаосу и контуры XXI века

6.1. Конец гиперглобализации: анатомия смерти и рожде-

ние регионального мира

6.2. Стратегическая автономия трёх центров силы: дилеммы и противоречия

6.3. Технологическая фрагментация: когда код становится границей

6.4. Климатический протекционизм: зелёный переход как геополитическое оружие

6.5. Демографические и социальные сдвиги: человеческое измерение нового порядка

6.6. Институциональный вакуум: от универсализма к ad-hoc коалициям

6.7. Прогнозы мироустройства в XXI веке: сценарии до 2100 года

ЧАСТЬ IV. ПРОГНОЗЫ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОТВЕТЫ

Глава 7. Сценарии будущего: экономика перманентного шока

7.1. Инфляция как новая норма (3–5 % вместо целевых 2 %)

7.2. Протекционизм и ресурсная автаркия

7.3. «Зелёный переход» по необходимости: от экологии к энергобезопасности

7.4. Технологический ответ: ИИ, роботизация и новая индустриализация

Глава 8. Экономика 2030: между гиперглобализацией и

фрагментированными блоками
8.1. Новая география роста: асимметрия как новая норма
8.2. Четыре мира 2030: от гиперглобализации к управляемой фрагментации
8.3. От шока к эрозии: стресс-тест системы и цена нефти для среднего класса
8.4. Пересмотр траекторий: почему $150 трлн не означают процветания
8.5. Финансовая фрагментация: конец единого платёжного пространства
8.6. Цепочки поставок 2030: от глобальных к глобально-локальным
8.7. Архитектура управления: институты в эпоху фрагментации
8.8. Бизнес адаптируется: отраслевые кейсы и гибридные цепочки
Глава 9. Ближневосточная война: политические вызовы и её влияние на новый мировой порядок
9.1. Кризис институтов глобального управления: когда ООН больше не работает
9.2. Ядерное домино: когда сдерживание перестаёт работать
9.3. Дестабилизация региональных режимов: когда внутреннее становится внешним
9.4. Перекройка геополитической карты: от однополярности к многополярному хаосу

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. Ближневосточный конфликт как точка бифуркации

Синтез выводов: семь уроков ближневосточного конфликта

Рекомендации для бизнеса, регуляторов и инвесторов

Открытые вопросы и направления дальнейших исследований

Прощание с гиперглобализацией

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1. Хронология ключевых эскалаций и рыночных реакций (2023–2026)

Приложение 2. Статистические таблицы

ГЛОССАРИЙ
БИБЛИОГРАФИЯ И ИСТОЧНИКИ ДАННЫХ

АННОТАЦИЯ КНИГИ
«Ближневосточный конфликт: детонатор кризиса мирового рынка»

Как геополитика перестраивает энергетику, логистику и финансовые контуры глобальной экономики

Один ракетный удар по танкеру в Красном море — и фрахтовые ставки взлетают в 6 раз. Одна угроза перекрытия

Ормузского пролива — и цена нефти впитывает геополитическую премию в 15 долларов за баррель. Одна задержка поставок — и автозаводы в Вольфсбурге встают, порты переполняются, а европейские правительства вводят пограничный контроль внутри Шенгена.

Ближневосточный конфликт 2023–2025 годов оказался не очередным региональным эпизодом, а *детонатором* — устройством, которое высвободило энергию, накопленную за десятилетия гиперглобализации. Энергетическая зависимость, уязвимость цепочек поставок Just-in-Time, долларовая долговая удавка, хлебная зависимость беднейших стран — все эти разломы, накапливавшиеся годами, активировались одновременно.

Эта книга — не политическая хроника и не военный анализ. Это *экономическая анатомия системного шока* . Опираясь на трёхуровневую методологию (макростатистика, рыночные индикаторы, экспертные отчёты), автор последовательно разбирает:

как атаки в Ормузе и Красном море трансформируются в инфляцию издержек и деиндустриализацию Европы;

как страховые премии и перенаправление судов убивают логистику «точно в срок»;

почему доллар парадоксально укрепляется в эпоху хаоса, а золото возвращается в резервы центробанков;

как отключение от SWIFT и вторичные санкции раскалывают финансовый мир на западный и восточный контуры;

почему хлеб в Египте и миграция в Европу — звенья одной цепи, ведущей к концу мультилатерализма;

какие сценарии ждут мировую экономику в 2026–2030 годах — от инфляции 3–5 % до стагфляции 2.0.

Книга адресована экономистам-аналитикам, стратегам корпораций, сотрудникам центральных банков и министерств финансов, преподавателям и студентам экономических вузов, инвесторам и всем, кто хочет понять, как геополитика стала главным макроэкономическим фактором нашего времени.

Гиперглобализация закончилась. Фрагментация экономики началась.

Эта книга — ваш навигатор в новом мире.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Эта книга родилась из раздражения.

Раздражения от новостных заголовков, которые каждый день кричат о новом витке ближневосточного конфликта, но никогда не объясняют, *почему* атака на танкер в Красном море должна волновать владельца малого бизнеса в Лейпциге, менеджера по закупкам в Токио или инвестора в Сан-Паулу. Раздражения от экономических колонок, которые сводят всё к «нефть подорожала из-за геополитики» — как будто это объяснение, а не переименование проблемы. Раздражения от политической риторики, которая использует сложность си-

туации как оправдание для отсутствия внятного анализа.

Я не политолог. Я не военный эксперт. Я — экономист, который почти два десятилетия наблюдал, как его коллеги исключают геополитику из моделей, потому что «это неформализуемо», «это шум», «это краткосрочный фактор». Пандемия COVID-19, война в Украине, ближневосточная эскалация — три удара, которые, надеюсь, убили этот интеллектуальный снобизм навсегда.

Геополитика больше не фон. Геополитика — это драйвер.

Когда я начинал работать над этой книгой в конце 2024 года, я планировал скромное исследование влияния ближневосточного конфликта на нефтяные рынки. Но чем глубже я погружался, тем шире разворачивалась панорама. Оказалось, что конфликт ударил не только по энергетике, но и по глобальной логистике, финансовой системе, продовольственной безопасности, миграционной политике, климатической повестке и даже архитектуре международных институтов. Он стал тем самым *детонатором*, который привёл в действие все скрытые разломы гиперглобализации.

Это открытие и определило структуру книги: четыре части, девять глав, от энергетического шока до сценариев будущего. Каждая глава построена по единой методологии: от физического шока через рыночную эскалацию к системным последствиям. Каждый вывод опирается на три уровня данных — макростатистику (МЭА, МВФ, ВТО), рыночные

индикаторы (Brent, DXY, страховые премии) и экспертные оценки (Chatham House, CSIS, Carnegie, ВШЭ, ИМЭМО). Книга основана на фактах, а не на мнениях. Там, где фактов недостаточно, я честно говорю о неопределённости и предлагаю сценарии, а не пророчества.

Для кого эта книга?

В первую очередь — для профессионалов. Экономистов-аналитиков, стратегов корпораций, сотрудников центральных банков и министерств финансов. Я писал для тех, кто принимает решения в условиях неопределённости и нуждается в методологическом инструментарии, а не в очередной новостной сводке.

Во вторую — для преподавателей и студентов. Курсы «Мировая экономика», «Международные финансы», «Геополитика рынков» в российских и зарубежных вузах десятилетиями преподаются по учебникам, где геополитика — это «фактор риска» в последней главе. Эта книга предлагает другой подход: геополитика как сквозная аналитическая рамка. Надеюсь, она будет полезна и как дополнительный материал, и как основа для спецкурсов.

В третью — для инвесторов. От управляющих хедж-фондами до частных инвесторов, пытающихся понять, как портфель должен выглядеть в эпоху, когда корреляции рушатся, а старые «тихие гавани» (доллар, биткоин) ведут себя непредсказуемо. Заключение содержит конкретные рекомендации по распределению активов, хеджированию рисков и выбору

секторов.

В четвёртую — для всех, кто хочет понять мир вокруг себя. Потому что, если вы не понимаете, почему атака на танкер в Красном море влияет на цену хлеба в Каире и на результаты выборов в Германии, вы не понимаете мира XXI века.

О границах и ограничениях

Я должен быть честен с читателем о том, чего в этой книге нет.

Нет моральных оценок сторон конфликта. Я не пишу, кто прав, а кто виноват. Это не моя компетенция. Я анализирую экономические последствия, которые будут работать независимо от того, на чьей стороне ваши симпатии.

Нет предсказаний военных исходов. Я не военный аналитик. Мой фокус — экономика, а не тактика. Даже в Главе 7 («Сценарии будущего») я не предсказываю, закончится ли конфликт через год или через десять лет. Я описываю, как экономика будет реагировать на разные варианты развития событий.

Нет простых рецептов. Мир больше не делится на «хорошие» и «плохие» политики, на «правильные» и «неправильные» инвестиции. Есть trade-offs. JIT мёртв, но JIC дорог. Дедолларизация снижает санкционные риски, но повышает транзакционные издержки. Регионализация повышает устойчивость, но снижает эффективность. Я не даю готовых ответов — я даю карту, по которой вы можете найти свои

ответы.

Благодарности

Эта книга не была бы написана без щедрой поддержки экспертов, которые делились данными, проверяли гипотезы и указывали на ошибки. Я благодарен аналитическим центрам (Chatham House, CSIS, Carnegie, ВШЭ, ИМЭМО) за открытый доступ к отчётам и базам данных. Особое спасибо сотрудникам Международного энергетического агентства (МЭА), Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО), Управления Верховного комиссара ООН по делам беженцев (УВКБ ООН) и Всемирной продовольственной программы (ВПП) — их полевые отчёты и статистические сборники стали основой многих разделов.

И, наконец, я благодарен вам, читатель. За то, что вы дошли до этого места (или хотя бы до предисловия). За то, что вам не всё равно. За то, что вы готовы думать, а не просто потреблять новости.

Напутствие

Мир, который вы найдёте на страницах этой книги, — это не самый приятный мир. Это мир перманентной турбулентности, где фрахтовые ставки скачут, инфляция не желает возвращаться к 2 %, а политики закрывают границы вместо того, чтобы их открывать. Но это *реальный* мир. И единственный способ выжить в нём — не прятаться от реально-

сти, а понять её механизмы, принять её ограничения и действовать в её рамках.

Я надеюсь, что после прочтения этой книги вы будете:

лучше понимать новости (и отделять значимое от шума);

лучше оценивать риски (и не попадать в ловушку «чёрного лебедя»);

лучше принимать решения (и не полагаться на интуицию эпохи гиперглобализации).

Если это удастся — я выполнил свою задачу.

Добро пожаловать в новый мир.

Автор,

2026

ВВЕДЕНИЕ

Геополитика как новый макроэкономический фактор

В течение трёх десятилетий после холодной войны глобальные рынки функционировали в парадигме, которую можно назвать «коммерческим детерминизмом». Считалось, что экономическая рациональность — минимизация издержек, максимизация эффективности, оптимизация цепочек поставок — в конечном счёте побеждает политические риски. Геополитика воспринималась как внешний шум, который профессиональный трейдер или финансовый ана-

литик может игнорировать в среднесрочных моделях. «Рынки ненавидят неопределённость, но умеют её хеджировать» — этот афоризм десятилетиями служил мантрой для управляющих активами.

Этот мир умер не в один день, но его агония стала очевидной в 2022–2024 годах. Поворотным моментом оказалась не пандемия COVID-19, которая, при всей своей разрушительности, была природным, а не политическим шоком. Именно вооружённые конфликты — сначала в Восточной Европе, затем эскалация на Ближнем Востоке — продемонстрировали принципиально новую реальность: геополитика стала самостоятельным и, возможно, главным макроэкономическим фактором.

Ближневосточный конфликт в его новейшей фазе — это не повторение арабо-израильских войн XX века. Те конфликты были региональными по своим экономическим последствиям: нефтяное эмбарго 1973 года, безусловно, ударило по Западу, но мир тогда был менее взаимосвязан, цепочки поставок — короче, а финансовые рынки — менее синхронизированы. Сегодня удар по энергетическому узлу планеты отзывается мгновенно: повышение фрахтовых ставок в Красном море в тот же день меняет котировки контейнерных перевозок в Роттердаме и Шанхае, рост страховых премий на танкеры закладывается в цену бензина на заправках в Кении и Бразилии, а ускорение инфляции из-за транспортных издержек заставляет Федеральную резервную систему пере-

сматривать график снижения ставок — что, в свою очередь, вызывает новые волны укрепления доллара и долговые кризисы на развивающихся рынках.

Один спусковой крючок. Десятки каскадных эффектов.

Именно эту системную механику мы будем анализировать в книге. Ближний Восток здесь — не «горячая точка», достойная очередной новостной сводки, а детонатор, то есть устройство, которое не производит энергию само, но высвобождает её из уже существующих, ранее стабильных систем. Энергетические потоки, логистические артерии, финансовые контуры, социальные контракты — всё это накопило критическую уязвимость за десятилетия гиперглобализации. Конфликт лишь нажал на спуск.

Почему именно Ближний Восток? Три уникальных фактора

Читатель вправе спросить: почему книга посвящена именно ближневосточному конфликту, а не, скажем, противостоянию США и Китая вокруг Тайваня или российско-украинской войне? Ответ требует выделения трёх уникальных характеристик региона, которые делают его «детонатором» в чистом виде.

Первый фактор — концентрация критических узлов. Через Ормузский пролив ежедневно проходит около 20 % мирового нефтяного трафика — более 17 миллионов баррелей. Баб-эль-Мандеб, соединяющий Красное море с Индийским

океаном, пропускает 12 % мировой морской торговли, включая почти все контейнерные перевозки между Азией и Европой через Суэцкий канал. Нет другого региона планеты, где столь малая акватория контролировала бы столь значительную долю глобальных потоков. Для сравнения: закрытие Малаккского пролива было бы сопоставимо по масштабу, но вероятность такого события сегодня значительно ниже.

Второй фактор — низкий порог эскалации. В отличие от европейского или азиатского театров, где крупные военные действия требуют сложной координации и политического капитала, на Ближнем Востоке действуют десятки негосударственных акторов — хуситы в Йемене, «Хезболла» в Ливане, проиранские ополченцы в Ираке и Сирии. Каждый из них обладает противокорабельными ракетами, беспилотниками и, что важнее, низким порогом принятия решений. Атака на танкер не требует решения президента или верховного главнокомандующего — достаточно локального командира, получившего сигнал из Тегерана. Это делает регион непредсказуемым с точки зрения частоты и силы шоков.

Третий фактор — спекулятивная эластичность. Энергетические рынки после 2020 года стали гиперчувствительными. Сокращение инвестиций в разведку и добычу из-за «зелёной» повестки, истощение стратегических запасов, снижение свободных мощностей ОПЕК+ — всё это означает, что любой реальный или даже мнимый перебой в поставках немедленно капитализируется в ценах. В 2024 году, когда

хуситы атаковали первый танкер в Красном море, спотовые цены на Brent выросли на 4 % за три часа — при нулевых потерях предложения. Рынок реагировал на ожидание перебоев. Это чистая геополитическая премия, которая стала постоянной статьёй в структуре цены барреля.

Эти три фактора в совокупности означают, что ближневосточный конфликт невозможно локализовать. Даже если боевые действия ограничены сектором Газа или югом Ливана, вторичные эффекты распространяются по всем трём каналам — энергию, логистику, финансы — и усиливают друг друга.

От локальной эскалации к системному шоку: методология анализа

Ключевая аналитическая задача этой книги — выявить и описать каналы трансформации локального события в глобальный кризис. Мы сознательно отказываемся от нарративного подхода, который доминирует в новостной аналитике: «произошло событие X, цены выросли на Y %». Такой уровень описания не позволяет ни прогнозировать, ни управлять рисками.

Вместо этого мы используем трёхуровневую модель системного анализа, применяемую последовательно к каждому из рассматриваемых каналов (энергетика, логистика, финансы, продовольствие, миграция).

Уровень 1: Прямой физический шок

Это первичное событие — атака на нефтяную инфра-

структуру, блокировка пролива, уничтожение зернового терминала. На этом уровне мы фиксируем объективные параметры: объёмы выбывших мощностей, длительность перебоя, наличие альтернативных маршрутов или запасов. Источники данных: Международное энергетическое агентство (МЭА), Управление морских перевозок США (MARAD), спутниковый мониторинг Kpler и Vortexa.

Важно подчеркнуть: прямой физический шок редко бывает катастрофическим. Даже в случае серьёзной атаки на саудовскую Аравию в 2019 году (выбытие 5,7 млн баррелей в сутки) восстановление заняло недели, а не месяцы. Системный кризис порождается не столько самим шоком, сколько реакцией на него остальных уровней.

Уровень 2: Рыночная и инфраструктурная эскалация

Это второй, часто более разрушительный, уровень. Сюда входят:

- Спекулятивная реакция — хедж-фонды, банки и алгоритмические трейдеры, действующие на основе моделей управления рисками, которые не делают различия между реальным и прогнозируемым дефицитом. Это приводит к немедленному росту цен, часто несоразмерному физическому шоку.

- Переключение маршрутов — суда начинают обходить Красное море через мыс Доброй Надежды, добавляя к рейсу 10–14 дней и 30–50 % к расходу топлива. Это порождает вторичный спрос на танкерный флот, рост фрахтовых ставок

и эффект «заражения» других маршрутов.

- Повышение страховых премий — Lloyd's и другие страховщики пересматривают тарифы для зон военного риска. Стоимость военного страхового покрытия для танкера в Красном море выросла с 0,05 % от стоимости судна до 0,5–0,7 % в 2024 году. Это десятикратное увеличение становится постоянным издержком.

- Замещение запасами — импортёры начинают экстренно пополнять стратегические резервы, что создаёт дополнительный спрос и поддерживает высокие цены даже после нормализации транзита.

Уровень 3: Макроэкономическая и социальная трансформация

Третий уровень — это то, что экономисты называют «вторичными эффектами», а мы будем называть системной эскалацией. На этом этапе первоначальный шок больше не нуждается в подпитке извне — он начинает жить своей жизнью:

- Инфляция издержек (более высокая энергия и логистика) проникает в индекс потребительских цен, вызывая требования повышения зарплат.

- Центральные банки ужесточают денежно-кредитную политику даже на фоне замедления роста — возникает стагфляционный шок.

- Укрепление доллара (как защитного актива) увеличивает долговую нагрузку на страны с заимствованиями в валюте, запуская волну дефолтов на развивающихся рынках.

- Дорожающее продовольствие порождает социальные бунты — как это было в Египте в 2011 году, а теперь повторяется в Тунисе, Марокко и Пакистане.

- Миграционные потоки, вызванные голодом и дестабилизацией, меняют политический ландшафт Европы, порождая протекционизм и разворот от глобализации.

Именно этот третий уровень делает ближневосточный конфликт «детонатором», а не просто очередным вооружённым инцидентом. Первый уровень (локальная эскалация) без второго и третьего был бы локальным и быстро преодолимым. Но когда три уровня выстраиваются в последовательную цепь, локальный конфликт перерастает в системный шок глобальной экономики.

Структура книги и логика изложения

Книга организована вокруг четырёх основных каналов трансформации, которые соответствуют четырём частям. Каждая часть разворачивает логику от первичного шока (физический удар) к вторичным эффектам, а затем к системным последствиям.

Часть I. Энергетический и логистический разлом

В этой части мы доказываем центральный тезис: узкие места глобальной инфраструктуры превратились в оружие, а «энергонезависимость» крупных экономик оказалась иллюзией.

Глава 1 разбирает энергетический канал. Мы показываем,

почему Ормузский пролив и Красное море — это не просто географические объекты, а системные рычаги. Анализируем механизм: даже без перекрытия пролива, одна атака на танкер повышает страховые премии на все следующие, что увеличивает конечную цену для каждого импортёра. Объясняем, почему сланцевая революция не спасла США от роста цен на бензин: американская нефть интегрирована в глобальный рынок через экспортные терминалы, и любой глобальный шок транслируется внутрь. Завершаем главой о спекулятивном канале — как алгоритмические трейдеры превращают региональную нестабильность в устойчивую инфляцию издержек.

Глава 2 переходит к логистике. Система «точно в срок» (Just-in-Time), десятилетиями считавшаяся вершиной эффективности, оказывается ахиллесовой пятой. Когда каждый лишний день в море означает простой завода в Вольфсбурге или Тояме, минимальные логистические шоки порождают каскадные остановки производства. Мы анализируем кейс 2024 года: перенаправление контейнеровозов из Красного моря вокруг Африки добавило 12 дней к маршруту Шанхай–Роттердам, что вызвало дефицит контейнеров в Азии и рост ставок на транстихоокеанских маршрутах, не имеющих прямого отношения к конфликту.

Часть II. Финансовые рынки и валютные сдвиги

Вторая часть фокусируется на деньгах — их движении, цене и географии.

Глава 3 раскрывает парадокс: чем выше геополитическая турбулентность, тем сильнее доллар США, несмотря на все разговоры о дедолларизации. Доллар укрепляется не потому, что США становятся сильнее, а потому, что альтернатив нет. Евро — под давлением энергетического кризиса в Германии, юань — неконвертируем и контролируется государством, иена — тонет в долгах. Рост золотых резервов центральных банков (в 2023–2024 годах закупки превысили 1000 тонн в год) — это не возвращение к золотому стандарту, а хеджирование против долларового оружия. Криптовалюты, вопреки ожиданиям, не стали тихой гаванью: их корреляция с рискованными активами в эпоху турбулентности только выросла. Глава завершается анализом того, как сильный доллар душит развивающиеся рынки, делая обслуживание внешнего долга непосильным.

Глава 4 описывает финансовую фрагментацию. Отключение российских банков от SWIFT в 2022 году создало прецедент: платёжная инфраструктура перестала быть нейтральным общественным благом и превратилась в оружие. Сегодня формируются два контура — западный (SWIFT + Visa/Mastercard + евродолларовый рынок) и восточный (CIPS китайский, СПФС российский, проекты BRICS Pay). Показываем реальные пределы этих альтернатив: CIPS проводит лишь 3 % объёмов SWIFT, а расчёты в национальных валютах требуют двусторонних свопов и создают валютные риски. Главный вывод: двухконтурный мир возможен, но он до-

роже — транзакционные издержки вырастают на 2–5 %, что становится постоянным налогом на международную торговлю.

Часть III. Социально-политические последствия

Третья часть выводит анализ за рамки сухой экономики — к людям, протестам и политическим сдвигам.

Глава 5 строит цепочку «логистика → продовольствие → голод → миграция → национализм». Закрытие зернового коридора в Чёрном море в сочетании с перебоями в Красном море создаёт идеальный шторм для импортёров продовольствия. Египет, импортирующий 60 % пшеницы, оказывается на грани социального взрыва — хлебные субсидии там уже не могут расти дальше без подрыва бюджета. Ливан, Йемен, Тунис, Пакистан — все они в зоне риска. Миграционные волны, как ответ на голод и дестабилизацию, ударят по Европе, которая уже пережила кризис 2015 года. Ответом станет рост правых националистических партий и окончательный отказ от мультилатерализма — концепции, согласно которой международные институты (ООН, ВТО, МВФ) способны регулировать глобальные кризисы.

Глава 6 описывает новую архитектуру мира. Гиперглобализация закончилась. Её наследник — регионализация и «дружественный аутсорсинг» (friendshoring): цепочки поставок перестраиваются не по принципу минимальной цены, а по принципу геополитической совместимости. США создают «мини-ВТО» с союзниками, Китай укрепляет пояс и путь,

ЕС пытается обрести «стратегическую автономию», осознавая, что не может полагаться ни на американскую защиту, ни на китайский рынок. Международные институты — ВТО, МВФ, Всемирный банк — теряют влияние, превращаясь в архаичные площадки для ритуальных заявлений.

Часть IV. Прогнозы и стратегические ответы

Четвёртая часть — самая рискованная, но необходимая. Мы не берёмся предсказывать исход войны, но формулируем экономические сценарии, основанные на инерционности уже запущенных процессов.

Глава 7 разбирает четыре сценария развития на 2026–2030 годы. Базовый сценарий (вероятность 60 % по нашей оценке) — экономика перманентного шока: инфляция стабилизируется в коридоре 3–5 % вместо целевых 2 %, протекционизм становится нормой, страны накапливают ресурсные запасы и субсидируют критический импорт. Это не катастрофа, но хроническая болезнь — снижение потенциального роста на 0,5–1 % в год.

Альтернативные сценарии варьируются от «зелёного поворота по необходимости» (ускоренный переход на возобновляемую энергию как ответ на уязвимость ископаемого импорта) до технологической компенсации (ИИ и роботизация снижают зависимость от глобальных цепочек поставок, делая экономику более устойчивой к шокам). Пессимистический сценарий — эскалация в прямую конфронтацию «Запад против Оси», распад единого рынка и фрагментация

на валютные блоки — оценивается нами как маловероятный (15 %), но слишком опасный, чтобы его игнорировать.

Глава 8 разбирает перспективы и направления развития мировой экономики в условиях разрыва цепочек поставок. Мировая экономика к 2030 году предстанет перед выбором не между глобализацией и изоляцией, а между управляемой регионализацией и хаотичным фрагментированием. Рост до $150 трлн останется реальностью, но его качество определит устойчивость системы. Азия станет двигателем объёмов, Европа — зоной консервации, а геополитические разломы будут тестировать цепи поставок на прочность.

Кризисы, подобные блокировке Ормузского пролива, доказывают: уязвимость среднего класса, продовольственная нестабильность и технологические разрывы — не побочные эффекты, а системные риски, требующие новых правил игры.

Глава 9 возвращает анализ к политическому измерению системного шока. Мы показываем, почему ближневосточная война стала точкой бифуркации для послевоенного мироустройства: паралич ООН и Совета Безопасности разрушил веру в многостороннее управление; приближение Ирана к ядерному порогу запускает эффект домино в регионе (Саудовская Аравия, Турция, Египет); внутренняя дестабилизация Сирии, Ирана, Йемена и Ливана стирает границу между «внутренним» и «внешним»; а перекройка геополитической карты — от ослабления США и НАТО до усиления Китая,

России и рождения региональных альянсов (БРИКС, ШОС, «Мекканский оборонный альянс») — фиксирует рождение многополярного мира, где безопасность автономизируется, а глобальные институты уступают место ad-hoc коалициям и «коалициям желающих».

Целевая аудитория и границы исследования

Эта книга написана для четырёх групп читателей.

Первая группа — экономисты-аналитики, стратеги корпораций, сотрудники центральных банков и министерств финансов. Для них важна методологическая строгость, опора на данные и воспроизводимость выводов.

Вторая группа — преподаватели вузов и студенты продвинутых курсов по мировой экономике, международным финансам, геополитике рынков. Книга может служить основой для спецкурса или дополнительным материалом к основным учебникам.

Третья группа — инвесторы, от управляющих хедж-фондами до частных инвесторов, пытающихся понять, как геополитические риски должны влиять на портфельные решения.

Четвёртая группа — журналисты и эксперты, пишущие о международных отношениях, но нуждающиеся в более глубоком экономическом фундаменте.

Границы исследования

Мы сознательно отказываемся от трёх вещей. Во-первых, от моральных оценок сторон конфликта — это не наша ком-

петенция, и такие оценки замутняют анализ. Во-вторых, от предсказаний военных исходов — мы не аналитики разведки. В-третьих, от нормативных рекомендаций в духе «что должны делать политики» — мы оставляем это самим политикам.

Вместо этого мы даём карту экономических закономерностей, которые будут работать независимо от исхода конкретных боевых действий или решений конкретных кабинетов.

Открытые вопросы и направления дальнейших исследований

Завершая введение, перечислим вопросы, на которые у нас нет полных ответов, но которые мы будем держать в фокусе на протяжении всей книги — и которые могут стать предметом отдельного исследования.

- Как долго продлится высокая геополитическая премия? Может ли рынок «привыкнуть» к перманентному конфликту, перестав капитализировать каждый инцидент?

- Достижима ли подлинная дедолларизация? Каков реалистичный горизонт и какая критическая масса альтернативных платёжных систем нужна для смены стандарта?

- Спасёт ли технологический ответ? Смогут ли ИИ и роботизация снизить зависимость от глобальной логистики настолько, чтобы геополитические шоки перестали быть системными?

- Что после регионализации? Вернётся ли мир к глобали-

зации после спада конфликта или новая конфигурация окажется устойчивой?

Эти вопросы остаются открытыми, и ответы на них будут зависеть от решений, которые принимаются сейчас в Вашингтоне, Пекине, Берлине, Эр-Рияде и Тегеране. Но одно можно утверждать с уверенностью: Ближневосточный конфликт — это не эпизод, а точка бифуркации. Мировая экономика после него уже не будет такой, как до него.

Резюме введения (10 ключевых тезисов):

1. Геополитика стала самостоятельным макроэкономическим фактором.

2. Ближний Восток уникален концентрацией критических узлов (Ормуз, Красное море), низким порогом эскалации и спекулятивной эластичностью рынков.

3. Системный шок разворачивается через три уровня: физический удар → рыночная эскалация → макроэкономическая трансформация.

4. Прямой физический ущерб редко катастрофичен — кризис порождается реакцией рынков и инфраструктуры.

5. Энергетическая и логистическая уязвимость (Just-in-Time) — главный канал трансформации локального конфликта в глобальный кризис.

6. Доллар укрепляется в ответ на турбулентность, что парадоксальным образом усиливает долговой кризис развивающихся стран.

7. Финансовая фрагментация (CIPS, СПФС, BRICS Pay)

создаёт двухконтурный мир с растущими транзакционными издержками.

8. Продовольственный кризис и миграция — мост от экономики к политике, запускающий рост национализма и конец мультилатерализма.

9. Базовый прогноз — экономика перманентного шока с инфляцией 3–5 % и протекционизмом как нормой.

10. Книга даёт не предсказания, а методологическую карту для навигации в эпоху перманентной турбулентности.

ЧАСТЬ I. ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ И ЛОГИСТИЧЕСКИЙ РАЗЛОМ

Введение к части I

«Энергия и товары планеты движутся по мостам, которым не построили запасных. Когда один из этих мостов горит, цена пожара распределяется по всему миру — через счётчики бензоколонок, конвейеры заводов и протоколы центральных банков».

Часть I посвящена двум неразрывно связанным разломам, которые определили мировую экономику середины 2020-х годов: энергетическому и логистическому. Первый — это уязвимость узких мест, через которые проходит кровь мировой экономики: Ормузского пролива, Баб-эль-Мандеб, Ма-

лакки, Суэца и Босфора. Второй — это хрупкость глобальных цепочек поставок и страховой архитектуры, превращающей военный риск в экономическое отключение маршрутов. Разломы не существуют отдельно: энергия не доходит до завода без логистики, логистика не движется без страховки, а страховка не выдаётся без оценки геополитики. Именно поэтому две главы части написаны как единый механизм: от физики пролива — к цене на заправке.

Исторический стресс-тест этому механизму устроила война 2026 года. 28 февраля 2026 года Соединённые Штаты и Израиль нанесли удары по Ирану; в ответ Иран блокировал Ормузский пролив, и за три недели цена нефти прошла путь от 70 до 126–139 долларов за баррель. В июне меморандум о прекращении огня вернул цену к 70–73 долларам, показав «рентген» геополитической премии — 20–25 долларов между войной и миром; в июле перемирие рухнуло, и премия вернулась вместе с ударами. За эти полгода страховщики ввели моратории в Персидском заливе, европейская химия встала, американские семьи начали получать счёт за войну в 750–1000 долларов в год, а мировой рост был срезан с 3,4 % до 2,5–2,8 %. Каждый тезис части, изначально сформулированный как аналитический прогноз по эпизодам 2023–2025 годов, получил в этой войне проверку фактом — и почти каждый был подтверждён, местами с поправкой в сторону худшего.

Глава 1 («Энергетический шок») движется от географии

к финансам. Она показывает, как устроены узкие места мировой нефти и газа, как работают три механизма трансляции угрозы в цену (спотовый шок, структурное переключение поставок, страховой паралич), почему сланцевая сверхдержава и диверсифицированная Европа оказались не защищены от чужой войны, и как биржевые алгоритмы превращают геополитический страх в инфляцию издержек. Исторический экскурс — от Суэцкого кризиса 1956 года до войны 2026-го — показывает, что каждый шок оставлял след в институциональной архитектуре, и расставляет новый прецедент в этом ряду.

Глава 2 («Срыв глобальных цепочек поставок») разбирает второй контур того же шока. Она показывает, почему философия Just-in-Time оказалась архитектурой хрупкости; как страховые премии превратились в «выключатель» морских маршрутов; как вторичные эффекты — от дефицита чипов до остановки заводов — оказались разрушительнее первичных; и как всё это переписало рынок труда. Финальные разделы главы поднимаются от практики к институтам: Lloyd's и Joint War Committee как «немые регуляторы» мировой торговли, энергетическое страхование как механизм геополитического ценообразования, каскад от страхового полиса до процентной ставки центрального банка — и фрагментация мирового страхового рынка на три несовместимые системы.

Сквозной тезис части: в эпоху, когда геополитическая премия стала постоянным компонентом цены, узкие места

перестали быть географией — они стали механизмом ценообразования. Пролив, который можно перекрыть дроном за 50 тысяч долларов, контейнерный завод с запасом на два дня и страховой полис, исчезающий в день объявления моратория, — это три звена одной цепочки, по которой события в одной точке планеты становятся инфляцией, безработицей и политическим кризисом на другой. Следующие части книги покажут, как экономика приспосабливается к этому новому порядку — ценой деиндустриализации, регионализации и перманентной премии за риск.

Глава 1. Энергетический шок: кровь мировой экономики

«Нефть никогда не была просто товаром. Она была оружием, валютой и приговором. Но только теперь, когда танкеры горят у входа в Ормуз, а страховые премии превращают экономику в казино, человечество в полной мере осознаёт: кровь мировой экономики можно остановить ударом в один сосуд».

Чтобы понять, как региональный конфликт превращается в мировой кризис, в этой главе мы проследим всю цепочку событий — от физики к финансам. Сначала рассмотрим два узких места, через которые проходят энергия и товары планеты: Ормузский пролив и Баб-эль-Мандеб. Затем раз-

берёмся, почему ни сланцевая революция в США, ни отказ Европы от российских ресурсов не создали настоящей защиты от шока. И, наконец, заглянем «под капот» биржевого ценообразования, где геополитический страх за считаные минуты превращается в инфляцию издержек для всей мировой экономики.

Эта глава впервые писалась как аналитика — расчёт механизмов, которые должны были сработать при серьёзной эскалации в заливе. 28 февраля 2026 года расчёт превратился в наблюдение. Совместные удары США и Израиля по Ирану, иранская блокада Ормузского пролива, мартовский взлёт нефти с 70 до 126–139 долларов за баррель, июньское перемирие, вернувшее цену к 70–73 долларам, и июльское возобновление боевых действий, снова поднявшее Brent выше 90–95 долларов, — всё это позволяет проверить каждый тезис главы не моделью, а фактом. Там, где события 2026 года подтвердили прогноз, мы покажем цифры; там, где реальность превзошла прогноз, — скажем об этом прямо. Структура главы сохранена в полном объёме: география узких мест, механизмы воздействия, иллюзия энергонезависимости, спекулятивный канал, исторические уроки, Малакка, Суэц и Босфор, сценарии.

1.1. Ормузский пролив: 20 % мировой нефти под прицелом

География уязвимости

Ормузский пролив — это 54 километра воды между Ома-

ном и Ираном. В самом узком месте ширина судоходного канала не превышает 32 километров, а глубина достаточна для прохода крупнейших танкеров — от VLCC (Very Large Crude Carrier, дедвейт до 320 тыс. тонн) до ULCC (Ultra Large Crude Carrier, более 320 тыс. тонн). На этом крошечном пятачке планеты сходится около 21 % мирового потребления нефти в пересчёте на ежедневный трафик.

По данным EIA, в 2024 году через Ормуз ежедневно проходило в среднем 17,5 млн баррелей сырой нефти и 4,5 млн баррелей нефтепродуктов (СПГ, газовый конденсат, мазут). Для сравнения: это больше совокупной добычи США (13,2 млн б/с) и России (10,7 млн б/с) вместе взятых. Иными словами, один пролив пропускает больше нефти, чем производит любой отдельно взятый регион мира. Именно эта концентрация, а не абстрактная «стратегическая значимость», сделала пролив первой целью иранской стратегии асимметричного ответа: Тегеран не мог победить США в прямом столкновении, но мог перекрыть артерию, по которой течёт каждая пятая баррель мира.

Кто именно пользуется этой артерией и куда направляются потоки, видно из таблицы 1.1. Она построена по данным последнего довоенного года и показывает структуру, которую война 2026 года разрушала и восстанавливала дважды.

Таблица 1.1 — Основные направления транзита через Ормузский пролив (2024 г., довоенная структура)

Страна-экспортёр
Объём транзита (млн барр./сутки)
Главные направления

Саудовская Аравия
6,0
Китай, Япония, Южная Корея, Индия

Ирак
3,8
Индия, Китай, Турция

ОАЭ
2,5
Япония, Китай, Сингапур

Кувейт
1,8
Китай, Южная Корея

Катар (СПГ)
2,0 (эквивалент)
Европа, Южная Азия

Иран
0,9

Китай (90 %)

Источник: EIA, IEA, 2024 г. В периоды блокады 2026 года суммарный транзит сокращался, по различным оценкам, на 60–80 %.

Цифры в таблице важны не сами по себе: они показывают, что пролив — это, по сути, общий «кран» для пяти крупнейших экспортёров Персидского залива. И чем монопольнее положение такого крана, тем тревожнее звучит вопрос: что произойдёт, если его перекроют? Война 2026 года ответила на этот вопрос эмпирически: с середины марта, когда Иран выставил в проливе минные заграждения, скоростные катера и ракетные расчёты, вопрос перестал быть гипотетическим.

Механизмы воздействия на мировой рынок

Когда аналитики говорят об «уязвимости Ормуза», они редко опускаются до конкретики: как именно угроза проливу превращается в рост цен на другом конце планеты? Ответ требует рассмотрения трёх последовательно срабатывающих механизмов. Война 2026 года позволила измерить каждый из них.

Первый механизм — мгновенный спотовый шок. Современная нефтяная логистика построена по принципу Just-in-Time: азиатские нефтеперерабатывающие заводы держат запасы сырья всего на 30–40 дней работы. Поэтому любая угроза блокировки мгновенно вызывает паническую скупку

— трейдеры сначала наращивают спотовые закупки, а потом запасы, растягивая дефицит во времени. Это создаёт нелинейную динамику: цена может расти умеренно первые две недели и взлететь на 40–50 % на третьей, когда рынок осознаёт неизбежность остановки заводов. В феврале–марте 2026 года этот сценарий развернулся в ускоренном темпе: 70 → 90 долларов заняло около недели, 90 → 126 — ещё десять дней, а в отдельные панические сессии фиксировались сделки до 139 долларов. Рынок осознал неизбежность раньше, чем остановился первый завод, — и это, как мы увидим в главе 2, само стало фактором остановок.

Второй механизм — структурное переключение поставок. У стран Персидского залива есть ограниченные способы обойти пролив: Саудовская Аравия способна переключить часть потоков на трубопровод Petroline к Красному морю (пропускная способность 5 млн б/с, фактическая загрузка — 2,5 млн б/с), ОАЭ используют трубопровод Абу-Даби — Фуджейра (1,5 млн б/с), а Ирак — трубопроводы через Турцию (0,7–0,9 млн б/с, в последние годы часто простаивающие). Ирак — самый уязвимый из поставщиков: 90 % его экспорта идёт через Ормуз, а альтернативные маршруты нестабильны из-за политики. В 2026 году переключение достигло физического потолка: Petroline и Фуджейра были загружены на предел, но суммарно заместили лишь около трети потерянного транзита. Катарский СПГ, чей весь экспорт идёт морем через Ормуз, не получил вообще никакой аль-

тернативы — азиатские цены на СПГ взлетели более чем на 140 %.

Суммируя оба механизма, сформулируем базовую оценку: даже при полной блокировке пролива глобальное предложение сократилось бы не на 20 %, а на 8–10 % — потому что часть потоков переключилась бы на альтернативные маршруты. Факт 2026 года скорректировал её в сторону худшего: в периоды пиковой блокады (с 15 марта) транзит падал на 60–80 %, то есть глобальное предложение морской нефти сокращалось на 12–15 %. Однако и эти цифры не дали четырёхкратного роста цен, как в 1973 году при минус 5 % предложения: сработал выученный за полвека рефлекс — координированные высвобождения стратегических резервов, бегство спроса и надежда на дипломатию удержали пик в диапазоне 110–139 долларов (по пессимистичным апрельским моделям полной и затяжной блокады оценивались 210–248 долларов). Эластичность спроса осталась низкой — миру некуда отступать, — но институциональная память 1973 года сработала как буфер.

Наконец, третий механизм — страховой и логистический паралич, самый недооценённый из трёх. Он подтвердил в 2026 году своё первенство по разрушительности. Даже когда пролив формально открыт, но в зоне идут боевые действия, страховые премии по рискам war risk взлетают. До войны премия за проход Ормуза составляла 0,1–0,2 % от стоимости судна и груза; в марте 2026 года она превысила 1–2 %,

для СПГ-газовозов достигая 2–3 млн долларов за проход. Западные страховщики ввели мораторий на новые договоры в Персидском заливе, а существующие полисы продлевались с доплатами 200–500 %. Ключевой урок операций типа «Prosperity Guardian» 2024 года подтвердился: военный конвой не снижает премию, а иногда повышает её, потому что конвой сам становится целью. Но главное даже не рост издержек, а утрата регулярности и паралич инвестиций: Saudi Aramco отложила разведку новых месторождений, ADNOC заморозила расширение терминала — не потому, что нефти нет, а потому, что застраховать риски на новые проекты стало невозможно или невыгодно. Это классический пример того, как рыночные механизмы усиливают геополитический шок, — и он будет сопровождать нас на протяжении всей книги.

Исторические инциденты и эскалация 2023–2026 годов

Теорию механизмов подтверждает история: Ормуз неоднократно становился ареной конфликтов, однако физический ущерб каждый раз оказывался ограниченным, а ценовая реакция — несоразмерной.

В 1984–1987 годах, во время ирано-иракской «танкерной войны», атакам подверглись более 400 торговых судов. Цена нефти выросла тогда на 25 %, но мировая торговля не остановилась: США и СССР взяли танкеры под военный конвой.

В сентябре 2019 года атака дронов на саудовские объекты

Абкайк и Хурайс вывела из строя 5,7 млн б/с добычи — 5 % мирового предложения. Цена Brent за один день подскочила на 19 %, но через две недели вернулась к прежнему уровню: саудовцы восстановили добычу быстрее прогнозов.

Новая фаза эскалации 2023–2024 годов отличалась тремя чертами: участием негосударственных акторов (хуситов и проиранских ополчений), применением противокорабельных баллистических ракет и синхронизацией с другими конфликтами (Украина, Израиль — ХАМАС).

Реальные инциденты 2024 года показали уязвимость пролива без единого выстрела по танкерам: 11 января Иран захватил в Оманском заливе танкер St. Nikolas, а 13 апреля — контейнеровоз MSC Aries (связь с израильским владельцем) уже в самом Ормузском проливе. Страховые премии для судов, ассоциированных с Израилем и западными операторами, выросли кратно. Иран разместил противокорабельные ракеты «Халидж-Фарс» (дальность 300 км) на островах в проливе, что позволяет ему контролировать всю акваторию.

Ключевое отличие 2024 года от прошлых кризисов — устойчивость угрозы — стало мостом к войне 2026 года. Раньше инциденты были разовыми; к 2024-му атаки носили систематический характер, и рынок закладывал «геополитическую премию» не на недели, а на месяцы вперёд. Если в 2022 году премия за риск составляла 3–5 долларов к баррелю, то в 2024–2025 годах она держалась в диапазоне 5–10

долларов, а к концу 2025 года почти исчезла (Brent — 62–68 долларов при «справедливых» ~65 по фундаментальным факторам): рынок приучился к перманентному риску.

Когда 28 февраля 2026 года премия превратилась в реальный дефицит, рынок не испытал когнитивного шока — он был к этому приучен двумя годами накопления. Скорость взлёта цены (удвоение за три недели) отчасти объясняется именно этой готовностью алгоритмов и трейдеров к худшему сценарию.

Таблица 1.2 — Хронология войны 2026 года и реакция рынков

Дата	Событие	Реакция рынка
28.02.2026	Совместные удары США и Израиля по Ирану (операция «Эпическая ярость»): ядерные объекты, ракетные базы, лидерство страны. Иран отвечает ударами по Израилю, американским базам и союзникам в заливе; заявляет о контроле над Ормузом	Brent: ~72 → 85–90 $ за неделю; начало панических закупок; индексы Европы и Азии –2–4 %
Март 2026		

Фактическая блокада пролива с 15.03: мины, катера, ракеты, дроны. Удары по нефтяной инфраструктуре Саудовской Аравии и ОАЭ. Распространение: «Хезболла» в Ливане, хуситы

Brent: пик 120–126 $, в отдельные дни — до 139 $. Азиатский СПГ +140 %. Золото +35 % с февраля на пике

Апрель 2026

Временное прекращение огня. Публикация пессимистичных моделей полной блокады

Коррекция до 90–100 $; сценарии: Brent 210–248 $, мировой ВВП –5–7 %

17.06.2026

Меморандум США–Иран: прекращение огня, разблокировка пролива, рамки ядерной программы. Переговоры в Дохе

Brent: 70–73 $ — почти довоенный уровень; «геополитическая премия» испарилась за недели

Конец июня – июль 2026

Срыв перемирия: нападения на торговые суда, взаимные обвинения. С 7–8.07 удары CENTCOM по командным центрам, ПВО, складам и прибрежной инфраструктуре; угрозы ударов по мостам и электростанциям. Иран бьёт по базам в Бахрейне, Кувейте, Иордании, Ираке; взрывы в Тебризе, Ча-

бахаре, Бушере

Brent: 90–95 $ и выше; средний бензин в США снова >4 $/галлон (+13 центов за неделю)

Составлено по материалам аналитических обзоров 2026 года. Оценки пиковых цен по источникам расходятся: мониторинговые данные фиксируют 110–139 $, сценарные модели апреля — 210–248 $.

Вывод по разделу 1.1. Подведём итог. Ормузский пролив — это не абстрактная «уязвимость», а конкретный физический узел, пережатие которого в 2026 году сократило транзит на 60–80 %, глобальное предложение — на 12–15 % и удвоило цену за три недели. Страховой и логистический паралич при этом разрушил не только судоходство, но и инвестиции в добычу, а главными заложниками оказались азиатские экономики. Но Ормуз — не единственный узел, в котором сходятся энергетика и война. В двух тысячах километров к юго-западу есть второй, и именно там в 2023–2026 годах теория впервые в полной мере превратилась в практику.

1.2. Красное море и Баб-эль-Мандеб: когда логистика становится оружием

Баб-эль-Мандеб как надводная мина

Если Ормуз — нефтяная артерия, то Баб-эль-Мандеб («Ворота слёз») — логистический капкан. Пролив шириной всего 26 км между Йеменом и Джибути соединяет Красное море с Индийским океаном, открывая доступ к Суэцкому

каналу. Через него проходит около 12 % мирового морского трафика: практически все контейнерные перевозки между Азией и Европой (около 20 млн TEU в год), танкеры с нефтью из Персидского залива в Европу и Северную Америку (около 3,5 млн б/с), суда с российским СПГ и нефтью, идущие в Азию в обход Ормуза, а также балкеры с зерном, удобрениями, рудой и прочими сыпучими грузами.

В отличие от Ормуза, где угроза исходит от государства (Ирана), Баб-эль-Мандеб фактически контролирует негосударственный актор — йеменское движение «Ансар Аллах» (хуситы), поддерживаемое Ираном. С 2015 года хуситы удерживают побережье пролива и располагают арсеналом, включающим противокорабельные ракеты малой дальности («Аль-Мандеб-1», дальность 200 км), баллистические противокорабельные ракеты («Бадр-1», «Фатех», «Зольфагар»), барражирующие боеприпасы и дроны-камикадзе («Самад-3», «Ваид»), а также морские мины — от устаревших советских и иранских до кустарных.

С ноября 2023 года, после начала войны Израиля с ХАМАС в секторе Газа, хуситы объявили блокаду «израильских судов» и удары по любым целям, связанным с Израилем или США. К февралю 2024 года под атаки попали более 50 судов различной национальной принадлежности — и локальная угроза начала превращаться в глобальную по знакомой уже трёхзвенной схеме. Война 2026 года интегрировала этот арсенал в общую стратегию Тегерана: с февраля хуситы при-

соединились к войне на стороне Ирана, а «Хезболла» открыла фронт в Ливане. Узкие места перестали бить поодиночке — и это качественно новая конфигурация, которую ни одна из сторон планирования 2024 года не моделировала в полном объёме.

Механизм: ракетная атака → страховой шок → перенаправление маршрутов

Первое звено этой цепочки — прямой физический ущерб. За первые месяцы эскалации 2023–2024 годов были потоплены два судна (сухогруз Rubymar и танкер Tutor), серьёзно повреждены 12, лёгкие повреждения получили более 40. В глобальном масштабе это ничтожно — менее 0,01 % мирового тоннажа. Однако масштаб кризиса определяет не физический ущерб, а реакция рынка. В 2026 году физический ущерб вырос (включая удары по инфраструктуре Саудовской Аравии и ОАЭ), но принцип остался: рынок страха реагирует на вероятность, а не на факт.

Второе звено — страховой шок. Уже в первые месяцы эскалации Lloyd's Market Association расширила зону военных рисков на всё Красное море, а премии взлетели на порядок (таблица 1.3).

Таблица 1.3 — Рост страховых премий по военным рискам: от Красного моря к Ормузу

Тип судна / зона
Премия до ноября 2023 г.

	Премия на пике 2024–2025 гг.	Премия в войну 2026 г. (пик)
Контейнеровоз (Красное море)	0,05 % стоимости	0,65–0,70 %
Танкер VLCC (Красное море)	0,04 %	0,50–0,60 %
Газовоз СПГ (Красное море)	0,07 %	0,80–1,00 %
Танкер VLCC (Ормуз)	0,1–0,2 %	0,5–1,0 %

1–2 % (СПГ-газовозы: 2–3 млн $ за проход)

Источник: Marsh, Allianz Global Corporate & Specialty, Lloyd's Market Association; оценки для 2026 г. — по аналитическим обзорам. В Персидском заливе в 2026 г. действовал

мораторий на новые договоры с доплатами 200–500 % к существующим полисам.

Переведём это в деньги в довоенных ценах: для контейнеровоза стоимостью 150 млн долларов один проход пролива стал обходиться в 1 млн долларов страховых платежей против 75 тыс. ранее. Для судоходной компании с десятью судами, совершающими шесть круговых рейсов в год, это дополнительные 9 млн долларов ежегодно, которые закладываются в конечную цену каждого контейнера. В 2026 году масштаб вырос на порядок: доплаты 200–500 % к премиям и моратории означали, что страховка перестала быть статьёй издержек и стала решением о существовании маршрута.

Третье звено — перенаправление маршрутов, или эффект мыса Доброй Надежды. Главная реакция судовладельцев — просто перестать ходить через Красное море. Альтернатива — маршрут из Аравийского моря вокруг мыса Доброй Надежды — означает рост расстояния на 31 % (маршрут Шанхай — Роттердам: 10 500 морских миль через Суэц против 13 800 в обход Африки), увеличение времени в пути с 26 до 40 суток, дополнительные 450 тонн мазута на рейс (около 300 тыс. долларов при цене 650 долларов за тонну) и порядка тысячи тонн дополнительной эмиссии CO_2. К февралю 2025 года 70 % контейнерного флота и 60 % танкерного избегали Красного моря, что привело к коллапсу загрузки Суэцкого канала: доходы Египта от него упали на 40–50 %. В 2026 году «обход Африки» стал фоновой нормой, а не экстрен-

ной мерой, — и именно поэтому блокада Ормуза не смогла быть компенсирована перенаправлением: обходные мощности мира уже были исчерпаны чужой войной.

Вторичные эффекты: глобальная контейнерная лихорадка

Перенаправление маршрутов породило каскад вторичных эффектов, ударивших по всей глобальной логистике ещё в 2024–2025 годах. Первый — дефицит контейнеров: каждый рейс в обход Африки занимает на 14 суток больше, поэтому для обслуживания той же торговли требуется на 30 % больше судов и контейнеров; фактическое сокращение грузоёмкости мирового контейнерного флота составило 12–15 % при неизменном физическом количестве судов. Второй — взлёт ставок фрахта: индекс FBX (маршрут Шанхай — Роттердам) вырос с 1 200 долларов за сорокафутовый контейнер в октябре 2024 года до 7 800 долларов в феврале 2025-го, а пострадали даже транстихоокеанские маршруты, не связанные с Красным морем. Третий — задержки и непредсказуемость расписаний: если раньше судно приходило в порт с точностью до шести часов, то теперь — до трёх-пяти суток, что разрушает принцип Just-in-Time и вынуждает компании наращивать складские запасы (подробнее — в главе 2).

Война 2026 года насладилась этой предварительной разминкой в полной мере: к моменту блокады Ормуза мировая логистика уже работала на пределе, порты Роттердама, Гамбурга и Антверпена были перегружены, а ставки фрахта —

на плато в 3–6 раз выше нормы. Синхронный удар по двум проливам не дал рынку ни резервов тоннажа, ни резервов времени.

Энергетический аспект: СПГ и нефть Красного моря

Отдельного внимания заслуживает энергетическая составляющая кризиса, в первую очередь — катарский СПГ. Катар поставляет около 15 % европейского импорта сжиженного газа, и весь этот газ идёт по морю — через Баб-эль-Мандеб и Суэцкий канал, а в зоне прямой видимости — и через Ормуз. Альтернативного маршрута, не связанного с водой, для сжиженного газа просто не существует. Ситуацию усугубляет физика СПГ: при перевозке ежесуточно испаряется около 0,1 % груза (boil-off), поэтому лишние 14 суток вокруг Африки означают потерю ещё 1,5 % объёма.

В 2024–2025 годах европейские цены на газ (TTF) выросли на 45 % к среднему уровню 2024 года — хотя зима была мягкой, а хранилища заполнены. Весной 2026 года европейский газ в пиковых оценках достигал 3500 евро за тысячу кубометров — в десять раз выше довоенного уровня: на одной чаше весов лежала блокада Ормуза, через которую шёл весь катарский экспорт, на другой — перегруженный маршрут вокруг Африки с его физическим потолком. Вся логика европейской диверсификации 2022–2024 годов («от труб из России к СПГ с юга») была обращена против самой Европы: её новый энергетический канал проходил через оба фрон-

та войны одновременно. Перебои вынуждали ЕС обсуждать возврат к углю и веерные отключения — об этом подробнее в разделе 1.3.

Кейс хуситов 2023–2026 годов даёт важнейший урок: негосударственные акторы способны создавать системные шоки, не уничтожая инфраструктуру, а воздействуя на рыночные механизмы — страховые премии, длину маршрутов, оборачиваемость контейнеров. В 2026 году этот урок был усвоен государствами: Иран применил против Ормуза ровно ту же математику, только с государственным арсеналом. Урон от перенаправления судов оказывается сопоставим с уроном от прямого уничтожения танкеров, а порой превышает его.

Вывод по разделу 1.2. Баб-эль-Мандеб превращает логистику в оружие благодаря низкому порогу эскалации (атака дроном за 50 тыс. долларов) и высоким издержкам обхода: эффект «вокруг Африки» — 31 % добавочного расстояния и 14 лишних суток — обходится мировой экономике в десятки миллиардов долларов, а катарский СПГ становится самым уязвимым энергетическим звеном Европы. Война 2026 года добавила главное: синхронизация двух проливов не суммирует, а перемножает ущерб, потому что обходных мощностей у мира нет. Возникает закономерный вопрос: если узкие места столь очевидны, почему мир не застраховался от них заранее? Самый популярный ответ последнего десятилетия — сланцевая революция и «энергонезависимость»

Запада. Проверим, чего стоит этот ответ — теперь уже не на моделях, а на войне.

1.3. Сланцевая революция и иллюзия энергонезависимости

Американский миф: три уровня самообмана — трижды проверенные войной

Сланцевая революция 2010-х годов действительно изменила мир. США нарастили добычу с 5,5 млн б/с в 2010 году до 13,2 млн в 2023-м, став крупнейшим производителем нефти в истории, и превратились в нетто-экспортёра (экспорт около 4 млн б/с). Политики и эксперты заговорили об «энергонезависимости» и даже об «энергетическом превосходстве».

События 2024–2025 годов показали: это опасная иллюзия. Война 2026 года проверила её в самых чистых полевых условиях в истории — и каждый из трёх уровней самообмана получил количественное подтверждение.

Первый уровень: американский рынок не изолирован от глобального. WTI и Brent коррелируют с коэффициентом 0,94, поэтому шок на Ближнем Востоке мгновенно передаётся на американские цены. Факт 2026 года: средняя цена бензина по США превысила 4 доллара за галлон уже в марте-апреле (в Калифорнии — 5 долларов), на пике достигая 5,50 доллара; к июлю, после возобновления ударов, бензин снова ушёл выше 4 долларов, прибавив 13 центов за неделю.

Более того, сланцевая нефть (лёгкая, малосернистая) плохо подходит многим американским НПЗ, заточенным под тяжёлую сернистую нефть из Венесуэлы, Мексики и Ближнего Востока. Парадокс нетто-экспортёра воспроизвёлся в полный рост: США экспортировали свою лёгкую нефть в Азию с огромной выгодой, нефтяные компании показывали рекордные прибыли — и одновременно американские водители платили войсковую премию, а политикам было, по выражению наблюдателей, «сложно объяснить общественности, почему американцы платят 6 долларов за галлон, в то время как нефтяные компании получают рекордные прибыли». США остались заложниками глобального баланса — при положительном торговом балансе и отрицательном политическом.

Второй уровень самообмана — природа самой сланцевой добычи: это дорогая нефть и быстро умирающие скважины. Дебет сланцевой скважины падает на 40–60 % уже в первый год, поэтому для удержания добычи нужно бурить непрерывно, а безубыточность новых проектов лежит в диапазоне 35–60 долларов за баррель.

Война 2026 года показала эластичность сланца в действии — и её лаг: дорогая нефть действительно стимулировала бурение, но между решением о скважине и новым потоком 6–9 месяцев. Кризис, удваивающий цену за три недели, не ждёт буровых. А дешёвые дни июньского перемирия, напротив, мгновенно остановили волну — наглядная демонстрация то-

го, что сланцы — не независимость, а опцион на цену с отложенным исполнением.

Наконец, третий уровень — инфраструктурные узкие места. Нефть Пермского бассейна нужно доставить к побережью и переработать; трубопроводы и экспортные терминалы Мексиканского залива загружены на пределе, а штормы и ураганы регулярно останавливают экспорт. Даже «независимая» Америка физически не смогла оперативно заместить ближневосточные объёмы для союзников в Азии.

Итог американского эксперимента 2026 года зафиксируем отдельной таблицей — она станет эталоном для оценки любых будущих «энергонезависимостей».

Таблица 1.4 — «Счёт за войну» для американской экономики (2026)

Статья	Значение
Прямые расходы Пентагона (к июлю)	$37,5 млрд (против $29 млрд в мае); запрос на десятки млрд дополнительно
Общие издержки с косвенными потерями	до $100 млрд и более (топливо, ремонт баз, потери техники)

Человеческие потери

17–18 погибших, около 100 раненых с 7 июля

Средняя цена бензина

> $4/галлон; пик в марте-апреле — $5,50; Калифорния — $5

Дополнительные расходы типичной семьи

$750–1000 в год (оценка главного экономиста Moody's Analytics Марка Занди): бензин, дизель, продукты, авиабилеты, ставки

Реакция потребителей

59 % сократили другие расходы; 51 % винят администрацию

Инфляционный эффект нефтяного шока

+0,6–1,7 п.п. к общей инфляции 2026 г. (модели ФРБ Далласа); инфляция в США ~4,2 % (ОЭСР)

Макроэффект

риск рецессии 30 % (Goldman Sachs), безработица до 4,6 %; ФРС откладывает смягчение

По материалам аналитических обзоров 2026 года.

Почему Европа не защищена

Если американская «независимость» — миф, то Европа вошла в войну 2026 года в положении полной противоположности США по степени уязвимости. До 2022 года ЕС импортировал 60 % потребляемой энергии, при этом 40 % газа и 25 % нефти поступало из России.

После начала конфликта на Украине российские поставки сократились на 80–90 %, и Европа переключилась на новые каналы: СПГ из США, Катара, Алжира и Нигерии, трубопроводный газ из Норвегии, возобновляемую энергетику (доля ветра и солнца выросла с 19 % в 2020 году до 27 % в 2024-м) и — временно — экономию и замещение углём.

Однако переключение с российской на американо-ближневосточную энергию не сняло уязвимость — оно лишь переместило её. Раньше Европа зависела от одного канала — труб из России; к 2026 году она зависела от нескольких, и каждый проходил через геополитически чувствительные узлы (таблица 1.5).

Таблица 1.5 — Энергетические каналы Европы и их узкие места: проверка войной

Канал поставок
Доля в импорте ЕС
Ключевой риск
Что произошло в 2026 году

СПГ из США

около 20 % газа

Ураганы в Мексиканском заливе, очереди в Панамском канале

Сохранился, но цена выросла вслед за мировой; прибыль американских поставщиков, счёт — европейских потребителей

СПГ из Катара

около 15 % газа

Ормузский пролив и Баб-эль-Мандеб

Удар по обоим проливам одновременно: экспорт пережил двойную блокаду; TTF в пике ×10 к довоенному

Трубопроводы из Норвегии

около 30 % газа

Предел мощностей, износ инфраструктуры

Загружен на предел; не смог компенсировать выпадение катарского объёма

Нефть из США и Западной Африки

около 35 % нефти

Танкерная логистика, страховые премии

Премии и фрахт выросли; перегрузка маршрутов вокруг Африки

Источник: Eurostat, Bruegel, 2024 г.; последний столбец —

по событиям 2026 года.

Итог неутешителен: европейская энергобезопасность к 2026 году оказалась не выше, чем в 2021-м, — риски просто перераспределились с российско-украинского фронта на ближневосточный, а затем пришли оба сразу. В пиковых апрельских оценках европейский газ достигал 3500 евро за тысячу кубометров; в Германии останавливалось до 70 % химических мощностей (BASF, Lanxess), в Италии и Испании обсуждались веерные отключения электроэнергии по 8 часов в сутки, Франция возвращала угольные станции, Польша и Чехия жгли низкосортное топливо. Немецкая промышленность, и без того ослабленная дорогим газом с 2022 года, получила удар, способный сделать деиндустриализацию необратимой: закрывшиеся весной заводы не возобновляют работу даже при нормализации цен — производство уходит в Китай, США и Турцию.

Отдельный удар — трансатлантический раскол. Вашингтон требовал от ЕС присоединения к военной коалиции, ужесточения санкций (включая вторичные против Китая и Турции) и заморозки иранских активов. Германия и Франция поставляли разведывательную информацию и боеприпасы через Израиль, но от прямого участия отказались; Венгрия, Словакия, Австрия и Турция фактически обходили санкции, закупая иранскую нефть через посредников. Брюссель, требующий единогласия 27 стран, оказался парализован. Энергетическая уязвимость 2021 года превратилась в

2026-м в раскол единой внешней политики — та самая «Европа с разными интересами», о которой предупреждали сценарии.

Глобальная взаимосвязь: почему «безопасной нефти» не существует

Из американского и европейского опыта следует итоговый тезис этого раздела: глобальный рынок нефти и нефтепродуктов един, и ни одна страна не может изолироваться от шока в любой его точке. Причин тому три, и война 2026 года подтвердила каждую.

Первая — арбитраж. Как только в одном регионе возникает дефицит, трейдеры перенаправляют туда танкеры со всего мира, выравнивая цены: локальный дефицит превращается в глобальный рост котировок. В марте 2026 года это происходило вживую: азиатские покупатели вытесняли европейцев из американского и западноафриканского рынков, а европейцы, в свою очередь, конкурировали с Азией за атлантические поставки — спреды выравнивались за дни.

Вторая — нефтепродукты. Мир торгует не только сырой нефтью, но и бензином, дизелем, керосином; перерабатывающие мощности сосредоточены в немногих хабах (Роттердам, Сингапур, побережье Мексиканского залива), и сбой в одном звене переработки бьёт по потребителям на всех континентах. Удары по инфраструктуре Саудовской Аравии и ОАЭ весной 2026 года ударили прежде всего по продуктам — и именно поэтому бензин в США и дизель в Европе до-

рожали быстрее сырой нефти.

И третья причина — спекулятивный канал, которому посвящён следующий раздел: биржевые трейдеры не различают «нашу» и «чужую» нефть. Они видят глобальный дефицит — реальный или ожидаемый — и поднимают котировки всех фьючерсов сразу.

Вывод по разделу 1.3. Сланцевая революция создала иллюзию, но не реальность энергонезависимости: рынок един, цены коррелируют, инфраструктура уязвима. Год 2026 года дал самый чистый эксперимент в истории энергетической геополитики: сверхдержава-нетто-экспортёр и её союзники проверили, спасает ли энергонезависимость от чужой войны. Ответ — нет. Сланец спас торговый баланс и прибыли корпораций, но не цену бензина, не инфляцию и не политическую поддержку. Европа лишь заменила зависимость от России зависимостью от ближневосточных узких мест — и получила оба фронта разом. Но остался без ответа ещё один вопрос: почему биржевые цены реагируют на события в проливах несоразмерно сильнее, чем того требует физический баланс спроса и предложения? Здесь в игру вступает последнее и самое мощное звено цепочки — финансовый рынок.

1.4. Спекулятивный канал: от геополитического страха к инфляции издержек

Архитектура современных нефтяных рынков

Чтобы понять, как геополитический шок превращается в устойчивую инфляцию издержек, заглянем «под капот» неф-

тяного ценообразования. Физическая нефть (спот) и производные инструменты торгуются на трёх ключевых площадках: лондонской ICE (фьючерс на Brent — эталон для 60 % мировой нефти), нью-йоркской NYMEX в составе CME Group (фьючерс на WTI — эталон для Америки) и дубайской DME (фьючерс на Oman — эталон азиатских поставок из Персидского залива).

Масштаб этого рынка трудно переоценить: совокупный открытый интерес по нефтяным фьючерсам составляет около 12–15 млрд баррелей в эквиваленте — втрое-вчетверо больше годового мирового потребления, а ежедневный объём торгов превышает мировую добычу в 10–15 раз. Финансовый рынок нефти в разы больше физического.

Игроков здесь четыре категории. Коммерческие участники — нефтяные компании, авиаперевозчики, судоходные линии — хеджируют будущие поставки. Банки и хедж-фонды зарабатывают на разнице цен. Пассивные инвесторы — ETF вроде USO, пенсионные фонды, страховые компании — покупают нефть как «альтернативный класс активов». Наконец, алгоритмические трейдеры — высокочастотные роботы — реагируют на новости за миллисекунды.

Именно три последние категории отвечают за эластичность цен к новостям. Когда приходит сообщение об атаке на танкер, алгоритмы мгновенно считывают ключевые слова — attack, oil tanker, Red Sea, Houthis, а с 2026 года и CENTCOM, strikes, Ormuz — и начинают массовую скупку

фьючерсов: за первые пять минут цена может вырасти на 2–3 %, ещё до того, как хоть один человек успеет оценить реальное влияние события на предложение. Война 2026 года добавила к этому сетевой эффект: новостной поток стал непрерывным (двенадцать ночей ударов подряд в июле), и алгоритмы перешли из режима «реакции на события» в режим «непрерывного хеджирования катастрофы».

Механизм геополитической премии

Результатом этой реакции становится геополитическая премия — компонент цены, отражающий не текущий баланс спроса и предложения, а оценку будущих рисков перебоев. Она встраивается в цену по трём каналам.

Первый канал — модели Value at Risk. Риск-менеджеры банков и фондов используют историческую волатильность для расчёта допустимых позиций: как только волатильность растёт, алгоритмы автоматически сокращают короткие позиции и наращивают длинные, самостоятельно разгоняя рост цен. В феврале–марте 2026 года волатильность Brent достигала уровней, при которых VaR-модели вынуждали маркет-мейкеров держать чисто длинную позицию — то есть рынок был запрограммирован на рост независимо от фундаментальных оценок.

Второй канал — опционный рынок, зеркало ожиданий. Стоимость опционов колл на нефть (страховка от роста цен) в периоды эскалации подскакивает с 3–5 до 15–20 долларов за баррель: рынок платит за страховку от катастрофы, и эта

плата сама становится фактором цены. В 2026 году спрос на «хвостовую» защиту от $150+ был устойчивым даже в июне, на дне цен — трейдеры, пережившие март, больше не верили в мир.

Третий канал — физическое хранение. Когда рынок ожидает роста цен, кривая фьючерсов переходит в контанго (будущие цены выше текущих), и трейдерам становится выгодно покупать нефть сейчас и хранить её — в том числе в танкерах на рейде. В периоды пиковых страхов объём плавучих хранилищ вырастал на 300 %, достигая 150 млн баррелей. Эта нефть изымается из рынка, сокращая текущее предложение и дополнительно подогревая спотовую цену.

От нефтяной спекуляции к инфляции издержек: цепочка распространения

Остался главный вопрос для экономики: как рост биржевых цен превращается в общую инфляцию? Цепочка включает пять звеньев, и 2026 год позволил пронаблюдать каждое с цифрами.

Первое звено — топливо и транспорт. Бензин и дизель дорожают на заправках в течение двух-четырёх недель после роста биржевых котировок, а транспортная составляющая присутствует в себестоимости любого товара. В 2026 году средний бензин в США превысил 4 доллара за галлон уже в марте и, после июньского провала, вернулся к этой отметке в июле — скорость прохождения шока сократилась до дней, поскольку заправочные сети научились переоценивать топ-

ливо внутри дня.

Второе звено — промышленные товары. По оценкам ОЭСР, эластичность промышленных цен к нефти составляет 0,2–0,25: рост нефти на 10 % добавляет 2–2,5 % к ценам производителей в течение полугода. В 2026 году сверх нефти добавились прямые удары: повреждение нефтехимии залива вывела из баланса часть полимеров и удобрений, и промышленная инфляция получила два независимых импульса.

Третье звено — продовольствие. Сельское хозяйство зависит от дизеля, удобрений (производимых из газа) и логистики; по оценкам МВФ, до 30 % всплеска мировых продовольственных цен 2022–2023 годов объяснялось именно энергетической составляющей. Весной 2026 года механизм сработал в полный рост: прервались поставки удобрений из региона (включая Иран), подорожали дизель и фрахт, а в апрельских моделях пшеница оценивалась в +180 % к февралю. Эксперты ООН предупреждали о риске голода для до 400 млн человек в 25 странах к концу года; в Египте начались хлебные бунты, в Бангладеш — голод в лагерях беженцев, в Нигерии фермеры блокировали дороги.

Четвёртое звено — услуги, только кажущиеся неэнергоёмкими: авиабилеты, доставка, отдых реагируют на топливо напрямую (авиакеросин следует за нефтью с лагом в недели), а дальше инфляция расползается по экономике через зарплаты и аренду.

Пятое, самое сильное и опасное звено — инфляционные

ожидания. Когда потребители и компании видят дорожающее топливо, они начинают закладывать инфляцию в свои решения, и шок из одноразового превращается в самоподдерживающийся. Индексы G20 в 2026 году достигали ~4 % при прогнозе роста мировой экономики, срезанного с 3,4 % до 2,5–2,8 %. Монетарный финал цепочки предсказуем и жёсток: ФРС в условиях повторной инфляции откладывала смягчение, поднимая стоимость кредита; аналитики оценивали риск рецессии в 30 % и рост безработицы до 4,6 %. Локальная война в заливе достигла процентной ставки в Вашингтоне.

Количественная иллюстрация: эпизоды 2024–2026 годов

Чтобы увидеть, насколько спекулятивный канал способен доминировать над физическим, достаточно сравнить эпизоды трёх лет. Сентябрь 2024 года: хуситы ударили по саудовскому терминалу Рас-Тантура. Физический ущерб сократил поставки на 0,2 % мирового объёма — а цена Brent за неделю выросла на 7 %. Соотношение «спекулятивный эффект / физический» — минимум десять к одному. Ноябрь 2024 года: Иран провёл военно-морские учения с захватом условного танкера. Ни одного барреля не было потеряно — но цены прибавили 9 % за две недели: чистая спекулятивная реакция на демонстрацию возможностей. Январь 2025 года: из-за атак в Красном море европейский импорт дизеля из Азии и Ближнего Востока сократился на 15 % за месяц; дефицит

был реальным, цена дизеля в Роттердаме выросла на 40 % — но примерно половину роста внёс спекулятивный компонент: трейдеры закладывали ожидание дальнейшего ухудшения, которое в полной мере не реализовалось.

2026 год дал этой пропорции прямое измерение. Июньский меморандум снял угрозу блокады — и Brent за недели вернулся с 90+ к 70–73 долларам. Разница между «войной» и «миром» в 20–25 долларов за баррель — это рентген геополитической премии, которую в 2024 году оценивали косвенно. Июльское возобновление ударов добавило бензину 13 центов за неделю — за неделю, в которой физический баланс почти не изменился. Соотношение «финансовая реакция / физический ущерб», оценивавшееся в 2024 году как «не менее десяти к одному», в 2026-м стало измеримым в реальном времени — и, что важнее, управляемым: стороны конфликта осознанно использовали премию как рычаг (Иран — угрозами пролива, США — демонстрацией силы), а дипломатия всё чаще включалась тогда, когда премия становилась неподъёмной для собственных избирателей.

Обратная связь: как дорогой дизель убивает промышленность

Дизель — рабочая лошадка мировой экономики: грузовики, сельхозтехника, генераторы, морской транспорт. Когда дизель дорожает на 40 %, маржа автоперевозок исчезает, фермеры сокращают посевы, а европейская химия (BASF, Bayer) переносит производство туда, где энергия дешевле,

— в США и Китай. Весной 2026 года этот механизм сработал без остатка: остановка 70 % химических мощностей Германии — это не временная пауза, а начало перманентной деиндустриализации, поскольку возвращение производства после такого шока экономически нецелесообразно даже при нормализации цен. Таким образом, спекулятивный канал — не биржевая «накрутка», а механизм, превращающий геополитический страх в закрытые заводы и потерянные рабочие места: начинается деиндустриализация.

Вывод по разделу 1.4. Спекулятивный канал множит геополитический страх: биржевая реакция в десять и более раз превышает физический ущерб, а через пятизвенную цепочку (топливо → промышленность → продовольствие → услуги → ожидания) нефтяной шок превращается в общую инфляцию издержек. Год 2026 сделал видимым главное: геополитическая премия перестала быть «компонентом цены» и стала отдельной строкой в бюджете каждой семьи и каждого центрального банка. Именно поэтому цены 2024–2026 годов росли даже там, куда физически не дошёл ни один беспилотник.

1.5. Исторические уроки: как проливы меняли мир раньше — и чем война 2026 года отличается от всей истории

Суэцкий кризис 1956: рождение супертанкеров

26 июля 1956 года египетский президент Гамаль Абдель Насер национализировал Суэцкий канал. Британия, Фран-

ция и Израиль ответили военной интервенцией, но под давлением США и СССР были вынуждены отступить. Канал оставался заблокированным до апреля 1957 года, а затем — снова в 1967–1975 годах после Шестидневной войны. Экономический эффект был двойственным. С одной стороны, обход мыса Доброй Надежды увеличивал расстояние от Саудовской Аравии до Нью-Йорка с 8 288 до 11 755 морских миль, взвинчивая фрахт. С другой — кризис породил эру супертанкеров (VLCC): судоходные компании начали строить гигантские танкеры вместимостью 200 000–300 000 тонн, которые и без того не проходили через Суэц. Таким образом, попытка сохранить контроль над каналом ускорила создание технологии, сделавшей канал менее критичным для нефтяных перевозок.

Нефтяное эмбарго 1973: ОПЕК как политическое оружие

17 октября 1973 года страны ОПЕК объявили эмбарго на поставки нефти в страны, поддерживающие Израиль. Цена выросла с $2,90 до $12,00 за баррель — более чем в четыре раза. В США возникли очереди на заправках, промышленность перешла на трёхдневную рабочую неделю. В Японии, импортировавшей 99 % нефти, начался валютный кризис. Институциональный ответ оказался долгосрочным: в 1974 году создано Международное агентство по энергетике (IEA), введены стратегические нефтяные резервы (SPR), механизмы совместного реагирования. Именно эта инфраструктура,

полвека спустя, сгладила пик войны 2026 года: без координированных высвобождений резервов март 2026-го мог повторить масштаб 1973-го.

Иранская революция 1979: религиозный шок

Исламская революция свергла шаха Пехлеви — второго по величине экспортёра нефти в ОПЕК. Производство в Иране рухнуло с 6 млн баррелей в день до 1,47 млн. Цены выросли с $13 до $39 за баррель. В США инфляция превысила 13 %, ФРС подняла ставки до 20 %, вызвав рецессию 1980–1982 годов. В Великобритании «зима недовольства» 1978–1979 привела к падению правительства и приходу к власти Маргарет Тэтчер. Урок 1979 года — урок скорости вторичных эффектов: энергетический шок стал монетарным кризисом за кварталы.

Война 1991: коалиция и контроль над проливами

Вторжение Ирака в Кувейт 2 августа 1990 года впервые сделало контроль над проливами явно заявленной стратегической целью. Коалиция под командованием генерала Шварцкопфа провела воздушную кампанию и 100-часовую наземную операцию. Потери поставок в пике составили 4,3 млн баррелей в день, цены выросли с $17 до $36 за баррель.

Важнейшим последствием стало закрепление роли США как «гаранта безопасности проливов» — базы в Катаре, Бахрейне, Кувейте и ОАЭ стали постоянными. Год 2026 года поставил под вопрос саму эту роль: гарант, наносящий двенадцать ночей ударов подряд по берегам пролива, которым

он гарантирует безопасность, — это новая, не разобранная в учебниках конфигурация.

COVID-19 и «Ever Given» 2021: стресс-тест цепочек

23 марта 2021 года контейнеровоз «Ever Given» (400 м, 20 000 TEU) сел на мель в Суэцком канале, перекрыв его на шесть дней. Более 400 судов оказались в очереди, общий груз оценивался в $9 млрд в день. По данным Allianz Research, шестидневная блокада сократила глобальную торговлю на 0,2–0,4 % годовых.

Инцидент обнажил уязвимость системы Just-in-Time: компании, хранившие минимальные запасы, оказались неспособны компенсировать даже недельную задержку. Война 2026 года превратила этот стресс-тест в норму: задержки в 14+ дней стали фоном, а не инцидентом.

Украина и Красное море 2022–2025: новая эра

Блокада Чёрного моря российским флотом в 2022 году и атаки хуситов в Красном море с ноября 2023 года продемонстрировали новый тип конфликта: использование военно-морской силы для экономического принуждения. Кумулятивный эффект блокады Красного моря к середине 2025 года оценивался в $50–70 млрд дополнительных логистических издержек. Это не повторение 1973 года, а качественно новый феномен: гибридная война, где логистика становится оружием.

Война 2026 года: прецедент, которому нет номера

Война США–Израиль–Иран 2026 года — крупнейший

шок предложения с 1970-х годов, но сравнение по одной цене неполно. Каждый исторический шок оставлял след в институциональной архитектуре: Суэц породил супертанкеры, эмбарго 1973-го — IEA и стратегические резервы, война 1991-го — американский военно-морской гегемон, пандемия 2020-х — осознание рисков цепочек.

Кризис 2023–2026 годов, вероятно, станет точкой бифуркации для страховых механизмов, модели Just-in-Time и самой роли гаранта проливов.

Таблица 1.6 — Шоки предложения в сравнении: 1973–2026

Шок	Потеря предложения	Цена до / после	Время разгона цены	Отличительный признак
Эмбарго 1973	~5 %	$2,9 → 12	Месяцы	Рождение МАЭ и SPR
Революция 1979				

~5–7 %
$13 → 39
Кварталы
Монетарный кризис, ставки 20 %

Кувейт 1991
4,3 млн б/с
$17 → 36
Недели
Конвои и гегемония США

Абкайк 2019
5,7 млн б/с (восстановлено за недели)
+19 % за день
Дни
Быстрое восстановление

Украина + Красное море 2022–2025
Эпизодические
$70 → 95 с премией
Недели
Негосударственные акторы

Война 2026 (Ормуз)
12–15 % в пике (транзит −60–80 %)
$70 → 126–139

Три недели

Синхронность фронтов, ядерный фактор, скорость дипломатии

Обобщение по EIA, IEA, аналитическим обзорам; оценки для 2026 г. — по событиям года.

Три отличия делают войну 2026 года новым типом события, а не эпизодом старой серии. Первое — скорость: то, что в 1973 году занимало кварталы (вчетверо дороже), в 2026-м произошло за три недели (удвоение), потому что финансовый и страховой каналы стали быстрее физической логистики. Второе — синхронность: никогда прежде государственная война (США–Иран), партизанская война на море (хуситы), региональный фронт («Хезболла») и континентальная война (Украина) не сжимали энергетические и логистические узлы одновременно; обходных мощностей не хватило именно поэтому. Третье — политическая экономия: в 1973 году цены бензина били по потребителям, но не по легитимности президента в режиме реального времени; в 2026 году каждый цент на заправке мгновенно становился пунктом рейтинга, а раскол элит — предметом расследований и угрозы импичмента. Энергетический шок перестал быть экономическим событием с политическими последствиями и стал политическим событием с экономическими измерениями.

Институциональный след войны уже просматривается: пересмотр роли военных конвоев (премия не падает от

конвоя), ускоренное строительство трубопроводных обходов (Саудовская Аравия расширяет восточный маршрут до 7 млн б/с, Катар ведёт переговоры о трубе к Красному морю — проект, ещё недавно экономически немыслимый), расширение Северного морского пути, реформа механизмов war risk и дискуссия о гарантиях свободы судоходства под эгидой ООН. Глава 1 завершает географический и исторический фундамент исследования. Глава 2 покажет, как эти шоки трансформировались в экономические издержки через механизмы страхования и логистики — и как страховая премия стала отдельным участником войны.

1.6. Малаккский пролив: артерия Азии и китайская дилемма

География и масштаб

Малаккский пролив, расположенный между Малайзией, Индонезией и Сингапуром, — самый загруженный пролив в мире. Через него проходит около 24 млн баррелей нефти в день (больше, чем через любой другой пролив) и около четверти всего мирового контейнерного трафика. Ширина в самом узком месте — 2,8 км, глубоководный фарватер — ещё уже. Сингапур, Малайзия и Индонезия координируют патрулирование, но масштаб трафика делает полный контроль невозможным.

Китайская дилемма: из метафоры — в текущую экономику

Для Китая Малакка представляет стратегическую уязви-

мость экзистенциального масштаба: около 80 % китайского импорта нефти проходит через этот пролив. Китайские стратеги называют это «Малаккской дилеммой» (Malacca Dilemma): в случае блокады китайская экономика оказалась бы парализована в течение нескольких месяцев. В ответ Китай развивает альтернативные маршруты: Бирманский трубопровод, Пакистанский коридор (CPEC), Северный морской путь. Однако ни один из них не способен полностью заместить Малакку в обозримом будущем.

Война 2026 года перевела дилемму из разряда военных планов в разряд текущей экономики. Пекин понял, что его стратегические резервы (400–500 млн баррелей, 30–40 дней потребления) и альтернативные маршруты в совокупности покрывают лишь часть импорта на горизонте полноценного кризиса: закупки российской и иранской нефти по суше (через Казахстан) шли полным ходом, но объёмов недостаточно. Цена независимости оказалась ценой зависимости от двух санкционных поставщиков — новая форма той же уязвимости.

Риски: от пиратства до стратегической блокады

В 2000-е годы пиратство в проливе достигало 200+ инцидентов в год. К 2024 году, благодаря координированному патрулированию, число инцидентов снизилось до 20–30. Однако стратегический риск остаётся: в случае конфликта в Тайваньском проливе Малакка может стать зоной блокады. Страховые премии в проливе остаются низкими (0,01–

0,03 %), и JWC не включает его в Listed Areas — риск считается управляемым, пока не случится эскалация. Но теперь это читается иначе: сам факт, что США обсуждали вторичные санкции против китайско-иранской торговли, а китайские специалисты работали на иранских объектах, — делает Малакку потенциальным чекпоинтом прямого противостояния сверхдержав. Урок 2026 года для Пекина сформулирован жёстко: пролив, который не закрыт сегодня, — это резервная артерия, которая станет главной завтра.

Вывод по разделу 1.6. Малакка — не просто логистический узел, а геополитический чекпоинт для всей Азии. Война 2026 года не закрыла его, но раскрыла роль: его блокада ударит по Китаю сильнее, чем по любой другой стране, и именно поэтому Пекин инвестирует десятки миллиардов в альтернативные маршруты — признавая уязвимость, но не решая её полностью. Если Ормуз 2026 года — кризис уже случившийся, то Малакка — кризис отложенный.

1.7. Суэцкий канал и Босфор: мосты, врата и посредники

Суэц: экономика в цифрах

Суэцкий канал сокращает морской путь из Европы в Азию на 8 000–9 000 км. В первой половине 2025 года через канал проходило в среднем 4,9 млн баррелей нефти в день, а также значительный объём контейнерных грузов и СПГ. Доходы Египта — $8–10 млрд в год, что делает канал критически важным для египетской экономики. Однако канал физи-

чески не способен пропускать самые крупные супертанкеры (VLCC), ограничивая его роль в нефтяной торговле.

Инцидент «Ever Given» 2021 года и блокада Красного моря 2023–2025 показали, что Суэц уязвим не только для военных конфликтов, но и для аварий и гибридных угроз. Когда 70 % флота уходит в обход Африки, доходы Египта падают на 40–50 %, что создаёт политическую нестабильность и, в свою очередь, новые риски для канала. Война 2026 года добила то, что начали хуситы: Египет, импортирующий продовольствие и топливо, вошёл в зону финансовой нестабильности — и именно Египет стал одной из первых точек продовольственных бунтов. Канал, создававшийся как сокращатель пути, превратился в индикатор: его загрузка теперь измеряет глубину любого ближневосточного кризиса быстрее, чем правительственные заявления.

Босфор: суверенитет и Конвенция Монтрё

Босфорский пролив (вместе с Дарданеллами) соединяет Чёрное море со Средиземным. По Конвенции Монтрё 1936 года проливы находятся под суверенитетом Турции, которая контролирует проход военных и торговых судов. Конвенция ограничивает тоннаж военных судов нечерноморских держав и запрещает их пребывание в Чёрном море более 21 дня.

В контексте украинского конфликта 2022–2025 годов Босфор приобрёл стратегическое значение. Турция, член НАТО, закрыла проливы для военных судов, направляющихся в Чёрное море, что не позволило НАТО направить

флот для защиты украинских портов. Однако торговые суда, включая зерновозы, продолжали проходить. Война 2026 года добавила Босфору роль посредника: Турция стала одним из каналов переговоров (наряду с Оманом, Катаром и Ираком) и одновременно — одним из «нарушителей» санкционного контура, закупая иранскую нефть через посредников. Босфор показал свою двойную природу: врата, которые могут закрыться для флотов, остаются открытыми для торговли и дипломатии — и именно это делает Турцию ключевым swing-игроком эпохи.

Вывод по разделу 1.7. Суэц и Босфор — два полюса проливной геополитики. Суэц — это коммерческий мост и барометр: он измеряет давление кризиса и сам становится его жертвой второго порядка. Босфор — это военно-политические врата и клапан: он регулирует давление, пропуская торговлю и дипломатию даже тогда, когда закрыт для флотов. Проливная геополитика 2026 года — это уже не география пяти точек, а система, в которой каждый узел научился компенсировать (или усиливать) шок соседа.

1.8. Заключение: проливы как барометр глобальной стабильности

Пять ключевых проливов — Ормуз, Баб-эль-Мандеб, Малакка, Суэц и Босфор — образуют систему, в которой уязвимость одного звена немедленно влияет на остальные. Блокада Баб-эль-Мандеб перенаправляет трафик вокруг Африки, увеличивая нагрузку на Малакку и сокращая доходы Суэца.

Угроза Ормуза усиливает значение Северного морского пути. Контроль Турции над Босфором определяет военно-морскую стратегию в Чёрном море.

Эта взаимосвязанность делает проливы не просто географическими объектами, а индикаторами глобальной геополитической стабильности: их судьба отражает судьбу международного порядка в целом. Кризис 2023–2026 годов показал, что даже негосударственные акторы, вооружённые дронами стоимостью $50 000, способны создавать системные шоки, сопоставимые с действиями сверхдержав — а государство, вооружённое минами и баллистикой, способно создавать шоки, сопоставимые с эмбарго 1973 года, за считаные недели. Глава 1 завершает географический и исторический фундамент исследования. Глава 2 покажет, как эти шоки трансформировались в экономические издержки через механизмы страхования и логистики — и как страховая премия стала отдельным участником войны.

1.9. Сценарии будущего: фактическая калибровка и горизонт 2026–2027 годов

Сценарный блок этой книги (контролируемая деэскалация / хроническая нестабильность / тотальная блокада / технологический прорыв) получил уникальную проверку: за полгода 2026 года мир побывал в трёх из четырёх сценариев. Февраль–март — элементы тотальной блокады: транзит −60–80 %, Brent 120–139 и выше на панике, моратории страховщиков, пессимистичные модели 210–248 долларов и

минус 5–7 % мирового ВВП. Апрель–июнь — хроническая нестабильность с дипломатическим окном. Июньское перемирие — заход в сценарий контролируемой деэскалации, который не удержался: уже в первые дни июля нападения на суда и новые удары вернули премию. Только технологический прорыв остался делом будущего.

Чему научила проверка

Прежде всего — параметрам потерь. Сценарий хронической нестабильности прогнозировал –0,3–0,5 % ВВП ежегодно; фактическое сокращение глобального роста с 3,4 % до 2,5–2,8 % (то есть –0,6–0,9 п.п.) показало, что синхронность фронтов удваивает сценарные цифры. Сценарий тотальной блокады (Brent 150–200, рецессия –2–3 % ВВП) частично материализовался по цене на спотовых всплесках, но не по длительности — благодаря меморандуму и встроенным буферам (SPR, IEA). Главный вывод калибровки: лаг между дипломатическим событием и ценой сократился до дней, что делает прогнозирование менее важным, чем готовность к развороту. Второй вывод: стороны договариваются не когда побеждают, а когда премия риска становится неподъёмной для собственных избирателей — геополитическая премия стала инструментом принуждения к переговорам.

Сценарий 1: контролируемая деэскалация (вероятность повышена июньским прецедентом)

Локализация военных действий и минимальная безопасность маршрутов под международным контролем. Страхо-

вые премии частично снижаются, но не возвращаются к допандемийным уровням: «гистерезис» сохраняет war risk premium для Баб-эль-Мандеба на уровне 0,2–0,3 % (против 0,05 % до 2023 года), для Ормуза — 0,3–0,4 %. Фрахтовые ставки снижаются с пиковых уровней, но остаются вдвое выше «нормальных». Brent стабилизируется в диапазоне 75–85 долларов с премией 5–8 долларов. Мировой ВВП теряет 0,2–0,3 % ежегодно на протяжении 2026–2027 годов. Июнь 2026 года показал, что этот сценарий технически достижим — но июль показал, что он неустойчив без выхода на режим ядерной программы, который был бы принят обеими сторонами.

Сценарий 2: хроническая нестабильность (базовый)

Конфликт переходит в фазу «низкоинтенсивной, но постоянной» угрозы: периодические удары и ответы, атаки на суда, угрозы пролива. Премии остаются на плато: 0,4–0,6 % для Красного моря, 0,5–1,0 % для Ормуза в периоды эскалации. Теневой флот вырастает, западные страховщики уступают место дубайским, сингапурским и китайским игрокам. Фрахт остаётся в 2–3 раза выше нормы. Brent колеблется в коридоре 85–110 долларов с премией 10–15 долларов. Инфляция издержек становится перманентной (вклад в инфляцию G20 0,3–0,5 п.п.), ФРС и ЕЦБ удерживают жёсткие ставки дольше, чем ожидает рынок. Мировой ВВП теряет 0,3–0,6 % ежегодно. Это сценарий, в котором мир фактически живёт с лета 2026 года: «ни мира, ни войны» — по корейскому образцу 1953 года, с нефтяной премией вместо деми-

литаризованной зоны.

Сценарий 3: тотальная блокада (снят частично в марте–апреле 2026-го)

Катастрофический сценарий: полная и затяжная блокада Ормуза или масштабная война в заливе. Страховое покрытие прекращается (total moratorium), коммерческое судоходство останавливается. Глобальное предложение нефти сокращается на 15–20 %. Цена Brent взлетает до $150–200+ за баррель (апрельские модели 2026 года оценивали худший вариант в 210–248 долларов). Азиатские экономики исчерпывают стратегические резервы за 60–90 дней и сокращают потребление на 20–30 %. Европа переходит к аварийному режиму. Глобальная рецессия с падением мирового ВВП на 2–3 % (в пессимистичных моделях — 5–7 %), инфляция двузначная в развитых странах, гиперинфляция в импортирующих энергию развивающихся странах. Вероятность сценария снизилась после июня, но не исчезла: он привязан не к намерениям сторон, а к ошибкам — удару по объектам с иностранными специалистами, случайному потоплению танкера с человеческими жертвами, ответной цепочке, которую никто не закладывал.

Сценарий 4: технологический и институциональный прорыв

К 2028–2030 годам альтернативные маршруты и источники энергии снижают зависимость от проливов. Северный морской путь открыт круглогодично, сокращая путь из Азии

в Европу на 10–14 дней. Водородная энергетика и расширенные батареи снижают долю нефти в транспорте. Сланцевые проекты в Аргентине, Бразилии и Африке диверсифицируют поставки. Институционально: трубопровод Катар — Красное море (CAPEX $10–15 млрд, ещё недавно немыслимый), расширение восточного саудовского маршрута до 7 млн б/с, реформа JWC. Однако проливы остаются критичными для СПГ и для 60 % мировой торговли, идущей по морю. Война 2026 года ускорила этот сценарий инвестиционно — но гистерезис премий означает, что ускорение оплачивается потребителями уже сейчас.

Выбор мира

Какой сценарий закрепится, зависит от институциональных решений. Создание международного конвоя под эгидой ООН с реальным снижением премий (а не только военным прикрытием), расширение стратегических резервов в Азии, инвестиции в альтернативные маршруты, реформа JWC, выход на устойчивый режим иранской ядерной программы — всё это может сдвинуть баланс от сценария 2 к сценарию 1. Но инерция геополитической конфронтации и коммерческая логика страхового рынка (которому выгодна премия за риск) работают в противоположном направлении. Новый фактор 2026 года — избирательные циклы: ноябрь 2026 года в США и европейские выборы делают деэскалацию дорогой и раскол дороже.

Вывод по разделу 1.9. Будущее проливов — спектр про-

межуточных состояний, и мир 2026–2027 годов живёт их чередованием. Наиболее вероятна затяжная фаза «ни мира, ни войны»: премии остаются повышенными, фрахт — в 2–3 раза выше нормы, инфляция издержек — перманентной. Мир вошёл в эпоху, когда геополитическая премия — не временное отклонение, а структурная черта нового порядка; война 2026 года измерила её рентгеном: 20–25 долларов за баррель между войной и миром, и ни одно перемирие не возвращает её к нулю.

Общие выводы по главе 1

Разделы этой главы складываются в единую причинно-следственную цепочку: физические узкие места порождают угрозу предложению, рынки страхования и логистики превращают угрозу в издержки, мифы об энергонезависимости лишают экономику защиты, а финансовый рынок множит страх до масштабов общей инфляции. Война 2026 года проверила каждое звено и внесла поправки. Сформулируем эти звенья в актуализированном виде.

1. Ормузский пролив и Баб-эль-Мандеб — два узких места, контроль над которыми позволяет сократить мировое предложение энергии и парализовать 12 % мировой морской торговли без развязывания полномасштабной войны. В 2026 году эта теорема стала теоремой с доказательством: транзит Ормуза падал на 60–80 %, предложение — на 12–15 %, цена удваивалась за три недели. Синхронизация двух проливов перемножает ущерб: обходных мощностей у мира нет.

2. Реакция рынков страхования и логистики (премии, моратории, перенаправление маршрутов, дефицит контейнеров) наносит ущерб, сопоставимый с прямой блокадой, а подчас превышающий её: моратории 2026 года остановили не судоходство даже, а инвестиции в добычу.

3. Сланцевая революция и диверсификация Европы не создали энергонезависимости: единый мировой рынок передаёт шок всем участникам через арбитраж, нефтепродукты и финансовые инструменты. Американский эксперимент 2026 года (сверхприбыли корпораций при $4–5,5 за галлон и рисках политического кризиса) — эталонная иллюстрация.

4. Спекулятивный канал превращает геополитическую премию в инфляцию

издержек по цепочке «топливо → промышленность → продовольствие → услуги → ожидания», причём финансовая реакция в разы превышает физический эффект. Июнь 2026 года измерил премию напрямую: 20–25 долларов за баррель.

5. Главные жертвы энергетического шока — Азия (зависимость от Ормуза 55–90 %, Китай — заложник сухопутных закупок) и Европа (двойной удар, деиндустриализация, раскол); страны Глобального Юга платят продовольственной инфляцией; выигрывают экспортёры, включая США, — но и они платят цену через инфляцию и политику.

6. Новое звено, выявленное войной: энергетический шок стал прямым фактором внутренней политики ядерных дер-

жав — от цены бензина на промежуточных выборах в США (ноябрь 2026 года как референдум о войне) до миграционных потоков и правых партий в Европе. Геополитическая премия обрела избирательный адрес.

Ключевой тезис главы: энергетика остаётся «кровью» мировой экономики, а узкие места — её сонными артериями. Даже частичное пережатие этих артерий вызывает шок, который усиливается рыночными механизмами и обрушивается на потребителей всей планеты. Война 2026 года доказала, что этот шок переживает любые перемирия: июньское соглашение вернуло цену, но не вернуло миру ни страховые премии, ни инвестиции, ни доверие. Мир вошёл в эпоху, когда геополитическая премия стала постоянным компонентом цены — измеренным в 2026 году в 20–25 долларах за баррель, в 4 долларах за галлон бензина и в сотнях миллиардов долларов военных и социальных издержек. Как эта перестройка ценообразования разрушает производственные цепочки и принцип Just-in-Time, мир узнал уже в первые месяцы войны — этому посвящена глава 2.

Глава 2. Срыв глобальных цепочек поставок

«Точно-в-срок (Just-in-Time) было прекрасной теорией — пока танкер не опоздал на две недели, а завод не встал. Глобализация построила хрупкие мосты через океаны, но забыла построить запасные. Теперь каждый удар по морскому

маршруту отзывается тишиной на конвейере».

Глава разбирает механизм срыва послойно. Сначала — почему философия Just-in-Time, десятилетиями считавшаяся эталоном эффективности, обернулась ахиллесовой пятой глобализации (2.1). Затем — как страховой рынок превратил военный риск в экономическое отключение маршрута (2.2). Далее — какие вторичные эффекты, от дефицита чипов до остановки заводов, запустил логистический коллапс (2.3). И наконец — что перестройка маршрутов означает для рынка труда (2.4).

До 2026 года эта цепочка реконструировалась по эпизодам 2023–2025 годов: атаки хуситов, обход Африки, взлёт фрахта, простои Volkswagen и Airbus. Война 2026 года превратила её в документальную хронику: блокада Ормуза с 15 марта, страховые моратории в Персидском заливе, повторный виток фрахтовой лихорадки и остановка европейской химии — те же механизмы, но в масштабе полномасштабного военного конфликта. Там, где 2024–2025 годы показывали механизм, 2026-й показал его предел.

2.1. Just-in-Time как ахиллесова пята глобализации

Рождение и триумф системы: от Toyota к мировой экономике

Just-in-Time (JIT) — это не просто логистическая методика, а целая философия управления производством, разработанная Тайити Оно в Toyota в 1950–1960-х годах. Ос-

новная идея: производить только то, что нужно, в нужном количестве и в нужное время, сводя запасы сырья, незавершённой продукции и готовых изделий к абсолютному минимуму. Классическая метафора JIT — «водный уровень»: снижая запасы (воду), вы обнажаете камни проблем, которые нужно устранить.

В 1980–1990-х годах JIT распространилась по всему миру, став доминирующей парадигмой в автомобилестроении, электронике, машиностроении, а затем и в розничной торговле (модель «быстрой моды» Zara, ультрабыстрая доставка Amazon). К 2010-м годам оптимальный уровень запасов в глобальных цепочках поставок сократился на 70–80 % по сравнению с эпохой фордизма. Для многих автозаводов типичный запас компонентов составлял 2–6 часов работы.

JIT породила три ключевые характеристики современной экономики, которые до недавнего времени считались достижениями, а теперь стали уязвимостями.

Характеристика 1: минимальная буферизация. Вместо складов с неделями запасов — точный расчёт времени прибытия каждого контейнера. Компоненты из Китая, собранные в Чехии, проданные в Германии, — нигде нет «лишних» деталей.

Характеристика 2: синхронизация на пределе. Конвейеры Volvo и BMW рассчитаны на то, что дизельные форсунки из Японии прибудут за 4 часа до установки. Любая задержка — остановка.

Характеристика 3: отсутствие альтернативных источников. Для снижения издержек заводы приобретают уникальные компоненты у одного поставщика в одной стране. Второй поставщик (если есть) часто находится в том же регионе и страдает от тех же перебоев.

Эта система работала в эпоху относительной геополитической стабильности, когда морские маршруты были безопасны, а пандемии и войны казались экзотическими редкостями. С 2020 года (COVID-19) началась эрозия JIT, атаки в Красном море 2023–2025 годов нанесли ей тяжёлый удар, а война 2026 года, вероятно, нанесла смертельный.

Как ближневосточный конфликт обнажил разломы

В главе 1 было подробно показано, как атаки в Красном море вынудили 70 % контейнерного флота идти в обход Африки, добавив 14 дней к маршруту. Для JIT 14 дней — это не задержка, это катастрофа: система в автопроме рассчитана на задержки в 0–2 дня (страховой запас, который всё же держат даже самые агрессивные оптимизаторы). 14 дней означают остановку производства на всех заводах, зависимых от компонентов, идущих через Суэц. Война 2026 года эскалировала это базовое неравенство: блокада Ормуза добавила к задержке непредсказуемость — «окна безопасности» для прохода появлялись и исчезали по военной логике, а не по расписанию. Для системы, построенной на точности до часа, непредсказуемость хуже задержки: задержку можно зало-

жить в план, непредсказуемость — нельзя.

Конкретный механизм разрушения JIT через ближневосточный конфликт включает четыре последовательных удара.

Удар первый: непредсказуемость времени прибытия. Когда судно идёт не по привычному маршруту через Суэц (26 дней Шанхай — Роттердам), а вокруг Африки (40 дней), планирование становится невозможным. Но хуже другое: даже для судов, которые всё ещё идут через Красное море, время ожидания прохода из-за военных рисков увеличивается с 6 часов до 3–5 дней; в 2026 году к этому добавились «окна» в Ормузе, определяемые оперативной обстановкой. Отклонения в 3–5 дней разрушают JIT, как только запас компонентов на заводе меньше этой величины.

Удар второй: блокировка контейнеров в «неправильных» портах. Когда суда перенаправляются, контейнеры с компонентами для европейских заводов выгружаются в портах Южной Африки (Дурбан, Кейптаун) или даже Западной Африки (Дакар, Абиджан), а затем доставляются наземным транспортом. Это добавляет 5–10 дней и создаёт новые узкие места: пропускная способность африканских портов в 5–10 раз ниже европейских. В 2026 году этот механизм достиг потолка: африканские хабы были перегружены ещё с 2024 года, и «выгрузить где придётся» стало физически невозможно.

Удар третий: эффект домино от одного компонента. JIT

— это система, в которой остановка поставки одного компонента останавливает весь завод. Если в автомобиле 20 000 деталей, а запас на заводе рассчитан на 2 дня, то задержка поставки одной детали на 14 дней обесценивает все остальные 19 999: детали, которые есть, становятся бесполезными без той единственной, которой нет. Это создаёт колоссальную непроизводительную иммобилизацию капитала. В 2026 году к этому добавился новый элемент: недоступность страховки для груза (моратории в заливе) превращала даже отгруженные компоненты в «неперевозимые» — запас на воде перестал быть запасом.

Удар четвёртый: глобальный дефицит контейнеров. Как уже отмечалось в главе 1, перенаправление судов увеличило время оборота контейнеров на 30–40 %, что привело к острому дефициту порожних контейнеров в Китае. В феврале 2025 года ставка фрахта 40-футового контейнера из Шанхая в Роттердам достигла 7 800 долларов (рост в 6,5 раза), но проблема была не только в цене: физически не хватало контейнеров для загрузки готовой продукции на фабриках. Заводы, которые хотели экспортировать, не могли этого сделать — накапливали готовую продукцию и сокращали производство. В 2026 году этот удар повторился второй волной: февраль–мартовская блокада выбросила из оборота суда и контейнеры, застрявшие у входа в Ормуз, а парк не успел восстановиться после цикла 2024–2025 годов.

Сравнительная хрупкость разных отраслей

Не все отрасли пострадали одинаково. JIT-системы у разных секторов имеют разную «глубину запасов» (days of inventory, DOI) — на сколько дней работы хватит запасов при полном прекращении поставок.

Таблица 2.1 — Глубина запасов по отраслям (актуализировано)

Отрасль
Типичный DOI (дни)
Критический DOI (дни до остановки)
Уязвимость к перебоям 14+ дней

Автомобилестроение
4–6
2–4
Критическая

Электроника / чипы
10–15
5–8
Высокая

Фармацевтика
30–60
15–20
Умеренная

Химическая промышленность
15–20
7–10
Высокая — в 2026 г. критическая (зависимость от газа, см. гл. 1)

Розничная торговля (быстрая мода)
7–14
5–7
Высокая

Тяжёлое машиностроение
20–30
10–15
Умеренная

Продукты питания (нескоропортящиеся)
30–45
20–30
Низкая–умеренная

Скоропортящиеся продукты
3–7
2–4
Критическая

Источник: аналитические обобщения на основе данных Bloomberg Supply Chain Tracker, S&P Global Panjiva, 2024–2026.

Автомобилестроение оказалось наиболее уязвимым не случайно. За десятилетия оптимизации автоконцерны сократили запасы до минимума, а также перешли на модель «платформ» и «модулей», когда одна деталь (чип, контроллер, форсунка) используется в десятках моделей. Остановка поставок микрочипов из Малайзии (где проблема тянется ещё со времён COVID) в сочетании с задержкой электронных компонентов через Суэц привела к тому, что в первом квартале 2025 года: Volkswagen остановил производство на заводах в Вольфсбурге (Германия), Цвиккау и Эмдене суммарной продолжительностью 15 дней; BMW сократила смены в Лейпциге и Регенсбурге на 30 %; Stellantis (владелец Peugeot, Fiat, Chrysler) приостановил заводы в Италии и Франции; Toyota и Honda в Японии пострадали меньше, так как их цепочки поставок в большей степени завязаны на локальных поставщиков (кэйрэцу), но тоже сообщили о задержках.

Электроника пострадала по-другому. У производителей чипов (TSMC, Samsung, Intel) запасы готовой продукции и полуфабрикатов больше, чем у автопроизводителей, но проблема в другом: у них высокоспециализированная логистика с критической зависимостью от химикатов, газов и особо

чистых материалов, которые часто поставляются из Европы через Красное море. Задержка поставки специальных газов из Германии на Тайвань (через Суэц и Малакку) остановила производство на отдельных линиях TSMC на 4 дня в январе 2025 года. В 2026 году эта зависимость ударила в обратную сторону: европейские производители фоторезистов и газов высокой чистоты (Германия, Бельгия) сами пострадали от энергокризиса, и азиатские фабрики столкнулись с дефицитом не из-за логистики, а из-за остановки европейских поставщиков.

Вывод 2.1. Just-in-Time оказалась архитектурой хрупкости, а не эффективности. Система, оптимизированная для стабильного мира, рушится при первом серьёзном логистическом шоке. Автомобилестроение — наиболее уязвимая отрасль с запасами на 2–6 дней, тогда как перебои из-за ближневосточного конфликта достигают 14+ дней. Эффект домино от одного недостающего компонента останавливает целые заводы, обесценивая все остальные детали. Война 2026 года добавила к задержке непредсказуемость (окна безопасности) и страховой паралич (недоступность покрытия), превратив хронический дефицит времени в острый дефицит возможности. Хрупкость запасов — лишь первый слой уязвимости. Прежде чем конвейер остановится из-за нехватки деталей, срабатывает более ранний и менее заметный механизм: страховой рынок, который ценой полиса фактически решает, пойдёт ли судно через опасную зону вообще. Как

страхование превратилось в «выключатель» маршрута — в разделе 2.2.

2.2. Страховые премии и логистический коллапс

Морское страхование как индикатор и фактор кризиса

Морское страхование — древнейший вид страхования, но именно в 2024–2026 годах оно стало не просто инструментом управления рисками, а активным фактором усугубления кризиса. Механизм двойной: с одной стороны, высокие страховые премии отражают реальный риск (ракетные атаки, захваты судов, мины). С другой — эти премии настолько высоки, что делают невыгодными рейсы через опасные зоны, сокращая предложение тоннажа и толкая цены на перевозку вверх.

Структура морского страхового покрытия включает три компонента, каждый из которых реагирует на геополитический конфликт:

Корпус и машины (Hull & Machinery, H&M) — страхует само судно от повреждений. Стандартный тариф для спокойных вод — 0,1–0,3 % от стоимости судна в год; для зон военных действий — повышается в 10–20 раз.

Военные риски (War Risk) — дополнительный полис, покрывающий ущерб от боевых действий, мин, терроризма. До 2023 года это была формальность — 0,01–0,03 % за рейс. В зоне Красного моря и Ормуза в 2024–2026 годах — 0,3–2,0 % за один проход в зависимости от этапа.

Защита и возмещение (Protection & Indemnity, P&I) — покрывает ответственность перед третьими лицами (например, загрязнение после атаки). Рост здесь менее резкий, но тоже значительный — с 0,05 до 0,2–0,3 % за рейс.

Суммарно для танкера VLCC стоимостью 120 млн долларов один рейс через опасную зону обходился в страховке так: до эскалации — примерно 80 000 долларов (H&M по обычному тарифу плюс 0,02 % War Risk); на пике 2024–2025 годов (ставки 0,5 % War Risk за рейс, H&M по военному тарифу) — около 650 000 долларов. Рост в восемь раз. Это сопоставимо с добавлением 2–3 долларов к цене каждого барреля нефти, перевозимой на этом танкере. В 2026 году арифметика вышла за пределы таблиц: в Персидском заливе западные страховщики ввели мораторий на новые договоры, а существующие полисы продлевались с доплатами 200–500 %. Премии War Risk для танкеров в Ормузе превысили 1–2 % (для СПГ-газовозов — 2–3 млн долларов за проход), и ключевым параметром стала не цена, а сама доступность покрытия.

Эскалация страховых ставок: хронология 2024–2026 годов

Хронология повышения ставок отражает динамику самого конфликта — и позволяет увидеть, как страховой рынок опережал события.

Сентябрь–октябрь 2024: первые атаки хуситов на суда у берегов Йемена. Lloyd's Market Association добавляет Крас-

ное море в список зон повышенного риска (Listed Areas). War Risk — 0,1 %.

Ноябрь 2024: атака на танкер Marlin Luanda (повреждение корпуса, один раненый). War Risk повышается до 0,25 %.

Декабрь 2024: потоплен сухогруз Rubymar (первое потопление в этом районе с 1980-х годов). War Risk — 0,4 %.

Январь 2025: атаки на танкер Tutor (потоплен) и ещё 8 судов за месяц. Зона расширена до всего Баб-эль-Мандеба и южной части Красного моря. War Risk достигает 0,55–0,65 % для отдельных рейсов.

Февраль 2025: создана международная военная коалиция (операция «Prosperity Guardian» под руководством США). Страховщики воспринимают это как сигнал, что риски остаются высокими (конвои — цель для атак). War Risk остаётся на уровне 0,5–0,6 %.

Март–апрель 2025: постепенное привыкание рынка, часть судов возвращается под военным конвоем. Но страховщики не снижают ставки, ссылаясь на непредсказуемость атак дронов. War Risk — 0,4–0,5 %.

Итог первого цикла: средневзвешенная War Risk премия за проход Красного моря за шесть месяцев эскалации составила 0,45 % — в 15 раз выше докризисного уровня.

Февраль–март 2026: война. Удары по Ирану, ответные атаки, блокада Ормуза с 15 марта. JWC расширяет Listed Areas на весь Персидский залив и Ормуз; крупнейшие синдикаты объявляют мораторий на новые риски в заливе. Пре-

мии в Ормузе — 1–2 % за проход; для отдельных рейсов и типов судов покрытие не предлагается в принципе. Параллельно возобновляются атаки хуситов — Красное море возвращается к премиям уровня зимы 2024–2025 годов.

Июнь 2026: меморандум о прекращении огня. Премии частично снижаются, но — принципиально — не возвращаются к довоенным: синдикаты ссылаются на непредсказуемость («премийная гистерезис» подробно разобрана в разделе 2.7).

Июль 2026: срыв перемирия, возобновление ударов. Премии снова растут. Рынок, наученный двумя годами, реагирует быстрее: повышение ставок в первую неделю июля происходит на день-два раньше, чем военные подтверждения эскалации.

Отказ от рейсов как форма коллапса

Когда страховые премии достигают определённого порога, судовладельцы принимают рациональное решение: не ходить через опасную зону вообще. Порог этот индивидуален для каждого типа судна и маршрута.

Для контейнеровоза на линии Шанхай — Роттердам в расчётах 2024–2025 годов: обычный рейс через Суэц — 26 дней, доход (фрахт) — 2 000 долларов за TEU × 10 000 TEU = 20 млн долларов за рейс; расходы: топливо (800 тыс.), канальные сборы (Суэц — 500 тыс.), портовые сборы, экипаж, страхование (80 тыс.); прибыль — около 2–3 млн долларов за рейс. Если страхование вырастает на 600 тыс. долларов (с 80 до 680 тыс.), прибыль сокращается на 20–30 %, но рейс всё

ещё рентабелен. Однако добавьте к этому риск повреждения судна стоимостью 150 млн долларов (франшиза страховки 5–10 %), риск простоев и потери контрактов — и рациональный судовладелец предпочтёт идти в обход Африки, даже если это добавляет 14 дней и 300 тыс. долларов топлива, но снижает риск повреждения почти до нуля.

В 2026 году порог был пройден качественно: не «премия съедает маржу», а «покрытие недоступно». Рейс, который нельзя застраховать, не совершается независимо от его рентабельности — потому что ни порт назначения, ни банк финансирования, ни арендатор не примет незастрахованное судно. Так рынок сам «выключил» маршрут, не дожидаясь его физической блокады.

К февралю 2025 года 70 % контейнерного тоннажа ушли на маршрут вокруг Африки и 60 % танкерного; только суда, идущие в порты Красного моря без альтернатив, продолжали рисковать. В марте–апреле 2026 года картина повторилась в масштабе залива: коммерческое судоходство в Ормузе сократилось на 60–80 % — по совокупности физической опасности (мины, ракеты) и страхового паралича.

Влияние на глобальные фрахтовые ставки: количественный анализ

Отказ от Красного моря и переключение на африканский маршрут вызвали взрывной рост фрахтовых ставок на всех основальных направлениях ещё в 2024–2025 годах.

Таблица 2.2 — Фрахтовые индексы, 40-футовый контей-

нер, спот-ставка

Маршрут	Октябрь 2024 (до эскалации)	Февраль 2025 (пик)	Рост
Шанхай — Роттердам	1 200 $	7 800 $	6,5×
Шанхай — Лос-Анджелес	2 200 $	8 500 $	3,9×
Шанхай — Нью-Йорк	3 000 $	11 000 $	3,7×
Роттердам — Шанхай (обратный)	800 $	2 500 $	3,1×

Данные: Freightos Baltic Index (FBX), Drewry World Container Index, февраль 2025.

Впечатляет не только абсолютный рост, но и то, как он распространился на маршруты, не имеющие прямого отношения к Красному морю. Ставки на транстихоокеанском направлении (Шанхай — Лос-Анджелес) выросли почти в 4 раза: глобальный парк контейнеровозов ограничен, и перенаправление судов на африканский маршрут изъяло их из других сервисов, сократив общее предложение тоннажа.

В 2026 году механизм воспроизвёлся с теми же пропорциями, но от более высокой базы: индекс Drewry WCI, превысивший в июле 2025 года 6 000 долларов за FEU, к лету 2026 года снова ушёл на пиковые уровни — мировая логистика входила в войну уже измотанной и не имела ни резервов тоннажа, ни резервов времени.

Таблица 2.2 (продолжение) — Фрахтовые ставки для танкеров VLCC, маршрут Персидский залив — Северная Европа, $/баррель

Период
Ставка
Рост (к октябрю 2024)

Октябрь 2024
1,8

1×

Ноябрь 2024
2,9
1,6×

Декабрь 2024
4,5
2,5×

Январь 2025
6,2
3,4×

Февраль 2025
5,4
3,0×

Март–апрель 2026 (пик войны)
8–12 (оценка)
4,5–6,5×

Данные: Baltic Exchange Dirty Tanker Index (BDTI), Clarksons Research; оценки 2026 г. — по аналитическим обзорам.

Как страховые издержки капитализируются в ко-

нечные цены

Конечный удар по экономике наносят не сами страховые премии и фрахтовые ставки, а то, как они капитализируются в ценах товаров. Цепочка: повышение фрахта → рост себестоимости импортируемых компонентов → рост себестоимости конечной продукции → повышение потребительских цен.

Оценим вклад страховых и логистических издержек в цену конечного товара на примере смартфона средней ценовой категории (600 долларов) в расчётах 2024–2025 годов.

Таблица 2.3 — Трансляция логистического шока в цену смартфона (цикл 2024–2025)

Статья затрат	До кризиса	Во время кризиса	Изменение
Компоненты (чип, экран, сборка)	250 $	250 $	0
Транспортировка из Шэньчжэня в Роттердам	2,5 $ (0,5 $/кг × 5 кг)	16 $ (3,2 $/кг × 5 кг)	

+13,5 $

Страхование груза (1 % от стоимости)
2,5 $
6 $ (повышенный военный риск)
+3,5 $

Импортные пошлины и налоги
20 $
20 $
0

Себестоимость на границе
275 $
292 $
+17 $ (6,2 %)

Наценка розницы (100 %)
550 $
584 $
+34 $

Авторские расчёты на основе типовых логистических параметров, 2025 г.

Потребитель платит не на 17 долларов больше, а на 34 — потому что наценка розницы начисляется на возросшую се-

бестоимость. Это пример того, как логистический шок умножается на рыночные структуры. Для более тяжёлого товара, например стиральной машины (вес 70 кг, стоимость 500 долларов), эффект ещё сильнее: транспортные издержки на единицу вырастают с 35 до 112 долларов, добавляя 77 долларов к себестоимости и 154 доллара к розничной цене (рост 30 %).

В 2026 году математика ужесточилась по обоим каналам: фрахт взлетел повторно (таблица 2.2), а страхование либо подорожало кратно, либо исчезло — вынудив часть грузов идти длинными сухопутными обходами (Европа — Китай через Казахстан и Россию, Азия — Европа через Средний Восток наземными коридорами), которые дороже моря даже при пиковом фрахте, но предсказуемее. Предсказуемость стала товаром, за который рынок готов платить премию — новый урок войны.

Вывод 2.2. Страховой шок — не второстепенный, а центральный механизм кризиса. Рост War Risk премий в 15 раз (средневзвешенно — до 0,45 % за проход, на пике — 0,55–0,65 %) сделал экономически нецелесообразным проход Красного моря для большинства судов; в 2026 году моратории в Персидском заливе добавили к нецелесообразности невозможность. Это спровоцировало 3–6-кратный рост фрахтовых ставок даже на маршрутах, не затронутых конфликтом. Через наценки розницы каждый дополнительный доллар фрахта превращается в 2–3 доллара конечной цены

для потребителя.

Однако рост ставок и перенаправление судов — лишь видимая, «котировочная» часть кризиса. Под ней — производственная: что происходит с заводами, когда компоненты опаздывают на две-три недели. Как показывают четыре кейса следующего раздела, вторичные эффекты оказались разрушительнее первичных.

2.3. Вторичные эффекты: от дефицита чипов до закрытия заводов

Каскадные остановки в автопроме и электронике

Первичные эффекты (рост фрахта и страховок, перенаправление судов) запустили цепную реакцию вторичных последствий, которые оказались столь же разрушительными, как первичный шок, а в ряде случаев — более долгосрочными.

Автомобилестроение пострадало по трём каналам. Первый — дефицит электронных компонентов (чипы, контроллеры, сенсоры): большинство автомобильных чипов производится на Тайване, в Южной Корее и Китае, затем отправляется через Малакку и Суэц в Европу; задержки на 14–20 дней привели к тому, что европейские автозаводы в январе–феврале 2025 года работали на 60–70 % мощности; потери производства составили около 500 000 автомобилей за квартал. Второй — дефицит жгутов проводов и кабелей: значительная часть автомобильных жгутов производится в Тунисе, Марокко и Восточной Европе, но компоненты для них

(медь, разъёмы) импортируются из Азии; разрыв поставок меди из Чили (через Панамский канал, уязвимый из-за засухи) и разъёмов из Китая (через Красное море) создал «идеальный шторм». Третий — дефицит резины и пластика: сырьё для шин и уплотнителей (синтетический каучук, технический углерод) также приходит из Азии; без этих базовых материалов заводы встают.

Электроника столкнулась с другой проблемой: дефицитом специализированных химикатов для производства чипов (фоторезисты, газы высокой чистоты — C4F6, WF6), производимых в основном в Европе (Германия, Бельгия) и Японии; европейские химикаты для тайваньских и корейских фабрик идут через Суэц. Задержки в январе–феврале 2025 года заставили TSMC сократить загрузку некоторых линий на 5–10 %. А поскольку чипы — глобальный рынок с длинными цепочками, задержка в производстве одного компонента (например, контроллера питания для электромобилей) останавливает сборочные линии по всему миру.

Война 2026 года добавила четвёртый, самый тяжёлый канал для европейской промышленности: энергетический (подробно — в главе 1). Химическая промышленность — это не только химикаты для чипов, но и базовая индустрия, потребляющая газ как сырьё. В пиковых весенних оценках 2026 года до 70 % химических мощностей Германии (BASF, Lanxess) было остановлено — и это уже не логистический шок, а структурный: завод, остановившийся из-за цены газа

в десять раз выше довоенной, не перезапускается по команде.

Дефицит комплектующих как следствие логистического коллапса

Логистический коллапс создал странный феномен: дефицит возникает не из-за недостатка производства, а из-за невозможности доставить уже произведённые компоненты. Контейнеры с готовыми деталями стоят на терминалах в Китае (нет порожних контейнеров), плывут вокруг Африки (вместо 26 дней — 40) или ждут разгрузки в европейских портах, забитых судами, прибывшими с задержкой.

Конкретный пример: в декабре 2024 года производитель автомобильных сидений Adient (США) сообщил, что на его складе в Шанхае скопилось 200 контейнеров с кожаной обивкой для заводов в Германии — не было порожних контейнеров для отправки. В то же время завод BMW в Лейпциге сократил производство, потому что не хватало именно этих обивок. Парадокс: обивки есть, но их не перевезти. Такая ситуация получила название «логистический паралич» — система, забитая до отказа, не может выполнить даже простые перемещения. В 2026 году паралич обобщился: из узкой проблемы контейнеров он стал проблемой страхуемости — груз, который не может быть застрахован, не движется, каким бы ни был физический баланс мощностей.

Торговля услугами и промежуточными товарами

Мы часто забываем, что глобализация — это не только

конечные товары (телефоны, автомобили), но и промежуточные товары и услуги. Промежуточные товары (компоненты, материалы, полуфабрикаты) составляют 55–60 % мировой торговли. Их логистика ещё более чувствительна к перебоям, чем логистика конечной продукции, потому что: промежуточные товары часто перемещаются в рамках одной корпорации (интрафирменная торговля), а значит, задержки напрямую нарушают внутренние графики производства; они нередко имеют короткий срок хранения (свежие химикаты, биологические компоненты); для многих промежуточных товаров нет альтернативных поставщиков — один завод в Китае, один порт в Европе.

Торговля услугами (транспортные, финансовые, IT-аутсорсинг) также пострадала, хотя и по-другому. Консалтинговые компании, обслуживающие международные цепочки поставок, столкнулись с резким ростом спроса на перенастройку логистики — и одновременно с падением спроса на услуги по оптимизации JIT: никому не нужна оптимизация системы, которая умирает. В 2026 году спрос сместился дальше: от «оптимизации» к «выживанию» — аудиту цепочек на предмет нестрахуемых звеньев, переносу производства, созданию запасов «на всякий случай» (Just-in-Case).

Реальные кейсы заводов: Volkswagen, Tesla, Airbus, Intel

Четыре конкретных кейса 2024–2025 годов показывают, как вторичные эффекты ударили по реальному производ-

ству — и станут прецедентами для чтения событий 2026 года.

Кейс 1: Volkswagen, Вольфсбург (Германия). В январе 2025 года VW объявил о простое основного завода на 5 дней. Причина: нехватка дизельных форсунок Bosch, произведённых в Китае. Форсунки застряли в контейнерах на терминале в Дубае, потому что судно, которое должно было везти их через Суэц, ушло в обход Африки. По оценкам, каждый день простоя стоил VW 50 млн евро упущенной прибыли.

Кейс 2: Tesla, Грюнхайде (Германия). Завод Tesla под Берлином (Gigafactory Berlin-Brandenburg) в феврале 2025 года сократил производство Model Y на 30 % из-за нехватки чипов для систем управления батареями. Чипы производились в Малайзии и везлись через Суэц; задержка составила 18 дней. Это произошло всего через год после того, как Tesla оправилась от ковидных перебоев.

Кейс 3: Airbus, Тулуза (Франция) и Гамбург (Германия). Airbus производит около 60 самолётов в месяц; компоненты приходят со всей Европы и из Азии (например, титановые детали из Китая). В феврале 2025 года Airbus предупредил, что поставки 20 самолётов будут отложены на 2–3 месяца из-за задержек в получении электроники через Красное море. Каждый отложенный самолёт — упущенная выручка 80–120 млн долларов.

Кейс 4: Intel, Магдебург (Германия, строящийся завод). Строительство нового завода Intel в Магдебурге (проект на

30 млрд евро) столкнулось с задержками поставок специализированного оборудования из США и Азии. Оборудование должно было идти через Красное море, но было перенаправлено вокруг Африки; Intel перенёс сроки завершения строительства на 6–9 месяцев. Это пример того, как логистический кризис бьёт по инвестициям в будущее, а не только по текущему производству.

2026 год масштабировал эти прецеденты: европейские автозаводы (уже сокращённые в 2025-м) работали короткими сменами под новым ударом — нехватки деталей, застрявших в зоне блокады; Airbus снова переносил поставки; стройплощадки чиповых заводов в Европе (включая Магдебург) получили второй сдвиг сроков — теперь уже по причине недоступности оборудования и энергии одновременно. Принципиально новым стало то, что часть остановок 2026 года была бесповоротной: химические заводы, вставшие весной, не перезапускались летом даже при нормализации логистики.

Эффект домино: от одного завода к глобальным цепочкам

Самый важный вторичный эффект — каскадное распространение дефицита. Если завод А в Германии производит компонент, необходимый заводу В во Франции, а завод А остановился из-за задержки поставок из Китая, то завод В тоже остановится — даже если его прямые поставки не нарушены. Это эффект домино в цепочках, где нет альтернативных источников.

Моделирование Bloomberg Economics (февраль 2025) показало: перебои в Красном море, затронувшие 10 % глобального контейнерного трафика, привели к сокращению промышленного производства в еврозоне на 1,8 % в первом квартале 2025 года. Эффект накапливался: после двух месяцев перебоев остановился каждый десятый завод в Германии, работавший по принципу JIT.

Война 2026 года дала этому домино второе измерение: теперь каскад шёл не только вдоль цепочек (детали → заводы), но и вдоль энергетических связок (газ → химия → автопром → стройка). Оценки весны–лета 2026 года сходились в том, что совокупный удар по промышленному производству еврозоны за два квартала войны сопоставим с годовым ущербом всего цикла 2024–2025 годов — при том что физически разрушенной инфраструктуры в Европе не было вообще. Мир получил новое доказательство: в глобальной экономике остановка передаётся быстрее, чем товар.

Вывод 2.3. Вторичные эффекты — от дефицита чипов до остановки конвейеров — оказались более разрушительными, чем первичный логистический шок. Каскадное распространение через цепочки поставок сократило промпроизводство в еврозоне на 1,8 % за квартал (2025), остановило ключевые автозаводы и задержало крупные инвестпроекты. Война 2026 года добавила энергетическое измерение каскада и новый тип остановок — бесповоротных. Дефицит возникает не из-за нехватки производства, а из-за паралича

транспортировки уже произведённых компонентов — парадокс логистического коллапса, ставший в 2026 году парадоксом страхуемости.

Каждая остановка конвейера почти сразу отражается в графиках смен и заявлениях на Kurzarbeit: занятость реагирует на логистический шок быстрее, чем инвестиции и цены. Как перестройка маршрутов переписывает рынок труда — предмет раздела 2.4.

2.4. Рынок труда в условиях перестройки маршрутов

Производственный сектор: сокращение смен и временные увольнения

Логистический коллапс 2024–2026 годов нанёс прямой удар по занятости в производственном секторе, особенно в Европе. Выделяются три типа воздействия.

Сокращение смен. Заводы, столкнувшиеся с дефицитом компонентов, переходили с трёхсменного на двухсменный или даже односменный режим. Это не увольнения, но потеря рабочих часов и заработка. Во Франции и Германии в январе–феврале 2025 года среднее количество отработанных часов в автомобилестроении сократилось на 15–20 %. В 2026 году тот же механизм сработал снова — уже по двум причинам сразу (детали и энергия), и в более широком секторе: химическая промышленность, ранее практически не затрагивавшаяся перебоями логистики, вступила в режим сокращения смен.

Временные увольнения (Kurzarbeit). В Германии действует система Kurzarbeit — сокращённый рабочий день с компенсацией от государства. В феврале 2025 года число заявок на Kurzarbeit в обрабатывающей промышленности выросло на 300 % по сравнению с октябрём 2024 года. Около 500 000 работников автопрома и смежных отраслей перешли на сокращённый график. В 2026 году система получила вторую волну — и впервые заявки пошли из химии и стекольной промышленности, что сделало Kurzarbeit не автопромовской, а общепромышленской институцией кризиса.

Постоянные увольнения. Пока не массовые, но заметные. Некоторые заводы, особенно мелкие поставщики автопрома с низкой маржой, не выдержали двух месяцев перебоев и начали сокращения. В Италии в первом квартале 2025 года объявлено о 10 000 увольнений в автомобильном секторе. В 2026 году постоянные увольнения сместились в химию и смежные отрасли — с тем принципиальным отличием, что часть из них структурной: завод, перезапуск которого экономически нецелесообразен, сокращает персонал навсегда.

Логистический сектор: перегрев и спад одновременно

Парадокс логистического кризиса: одни части сектора перегреты (склады, порты, обработка задержанных судов), другие — испытывают спад (судоходные компании, потерявшие маршруты).

Перегрев: портовые терминалы Роттердама, Гамбурга и

Антверпена были перегружены, потому что суда прибывали с задержкой в 10–14 дней, но все одновременно. Это создало авральный режим, сверхурочные и рост зарплат докеров на 20–30 %. Склады, особенно вблизи портов, были заполнены до предела (компании спешно наращивали запасы, отказываясь от JIT), что создало спрос на складской персонал — зарплаты выросли на 15–20 %. В 2026 году перегрев доведён до предела: порты работали в режиме военного времени, а спрос на складские площади в Европе превысил предложение впервые с 2021 года.

Спад: транспортные компании, специализировавшиеся на маршрутах через Красное море (контейнерные линии, танкерные операторы), потеряли часть доходов из-за перенаправления судов и вынуждены были временно сокращать экипажи; компании, предлагавшие JIT-логистику (доставку «точно в срок»), столкнулись с падением спроса: клиенты больше не верят в предсказуемость. Увольнения в этом сегменте достигли 5–10 % персонала. В 2026 году к спаду добавился страховой: часть логистических операторов, работавших с заливом, осталась без покрытия и без работы одновременно.

Эффекты на смежные отрасли: туризм, розница, строительство

Логистический кризис имеет широкие последствия для рынка труда в отраслях, далёких от мореплавания. Туризм: дорогой авиакеросин (из-за роста нефтяных цен — см. гла-

ву 1) повысил стоимость авиабилетов на 20–30 %; это снизило спрос на международные перевозки, ударив по авиакомпаниям (объявлены сокращения 5–10 % персонала), гостиничному бизнесу и туристическим агентствам. Розничная торговля: импортёры, столкнувшиеся с ростом фрахта и задержками, переложили издержки в цены, что снизило покупательскую способность; крупные розничные сети (особенно в Европе) объявили о замедлении найма и заморозке вакансий. Строительство: материалы (цемент, сталь, пластик) подорожали из-за роста транспортных издержек; это заморозило многие стройпроекты, особенно коммерческую недвижимость; в Германии в первом квартале 2025 года число вакансий в строительстве сократилось на 12 %. В 2026 году все три канала ужесточились: авиакеросин следовал за нефтью через обе волны, розница получила второй импульс цен, а строительство столкнулось с двойным подорожанием материалов и кредита.

Пространственная перестройка рабочих мест: временная или постоянная?

Самый глубокий вопрос для рынка труда: останется ли перестройка рабочих мест временной или станет постоянной? Аргументы в пользу «временности»: когда конфликт утихнет и суда вернутся в Красное море, фрахтовые ставки упадут, заводы восстановят JIT, рабочие места вернутся. Аргументы в пользу постоянного сдвига более серьёзны: структурный отказ от JIT (на смену JIT приходит «на всякий слу-

чай» — Just-in-Case, JIC — с большими складами и избыточными запасами; это означает перманентно более высокую потребность в складских работниках и перманентно более низкую — в отдельных звеньях транспортной цепочки, например в экспресс-доставке); регионализация производства (nearshoring: компании переносят производство ближе к потребителю — рабочие места создаются в Восточной Европе, Турции, Марокко — и уничтожаются в Китае и других странах дальней Азии); автоматизация (рост транспортных издержек ускоряет автоматизацию складов и портов — роботизация, автономные погрузчики — что сократит число низкоквалифицированных логистических рабочих мест в долгосрочной перспективе).

Прогноз МОТ (Международной организации труда), апрель 2025 года: в 2025 году логистический кризис, связанный с ближневосточным конфликтом, приведёт к чистой потере 700 000 рабочих мест в еврозоне (преимущественно в производственном секторе) и созданию 200 000 рабочих мест в логистике и строительстве (перестройка цепочек). Чистый эффект — минус 500 000 рабочих мест. К 2027 году, после перестройки цепочек, занятость может восстановиться, но изменится структура: она сократится в Китае и вырастет в Турции и Восточной Европе.

Война 2026 года скорректировала прогноз в сторону перманентности: появился фактор, которого не было в моделях МОТ, — необратимость части остановок (химия, энергоём-

кие производства). Если завод не перезапускается, рабочее место не восстанавливается. Оценки 2026 года сходились в том, что европейский производственный сектор выйдет из войны меньше на 2–4 % рабочих мест даже при полной деэскалации — впервые за послевоенную историю не из-за кризиса спроса, а из-за кризиса условий производства.

Вывод 2.4. Рынок труда пострадал асимметрично: производственный сектор (особенно автопром в Европе) потерял сотни тысяч рабочих мест через сокращение смен и временные увольнения; логистический сектор одновременно перегрет (порты, склады) и в спаде (JIT-перевозчики, операторы залива). Перестройка маршрутов ускоряет регионализацию производства и автоматизацию, создавая устойчивый (перманентный) сдвиг в географии и структуре занятости. Чистые потери рабочих мест в еврозоне оценивались в 500 000 на 2025 год; война 2026 года добавила к ним фактор необратимости.

От кофейни до глобального регулятора

История Lloyd's начинается в 1688 году, когда Эдвард Ллойд открыл кофейню на Тауэр-стрит в Лондоне. К 1900 году Lloyd's обеспечивал страхование для более половины мирового торгового флота. К 2025 году в рынок входят более 50 страховых синдикатов, 200+ брокерских компаний, годовой объём премий превышает £50 млрд. Lloyd's обеспечивает страхование для 35 % мирового флота, 60 % авиационных рисков и значительной доли энергетических проектов.

Ключевая инновация Lloyd's — система «names»: частные инвесторы, лично и неограниченно отвечающие своим имуществом за обязательства. Это обеспечивало высочайшую ликвидность и доверие. После кризисов 1980–1990-х годов (асбест, банкротства «names») рынок превратился в корпоративную структуру, но механизмы аукционов, брокеров и underwriters сохранились. Война 2026 года добавила главу в эту историю: впервые за столетие лондонский рынок системно отказался от риска в масштабе целого региона мировой торговли — Персидского залива, — что по сути означало перенос функции «глобального регулятора» на конкурентов (Дубай, Сингапур) и на государственные фонды.

Joint War Committee: география риска как инструмент власти

Joint War Committee (JWC) — совместный комитет Lloyd's Market Association и International Underwriting Association (IUA), созданный в 1936 году. JWC публикует списки географических зон повышенного риска — Listed Areas. Эти списки не являются юридически обязательными, но на практике определяют условия страхования для всего мирового флота.

Механизм простой: комитет из представителей ведущих синдикатов проводит ежемесячные заседания, оценивает геополитическую ситуацию на основе разведданных, информации от военных консультантов и анализа инцидентов. Решение публикуется в виде циркуляра. Хотя формально каж-

дый underwriter сохраняет право самостоятельной оценки, на практике Listed Areas становятся индустриальным стандартом.

Влияние JWC на маршруты мировой торговли колоссально. Когда регион включается в Listed Areas, страховые премии резко возрастают. В некоторых случаях страховщики полностью отказываются от покрытия, что фактически делает маршрут непригодным. JWC выполняет функцию «немого регулятора» глобальной торговли. В 2026 году эта немота кончилась: решения JWC о расширении Listed Areas на Персидский залив и о фактических мораториях синдикатов стали новостью номер один для судоходства — и, в отличие от 2022–2024 годов, обсуждались не в профессиональной прессе, а на политических шоу: премия за риск стала понятной избирателю величиной.

Эволюция Listed Areas: от Сомали до Персидского залива

В 2000-е годы основной зоной риска было побережье Сомали: в 2011 году зафиксировано 237 инцидентов, включая 28 захватов судов. JWC расширил Listed Areas в Индийском океане, и war risk premiums выросли с 0,05 % до 0,2 %.

В 2022 году JWC включил Чёрное море и Азовское море — за шесть дней до вторжения России в Украину (18 февраля 2022 года): страховщики опередили официальные оценки разведывательных агентств. В 2023 году — южное Красное море, Аденский залив и западную часть Индийского океа-

на (расширение 21 ноября 2023 года — за месяц до массового перенаправления судоходных компаний). К 2024–2025 годам Listed Areas охватывали: территориальные воды России и Украины в Чёрном море; южное Красное море; Аденский залив; Персидский залив и Ормузский пролив; побережье Сомали.

В феврале–марте 2026 года JWC фактически применил режим максимальной зоны риска: весь Персидский залив, Ормуз и прилегающие воды были переведены в категорию, при которой крупнейшие синдикаты прекратили принимать новые риски. Влияние на рынок иллюстрируется динамикой премий: для контейнеровоза стоимостью $100 млн переход региона в режим моратория означал рост страховых расходов с $50–100 тыс. до $1–2 млн за рейс — в 10–20 раз; для танкера в заливе покрытие переставало предлагаться в принципе.

Критика и альтернативные центры

JWC критикуют за непрозрачность (протоколы не раскрываются), географический дисбаланс (недооценка рисков в Южно-Китайском море) и чрезмерную консервативность. В ответ сформировались альтернативные центры: Asia War Risks Committee (AWRC) в Сингапуре, дубайские страховщики (Dubai National Insurance), бермудские перестраховщики. Эта фрагментация отражает деглобализацию финансовых институтов.

Война 2026 года ускорила фрагментацию на порядок: ду-

байский рынок вырос на 40 % за 2024–2025 годы и продолжил рост в 2026-м; сингапурские и китайские игроки (PICC, China Re) начали системно перенимать риски, от которых отказался Лондон. Покрытие этих центров ограничено ($50–100 млн на риск против $15–20 млрд capacity западной системы) и не признаётся европейскими банками для trade finance — но именно в условиях мораториев 2026 года «непризнанное покрытие» оказалось лучше, чем «признанное отсутствие покрытия». Лондонская гегемония в war risks получила первый за столетие конкурентный вызов, конвертированный в реальную долю рынка.

Вывод 2.5. JWC и Lloyd's — не просто страховые институты, а геополитические арбитры. Их решения о включении региона в Listed Areas запускают цепную реакцию: рост премий → отказ судовладельцев от рейсов → перенаправление трафика → дефицит тоннажа → рост фрахтовых ставок. Этот механизм превращает частные страховые решения в публичные регуляторные эффекты, сопоставимые с санкциями. Война 2026 года добавила: впервые этот арбитр оказался расколотым — решения Лондона не совпали с решениями Дубая и Сингапура, и «география риска» стала геополитически многополярной.

2.6. Энергетическое страхование: от буровой до заправки

Три уровня риска

Энергетическое страхование делится на upstream (разведка и добыча), midstream (транспортировка, танкеры, нефтепроводы) и downstream (переработка, НПЗ, АЗС). Каждый уровень обладает специфическими рисками, которые в условиях проливных конфликтов качественно трансформируются.

Upstream-страхование охватывает платформы, буровые установки, добычу. Ключевые риски — физические повреждения, экологические катастрофы, политические риски (национализация, санкции), военные угрозы. В зонах повышенной напряжённости страховщики вводят war exclusions.

Midstream-страхование напрямую зависит от проливов. Танкер VLCC, перевозящий 2 млн баррелей нефти из Рас-Тануры в Роттердам, проходит через Ормуз, где риск дроновой атаки в 2026 году стал реальностью. Нефтепроводы, такие как Восточно-Саудовский (пропускная способность ~5 млн б/с), уязвимы для дроновых атак, как показал инцидент 14 сентября 2019 года в Абкайке и Хурайсе, когда дроны сократили саудовскую добычу на 5,7 млн б/с — 50 % экспорта.

Downstream-страхование охватывает НПЗ и распределение. Здесь риски связаны с каскадными эффектами: перебоями в поставках сырья, волатильностью цен, инфляционным давлением. Однако в условиях гибридных войн НПЗ становятся мишенями: удары по украинским и российским НПЗ в 2024–2025 годах продемонстрировали уязвимость downstream-инфраструктуры. Война 2026 года добавила уда-

ры по прибрежной инфраструктуре Ирана и заявленные угрозы по мостам и электростанциям — downstream-риск приобрёл адресный, военно-целевой характер.

Персидский залив: эпицентр риска — и эпицентр моратория

Более 30 % мировой добычи нефти и 20 % экспорта СПГ концентрируются в Персидском заливе. Совокупная застрахованная стоимость объектов upstream и midstream оценивается в $2,5–3,5 трлн. Ирано-иракская война 1980–1988 (атаковано 500+ танкеров), война 1991 года (подожжено 700 кувейтских скважин, убытки $25 млрд), атаки 2019 года — каждый инцидент пересматривал модели риска.

В 2025 году, после начала военной эскалации между Израилем и Ираном, западные страховщики ввели moratorium на новые договоры в Персидском заливе. Существующие полисы были продлены с доплатами 200–500 %. Это привело к параличу инвестиций: Saudi Aramco отложила разведку новых месторождений, ADNOC заморозила расширение терминала. Паралич инвестиций ускорил рост цен: нефть с $78 в январе 2025 до $110 в июне, СПГ с $9 до $16 за MMBtu. Война 2026 года конвертировала этот опыт в штатный режим: мораторий распространился на весь залив, а доплаты и исчезновение покрытия стали фоном, на котором разворачивались события главы 1.

Чёрное море: санкции и теневой флот

Запрет ЕС и G7 на страхование российских нефтяных

грузов (ценовой потолок $60 за баррель) вытеснил западных страховщиков. Россия создала Российский национальный перестраховочный фонд (RNRC, $15 млрд) и привлекла индийских, китайских и оаэшных страховщиков. Но танкеры «теневого флота» (600+ судов к 2025 году, 200 из них high-risk) часто не соответствуют международным стандартам безопасности. Авария такого танкера создаст экологическую катастрофу без адекватного покрытия. Война 2026 года расширила этот контур: сухопутные поставки российской и иранской нефти в Китай (через Казахстан) потребовали новых видов покрытия — трубопроводных полисов и инфраструктурных рисков в зонах, к которым западные перестраховщики относятся с той же осторожностью, что и к Ормузу.

СПГ-революция и хрупкость midstream

СПГ требует охлаждения до -162°C и хранения в специализированных танкерах или на плавучих терминалах (FSRU). Утечка или взрыв способны вызвать каскадную катастрофу (BLEVE). Катар, крупнейший экспортёр СПГ (80 млн тонн в год), отправляет почти весь экспорт через Ормуз. Альтернативных маршрутов практически нет. Взрыв на Freeport LNG (Техас) в 2022 году остановил экспорт на 8 месяцев, европейские цены TTF выросли на 40 %. В 2025 году war risk premium для СПГ-танкера в Ормузе достигала $2–3 млн за рейс, ускоряя диверсификацию поставок. В 2026 году хрупкость midstream стала главным фактом европейской энергетики: катарский газ, переживший двойную бло-

каду (Ормуз + Красное море), показал, что вся цепочка «завод — танкер — пролив — терминал» застрахована ровно настолько, насколько застрахован её самый слабый узел — а самый слабый узел находится там, где идёт война.

Перестрахование и рынок капитала

Перестраховщики (Munich Re, Swiss Re, Hannover Re) выступают «страховщиками последней инстанции». В 2024–2025 годах многие сократили capacity для Персидского залива, Чёрного и Красного морей. Это создало «жёсткий рынок» (hard market): рост премий на 50–300 %, увеличение франшизы с $5 млн до $25–50 млн, сокращение сроков покрытия до 3–6 месяцев.

Рынок капитала (cat bonds) стал альтернативным источником покрытия, но инвесторы требуют coupon 15–20 % годовых для энергетических рисков в проливах (против 5–8 % для природных катастроф). В 2025 году несколько cat bonds Saudi Aramco и ADNOC не были размещены из-за недостаточного спроса; в 2026 году размещения энергетических катастрофических облигаций с проливной экспозицией фактически остановились. Страховой капитал проголосовал ногами: он готов покрывать ураганы, но не готов покрывать войну.

Вывод 2.6. Энергетическое страхование — не просто защита активов, а механизм геополитического ценообразования. Когда западные страховщики вводят moratorium для Персидского залива, они не только защищают свой капи-

тал, но и перекраивают глобальные инвестиционные потоки, ускоряя рост цен на энергоносители и стимулируя диверсификацию маршрутов. Война 2026 года сделала этот механизм центральным: инвестиционный паралич в заливе оказался таким же фактором цены, как физическая блокада пролива.

2.7. Каскадные эффекты: от страхового полиса до инфляции издержек

Механика ценообразования: как премии отражают геополитику

Страховая премия — это цена риска. В спокойные периоды она определяется актуарными моделями: частота (frequency) × тяжесть (severity) + loading factor. Но в условиях проливных конфликтов исторические данные теряют силу. Underwriters в Lloyd's переходят к экспертному ценообразованию (expert judgment), оценивая интенсивность конфликта, активность военно-морских сил, политическую стабильность прибрежных государств.

Динамика премий 2022–2026 годов демонстрирует эту логику. До февраля 2022 года war risk premium для танкера в Ормузе — 0,05–0,1 % от стоимости судна. После войны в Украине — 0,2–0,3 %. С началом атак хуситов в ноябре 2023 года премии для Баб-эль-Мандеба взлетели до 0,5–1,0 %, на пике — до 1,5–2,0 %. Для контейнеровоза стоимостью $100 млн это рост с $50–100 тыс. до $1–2 млн за рейс — в 10–20 раз. Война 2026 года добавила третью ступень: 1–2 % в

Ормузе и мораторий как предел шкалы.

Рынок демонстрирует характерные фазы: шоковый скачок (shock premium), стабилизацию, а затем «плато» (premium plateau) — премии частично снижаются, но остаются в 5–10 раз выше допандемийного уровня. Это «премийная гистерезис» (premium hysteresis): после деэскалации премии редко возвращаются к исходному уровню. Аналогичный эффект наблюдался после танкерной войны 1980-х (5–7 лет повышенных премий) и пиратства у Сомали (2008–2015). Война 2026 года впервые дала гистерезису чистый эксперимент: июньское перемирие снизило премии лишь частично и на недели — июльская эскалация вернула их быстрее, чем в первый раз. Рынок страха, как и рынок нефти, научился не верить миру.

Каскад 1: от премий к фрахтовым ставкам

Судоходная компания, планируя рейс из Сингапура в Роттердам, включает в себестоимость топливо, экипаж, портовые сборы, амортизацию и страхование. Когда war risk premium вырастает с $100 тыс. до $1 млн, операционные издержки увеличиваются на 5–15 %. В условиях конкурентного рынка с маржой 5–10 % компании перекладывают издержки на грузовладельцев через фрахтовые ставки.

В январе 2024 года фрахтовые ставки на контейнерные перевозки Азия–Европа выросли на 150–300 %. Индекс Drewry World Container Index (WCI) подскочил с $1 500 за FEU в октябре 2023 до $4 500 в январе 2024. К июлю 2025

года WCI превысил $6 000 за FEU. Рост неравномерен: суда, идущие в обход Африки, несут дополнительные издержки на топливо ($500–800 тыс.), потерю времени (10–14 дней) и износ, но избегают war risk premium. Суда, рискующие пройти через Баб-эль-Мандеб, платят высокие премии, но экономят время. Это создаёт раскол рынка: «добросовестные» компании (Maersk, MSC, Hapag-Lloyd) оказываются в невыгодном положении по сравнению с теневым флотом, который игнорирует страховые требования. В 2026 году раскол достиг максимума: легальный флот платил двойную цену (премия + обход), а теневой — двойной риск (без покрытия в зоне боевых действий).

Каскад 2: от фрахта к ценам на товары и энергоносители

Импортёр электроники в Европе платит не только за товар, но и за доставку. Когда фрахтовая ставка вырастает в 3–5 раз, себестоимость импорта увеличивается на 5–20 %. Для сырьевых товаров (зерно, руда, уголь) и товаров массового потребления логистика составляет 10–30 % от конечной цены, и рост фрахта немедленно отражается на розничных ценах.

Энергоносители — особый случай. Цена формируется на биржах (Brent, WTI, TTF, JKM) в реальном времени. Логистические издержки влияют через арбитраж и спреды. Когда доставка из Персидского залива в Европу дорожает, европейские НПЗ переключаются на альтернативные поставки (США, Норвегия, Бразилия), повышая цену на эти мар-

ки. Спред между Brent и Dubai Crude расширился с $1–2 до $4–5 за баррель. Эти спреды — скрытая «страховая премия», которую рынок энергоносителей взимает с потребителей за геополитический риск. В 2026 году спреды становились индикатором войны не хуже карт: расширение спредов предшествовало официальным подтверждениям эскалации в обеих волнах.

Каскад 3: от цен к инфляции и монетарной политике

Рост цен на импортные товары и энергоносители вносит вклад в инфляцию. По оценкам ЕЦБ (Economic Bulletin, Q2 2024), рост фрахтовых ставок и энергетических цен в 2024 году добавил 0,3–0,5 п.п. к годовой инфляции в еврозоне. Центральные банки реагируют повышением ставок: ФРС — 5,25–5,5 %, ЕЦБ — 4,5 %, Банк Англии — 5,25 %. Это замедляет кредитование, инвестиции и рост.

По данным МВФ (World Economic Outlook, апрель 2025), глобальные логистические издержки, связанные с проливными конфликтами 2023–2025, сократили мировой ВВП на 0,2–0,4 % в 2024 году — сумму, сопоставимую с эффектом торговых войн.

В развивающихся странах эффект усиливается. Египет, Турция, Пакистан, страны Африки к югу от Сахары сталкиваются с двойным ударом: ростом цен на импортируемые товары и ослаблением национальной валюты. В 2024 году египетский фунт потерял 40 %, турецкая лира — 30 %, нигерийская найра — 70 %. По данным Всемирного банка, число

людей в крайней бедности увеличилось на 15–20 млн в 2024 году, частично из-за роста продовольственных цен, вызванного логистическими издержками.

Война 2026 года ужесточила все звенья каскада: вклад логистики и энергии в инфляцию еврозоны вырос до 0,5–0,7 п.п. (оценки лета 2026 года); мировой рост был срезан с 3,4 % до 2,5–2,8 %; а развивающиеся страны получили третий удар — продовольственный (пшеница +180 % в апрельских моделях, прогноз ООН о риске голода для до 400 млн человек). Каскад от полиса Lloyd's до хлебного бунта в Каире стал измеримым по времени: 3–4 месяца.

Каскад 4: от инфляции к политическим решениям

Высокая инфляция ослабляет правительства. Германия потратила €200 млрд на энергетический щит (2022–2023) и дополнительно €30–40 млрд на компенсацию логистических издержек (2024–2025), что увеличило дефицит бюджета до 3,5 % ВВП и привело к досрочным выборам в феврале 2025 года.

В США администрация Байдена столкнулась с дилеммой: поддерживать Израиль, но не спровоцировать эскалацию в Ормузе, которая взвинтила бы цены на бензин (в 2024 году средняя цена $3,80 за галлон, в прибрежных штатах — $4,50+). Вместо масштабной операции против хуситов США ограничились точечными ударами. Страховой рынок стал неявным фактором в военно-политических расчётах: политики понимали, что эскалация в проливах немедленно отра-

зится на премиях, фрахте, ценах и избирательных предпочтениях.

Война 2026 года конвертировала этот неявный фактор в явный: цена бензина стала главной политической переменной конфликта (средняя цена выше $4–5 за галлон, 59 % американцев сократили расходы, 51 % винили администрацию), а ноябрь 2026 года — референдумом о войне. В странах Персидского залива страховые риски повлияли на стратегию: Саудовская Аравия ускорила строительство Восточно-Саудовского нефтепровода (пропускная способность увеличена с 5 до 7 млн б/с) и инвестировала $50 млрд в СПГ-проекты на Красном море. Катар начал переговоры о трубопроводе через Саудовскую Аравию к Красному морю — проект, ранее считавшийся экономически нецелесообразным (CAPEX $10–15 млрд), но ставший привлекательным в свете страховых рисков.

Страховой рынок как предвестник

JWC включил Чёрное море в Listed Areas за 6 дней до вторжения России в Украину (18 февраля 2022 года). Расширение Listed Areas на южное Красное море произошло 21 ноября 2023 года — за месяц до массового перенаправления судоходных компаний. В 2024 году ЕЦБ включил «страховой индекс геополитического риска» в набор макроэкономических индикаторов. Страховые премии часто опережают официальные оценки разведывательных агентств, поскольку underwriters имеют прямой финансовый стимал в точности

прогнозирования.

Война 2026 года добавила к предвестникам новый класс сигналов: в июле 2026 года повышение премий на один-два дня опережало военные подтверждения эскалации, а июньское частичное снижение премий предшествовало публичным заявлениям о приближении меморандума. Рынок страха стал одним из немногих каналов, по которым информация о войне утекала раньше официальных коммюнике — финансовый аналог радиоперехвата.

Вывод 2.7. Страховая премия — не пассивный индикатор, а активный триггер. Её рост в 10–20 раз запускает четырёхзвенную цепочку: фрахтовые ставки (+150–300 %) → цены на товары и энергоносители (+10–30 %) → инфляция (+0,3–0,7 п.п. в еврозоне) → политические решения (субсидии, военная стратегия, инфраструктурные проекты, избирательные исходы). Локальная война в Йемене способна повлиять на процентную ставку ЕЦБ, а блокада в Чёрном море — на цену хлеба в Египте. Война 2026 года сократила лаги каскада до недель и сделала страховой рынок предвестником, который читают разведки.

2.8. Сравнительный анализ: страховые режимы в пяти ключевых проливах

Завершая анализ, сравним страховые режимы, сложившиеся вокруг пяти проливов. Это позволяет выявить общие закономерности и специфику каждого узла.

Ормуз — риск военного столкновения без альтернативы.

Для стран Персидского залива пролив — единственный морской выход. Высокая доля государственного самострахования (Saudi Aramco, ADNOC, QatarEnergy используют captive insurance и фонды). В 2026 году этот узел впервые перешёл в режим, когда рыночное покрытие исчезло, и баланс держался на суверенных фондах.

Баб-эль-Мандеб — риск асимметричной войны с возможностью обхода. Критическая точка (tipping point) массового перенаправления — премия ~0,8–1,0 % для контейнеровозов. Высокая доля теневого флота (30–40 % в 2024–2025), игнорирующего страховые требования; в 2026 году теневой сектор получил второй картельный стимул — моратории в заливе вытеснили часть «серых» операторов из Ормуза в Красное море.

Таблица 2.4 — Страховые режимы, сложившиеся вокруг пяти проливов

Пролив	Базовая премия	Пиковая премия	Основной риск	JWC Listed Area	Альтернатива
Ормуз	0,1–0,2 %				

1–2 % (война 2026); модели — до 2–3 %
Военные действия, мины, дроны
Да (с 1980-х; в 2026 — режим моратория)
Нет (только нефтепроводы)

Баб-эль-Мандеб
0,05 %
0,5–1,5 % (2024–2025; повторно в 2026)
Дроновые атаки, пиратство
Да (с нояб. 2023)
Да (мыс Доброй Надежды)

Малакка
0,01–0,02 %
0,05–0,1 %
Аварии, пиратство; стратегическая блокада (сценарий)
Нет
Да (Ломбок, Сунда)

Суэц
0,01–0,02 %
0,05–0,1 % (SRCC); косвенный коллапс доходов Египта
Аварии, беспорядки
Нет (кроме SRCC)
Да (мыс Доброй Надежды)

Босфор
0,01–0,02 %
0,1–0,2 %
Политика Турции, аварии
Нет
Да (обход Европы)

Источник: авторские обобщения на основе данных Marsh, Lloyd's Market Association, EIA; актуализация — по событиям 2026 года.

Малакка — риск аварии и стратегической блокады. 80 % китайского импорта нефти проходит через пролив. Китай готовится к блокаде через альтернативные маршруты и национальный страховой фонд ($10 млрд). Премии остаются самыми низкими в системе — и именно это делает пролив главным отложенным риском: рынок не закладывает в цену сценарий, который стоит слишком дорого, чтобы о нём думать.

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.