ALEXANDER BROVKIN

ФУДЖЕЙРА

ОБХОД ОРМУЗСКОГО ПРОЛИВА



Александр Бровкин

ФУДЖЕЙРА. Обход Ормузского пролива

«Автор»
2026

Бровкин А. С.

ФУДЖЕЙРА. Обход Ормузского пролива / А. С. Бровкин — «Автор», 2026

Можно ли обойти один из самых стратегически важных морских проливов мира — и изменить правила мировой нефтяной торговли?Ормузский пролив связывает нефтедобывающие государства Персидского залива с мировыми рынками. Но зависимость от узкого морского прохода создаёт риски для поставок, цен и энергетической безопасности.На восточном побережье ОАЭ находится Фуджейра — порт, ставший важным элементом альтернативной энергетической инфраструктуры. Нефтепровод из Абу-Даби, нефтехранилища и экспортные терминалы позволяют части нефти выходить на международные рынки в обход Ормуза.В книге «ФУДЖЕЙРА» Александр Бровкин исследует, как инженерные решения меняют геополитическую карту региона. Кто инвестирует в новые маршруты? Насколько они способны заменить традиционные пути? И какие риски сохраняются даже после строительства обходной инфраструктуры?Географию нельзя отменить. Но можно изменить степень зависимости от неё.

© Бровкин А. С., 2026
© Автор, 2026

Содержание

ФУДЖЕЙРА 6
ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ 7
Содержание 8
Ночь, когда обход перестал быть резервом 9
СНАРУЖИ ОРМУЗА 11
Порт снаружи пролива 13
ЦИФРЫ И ИНФРАСТРУКТУРА 15
ДВА МАРШРУТА — ДВА НАБОРА ИЗДЕРЖЕК 17
КАРТА, КОТОРУЮ НЕ ВИДИТ ГРУЗ 18
ИНФРАСТРУКТУРА КАК СТРАХОВОЙ ПОЛИС 19
ПОРТ И ЦЕНА ВРЕМЕНИ 20
КОГДА АЛЬТЕРНАТИВА СТАНОВИТСЯ УЗКИМ МЕСТОМ 22
ПОРТ КАК ИНТЕРФЕЙС ГОСУДАРСТВА 23
ПРЕДЕЛЫ РОСТА 25
КОНТРАРГУМЕНТ: НЕЗАВИСИМОСТИ НЕ СУЩЕСТВУЕТ 27
Война, которая сделала Фуджейру важной 28
1984. Война приходит к торговому флоту 29
Мины у Фуджейры: предел безопасности 31
Страховая граница перемещается в Оманский залив 32
Из ожидания — в услугу 33
После 1988 года: что осталось от кризиса 35
Безопасный порт 36
Доступность маршрута: что показал 2026 год 37
Страхование: когда морская граница становится финансовой 38
Порт как система операций, а не точка на карте 39
Цена готовности и пределы устойчивости 41
От безопасной стоянки к проверяемой системе 43
ПОСТРОИТЬ ОБХОД 44
Труба 45
Две длины одной линии 46
Мощность: паспорт, поток и резерв 47
Вторая линия: подтверждённое и спорное 48
Конец ознакомительного фрагмента. 49

Александр Бровкин
ФУДЖЕЙРА. Обход Ормузского пролива

АЛЕКСАНДР БРОВКИН

ФУДЖЕЙРА

ОБХОД ОРМУЗСКОГО ПРОЛИВА

Первое цифровое издание
BROVKIN PUBLISHING · 2026

ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

© Александр Бровкин, 2026
BROVKIN PUBLISHING
Первое цифровое издание · 2026
Автор: Александр Бровкин

Документальная отсечка французского источника — 21 августа 2026 года. Русская редакция дополнена данными и документами, доступными по 22 ноября 2026 года. Цифры, сроки, планы и оценки относятся к датам соответствующих источников; последующие изменения не включены.

Все права защищены. Ни одна часть настоящего издания не может быть воспроизведена, распространена или передана в любой форме без разрешения правообладателя, кроме случаев, прямо предусмотренных применимым законодательством.

Книга представляет собой аналитическое документальное исследование международной торговли, морской логистики и инфраструктуры. Описания компаний, государственных органов, маршрутов и рыночных событий основаны на публично доступных источниках, актуальных на дату отсечения данных.

Упоминание компаний, торговых марок и организаций носит исключительно информационный и аналитический характер и не означает их участия в подготовке или одобрении настоящего издания.

Оценки стоимости, рисков, ставок, инфраструктурной устойчивости и коммерческих последствий не являются инвестиционной, юридической, страховой или иной профессиональной рекомендацией.

Внимание: сведения о военных рисках, судоходстве, проектах и тарифах изменяются. Эта книга фиксирует установленное и опубликованное на 22 ноября 2026 года; не следует воспринимать условные сценарии как прогноз или сведения о выполненном проекте.

ПРОЛОГ

Содержание

Титульный лист
Издательская информация
Пролог · Ночь, когда обход перестал быть резервом
Часть I. СНАРУЖИ ОРМУЗА
Глава 01 · Порт снаружи пролива
Глава 02 · Война, которая сделала Фуджейру важной
Глава 03 · Безопасный порт
Часть II. ПОСТРОИТЬ ОБХОД
Глава 04 · Труба
Глава 05 · Хранилище
Глава 06 · Топливо
Часть III. РЫНОК БЕЗОПАСНОСТИ
Глава 07 · На якоре
Глава 08 · Перегрузка
Глава 09 · Китай выходит наружу
Часть IV. НЕ ТОЛЬКО НЕФТЬ
Глава 10 · Джебель-Али
Глава 11 · Сухопутный мост
Глава 12 · Контейнер вне Ормуза
Часть V. ГОСУДАРСТВО КАК ОПЦИОН
Глава 13 · Сорок лет раньше
Глава 14 · Кто владеет обходом
Часть VI. НОВАЯ ГЕОГРАФИЯ
Глава 15 · Цена пути вокруг
Глава 16 · Кто получает маржу
Заключение · Если Ормуз снова откроется
Источники и примечания

Ночь, когда обход перестал быть резервом

В 2026 году танкер мог находиться в исправном техническом состоянии и всё же не получать разрешения продолжить коммерческий рейс. Погодные условия не мешали движению. Груз оставался на борту. Решение зависело от другого: согласится ли страховщик на риск, подтвердит ли фрахтователь условия, сочтёт ли банк достаточным покрытие, примет ли покупатель изменившийся срок доставки. Это не история одного установленного судна, а типовая логика операций, изменившаяся во время кризиса вокруг Ормузского пролива.

За пределами пролива, у Фуджейры, часть этих решений можно отложить. Судно остаётся на рейде, товар находится в резервуаре, нефть поступает к восточному побережью по трубопроводу, а перегрузка с судна на судно позволяет разделить опасный и океанский участки пути. Ни одна из этих возможностей не устраняет угрозу полностью. Но каждая делает зависимость от единственного прохода менее жёсткой. Именно в этом состоит коммерческая ценность обхода: он продаёт не сокращение расстояния, а возможность выбрать, когда и каким способом двигаться дальше.

Такой механизм не возник за один год. Во время ирано-иракской войны 1980-х танкеры ждали вне пролива, пока судовладельцы и страховщики оценивали риск дальнейшего перехода. Фуджейра тогда не была мировым нефтяным центром. Её преимущество определялось положением на Оманском заливе, приблизительно в нескольких десятках морских миль от опасного входа. Порт начинал предлагать то, чего не могла гарантировать география прохода: место, где решение ещё можно было отложить. Рядом с ожиданием развивались снабжение и обслуживание судов.

В 1990-е и 2000-е годы эту временную функцию постепенно дополнили хранилища, бункеровка, нефтяные причалы и услуги трейдеров. Судно могло прийти за топливом, перегрузкой или доступом к рынку и в спокойные годы. Это было принципиально важно: объект, рассчитанный только на будущую войну, трудно поддерживать коммерчески. Фуджейра укрепляла резервную функцию тем, что всё чаще обслуживала обычную торговлю. Географическое отличие превращалось в регулярный поток платежей и инвестиций.

Трубопровод Abu Dhabi Crude Oil Pipeline (ADCOP), введённый в эксплуатацию в 2012 году, добавил к услугам порта физическую связь с нефтяной системой Абу-Даби. Описания его длины в официальных источниках расходятся: в исторических публикациях встречается около 360 километров, в технических материалах ADNOC — около 404 километров в зависимости от состава описываемого объекта. Номинальная пропускная способность составляла около 1,5 миллиона баррелей в сутки с возможностью повышенного режима до примерно 1,8 миллиона. Но эти цифры не следует принимать за ежедневную фактическую прокачку или автоматически доступную мощность терминала.

Идея ADCOP была ясной: часть нефти могла выйти к Оманскому заливу, не требуя от экспортного танкера прохода через Ормуз. В спокойный год это капиталоёмкая инфраструктура со своими тарифами и затратами. При угрозе проливу её значение менялось без перестройки самой трубы. Изменялась цена того маршрута, который трубопровод позволял обойти. Таким образом, реальная опция была оплачена заранее, когда её ценность ещё не имела такого очевидного коммерческого выражения.

Кризис 2026 года показал одновременно силу и предел этой конструкции. Полной остановки всех судов не требовалось: достаточно было утраты предсказуемости, чтобы страховые и фрахтовые условия стали фактором выбора пути. Государственные китайские судовладельцы стали использовать внешние точки погрузки и перегрузки. Saudi Aramco предлагала отдельным покупателям варианты передачи нефти за пределами пролива, а инфраструктура ADNOC давала возможность загружать часть экспортного потока на восточном побережье. При этом

первая часть перевозки, погрузочные окна, страхование и доступные мощности продолжали ограничивать выбор.

Следующий шаг относился уже к контейнерам. Летом 2026 года CMA CGM предложила сервис, при котором груз из Джебель-Али мог следовать по суше к Фуджейре для дальнейшей морской отправки. Этот путь не был универсальной заменой обычной линии: он требовал бронирования, автомобильного транспорта, портового окна и соблюдения процедур. Но сама его коммерческая организация означала, что логика обхода перестала быть исключительно нефтяной. Контейнер получал альтернативу географической зависимости от морского входа в Персидский залив.

Снаружи пролива складывалась не одна резервная мощность, а цепь взаимосвязанных функций: порт, якорные стоянки, нефтяные терминалы, хранилища, поставщики судового топлива, танкерные перевозчики, трубопровод и сухопутная логистика. Каждый элемент в отдельности можно оценить по мощности и стоимости. Однако ни один не гарантирует непрерывности торговли. Нефть в резервуаре не становится экспортом без судна; топливо в хранилище не гарантирует бункеровку без баржи; контейнер не выходит в море только потому, что до порта проложена дорога.

Обход никогда не бывает бесплатным. Дополнительные мили увеличивают расход топлива и время занятости флота. Перегрузка создаёт новую платную операцию; хранение — стоимость отсрочки; автомобильная доставка — тариф на альтернативное плечо; страхование — цену принимаемого риска. Кризис способен перераспределить эти платежи между компаниями и странами, но не превращает все расходы в чей-либо равный доход. Часть стоимости исчезает в остановленных производствах, задержанных поставках и повреждённых активах.

Поэтому центральный вопрос книги не исчерпывается тем, существует ли путь мимо Ормуза. Для некоторых грузов существует. Более трудный вопрос: кто имеет право воспользоваться им в нужный момент, кто обязан финансировать резерв в спокойные годы и кто получает плату, когда маршрут становится дефицитным? Ответ проходит через собственность и концессионные права, договоры, страховые условия, мощность терминалов и реальные коммерческие решения. Он не укладывается в одну линию на карте.

В течение десятилетий мировая торговля стремилась уменьшать запасные мощности и количество промежуточных операций. Это улучшало отдачу на капитал, пока основной путь оставался надёжным. Ормуз, Суэц, Баб-эль-Мандеб и Панамский канал показывают общий предел такой оптимизации: резерв выглядит дорогим, пока не наступает сбой, и незаменимым, когда его уже поздно построить. Но из этого не следует, что любую избыточную мощность надо финансировать без расчёта. Её ценность зависит от того, какой именно риск она закрывает и сможет ли работать в реальных условиях.

Фуджейра не стала важной только благодаря кризису. Кризис сделал видимой функцию, которую в разные годы создавали государственные учреждения, компании и операторы. Трубопровод, хранилище и восточный порт не устранили Ормуз из мировой торговли. Они ограничили его исключительность для части потоков. В книге речь пойдёт не о безошибочном предвидении войны, а о цене инфраструктурного выбора: кто заранее платит за него и что происходит с этими инвестициями, когда основной путь становится ненадёжным.

ЧАСТЬ I

СНАРУЖИ ОРМУЗА

Фуджейра появилась на карте мировой торговли не как центр, а как исключение.

Она находится рядом с системой Персидского залива, но смотрит в открытое море. Это различие долго казалось локальным. Война 1980-х впервые назначила ему цену. Суда начали ждать снаружи. Вокруг ожидания появились услуги. Безопасное расстояние превратилось в коммерческую функцию.

Эта часть показывает, как место на карте стало торговой услугой: риск повышал спрос на ожидание, ожидание привлекало поставщиков, а повторяющиеся операции создавали репутацию. Фуджейра не находилась за пределами военного риска; она позволяла решать, входить ли в опасную зону прямо сейчас. Это различие и стало её первым коммерческим преимуществом.



V01 · ТРИ МОРСКИХ ПРОХОДА. ОДИН ВЫХОД ВНЕ ОРМУЗА
ГЛАВА 01

Порт снаружи пролива

Фуджейра — единственный эмират ОАЭ, чьё основное морское побережье выходит непосредственно к Оманскому заливу, за пределами Ормузского пролива. От входа в пролив её отделяют примерно семьдесят морских миль. На карте расстояние кажется небольшим. Но для танкера эти мили отделяют порт, зависящий от прохода через узкий морской коридор, от порта, где груз можно принять и отправить в океан, не входя в этот коридор.

Через Ормуз проходит значительная доля мировой торговли нефтью и нефтепродуктами. Поэтому несколько десятков морских миль — не географическая подробность, а разница между обязательным транзитом и правом выбрать другую цепочку поставки.

Фуджейра предоставляет ОАЭ альтернативный морской выход, связанный с нефтяной системой Абу-Даби: экспортный танкер может принять груз на побережье Оманского залива, не заходя в Персидский залив. Порт находится рядом с зоной риска, но по другую сторону её главного географического ограничения.

ФУДЖЕЙРА

ФУДЖЕЙРА СНАРУЖИ ОРМУЗА

Как часть нефти из Абу-Даби выходит на мировой рынок без прохода через Ормузский пролив



1 **Месторождения и узел Хабшан**
Сырая нефть поступает с месторождений Абу-Даби к насосной станции Хабшан.

2 **Трубопровод ADCOP, 404 км**
Проектная мощность — 1,5 млн баррелей в сутки; до 1,8 млн при специальных технических условиях.

3 **Терминал Фуджейры**
Резервуары и морские погрузочные устройства обеспечивают отгрузку нефти.

4 **Танкер загружается вне Ормузского пролива.**

5 **Из Оманского залива направляется к Аравийскому морю без прохода через Ормуз.**

НЕФТЕПРОВОД ADCOP

Длина	**404** км
Проектная мощность	**1,5** млн барр./сут.
Максимально (при спецусловиях)	до **1,8** млн барр./сут.

КЛЮЧЕВОЙ ВЫВОД

Трубопровод и терминал в Фуджейре позволяют экспортировать часть нефти вне Ормуза. Однако объёмы ограничены пропускной способностью трубопровода, резервуаров и работой морского терминала. Это снижает риски, но не гарантирует непрерывный экспорт.



Схема условная, не для навигации. Источники: ADNOC; IEA, 2026.

V02 · ФУДЖЕЙРА СНАРУЖИ ОРМУЗА

ЦИФРЫ И ИНФРАСТРУКТУРА

За несколько десятилетий Фуджейра превратилась из внешней якорной стоянки в нефтяной комплекс, где действуют терминалы, резервуарные парки, службы бункеровки, перевалочные и торговые компании. По данным администрации порта Фуджейра, суммарная ёмкость нефтехранилищ выросла с 550 тыс. м^3 в 1994 году почти до 18 млн м^3. Речь идёт о мощности хранения, а не о фактических запасах на конкретную дату. Порт также входит в число крупнейших мировых центров бункеровки.



P01 · ФУДЖЕЙРА: ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ВОСТОЧНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

В нефтяной зоне работают международные и региональные операторы хранения и торговли. Их присутствие важно не списком брендов, а набором операций: здесь нефть можно принять, смешать, хранить, продать, перегрузить на другое судно и отправить дальше. Так возникла инфраструктура, способная связывать поставщика и покупателя без обязательного возвращения экспортного танкера за Ормуз.

Ключевой актив этой системы — Abu Dhabi Crude Oil Pipeline (ADCOP), нефтепровод Хабшан — Фуджейра. Первоначальные сообщения о проекте называли протяжённость около 360 км, однако техническая документация по построенному объекту указывает 404 км. Для действующего трубопровода в этой книге принимается значение 404 км. Он введён в эксплуатацию в 2012 году; номинальная пропускная способность составляет около 1,5 млн баррелей в сутки, с возможностью кратковременного увеличения примерно до 1,8 млн при соответствующем режиме эксплуатации.

Нефть из системы месторождений Абу-Даби поступает по трубопроводу на восточное побережье ОАЭ, где её принимают экспортные резервуары и морские погрузочные установки. Танкер получает груз уже за пределами Ормузского пролива. Именно эта физическая связка — месторождение, трубопровод, резервуар и пункт отгрузки — создаёт обходной маршрут.

ADCOP не отменяет существование пролива. Он делает его прохождение необязательным для той части экспорта, которая способна воспользоваться нефтепроводом.

Кризис 2026 года придал ускорение проектам, которые ещё недавно воспринимались как долгосрочный резерв. На восточном побережье были объявлены новые портовые и контей-

нерные мощности, рассчитанные на часть потоков, традиционно связанных с Джебель-Али и Ормузом. Но объявленная мощность нового терминала и уже доступная перевалочная способность — разные вещи: строительство, линии судозаходов и сухопутные коридоры должны быть готовы одновременно.

В ноябре 2026 года появились данные о масштабе уже действующего сухопутного обхода. По сообщению DP World от 11 ноября, с начала марта до конца октября компания перевезла через внешние порты и внутренние коридоры более 1 млн двадцатифутовых эквивалентов (TEU). В управляемом ею транспортном контуре работало свыше 3 тыс. грузовиков, из них около 700 принадлежали самой компании; ежедневный поток достигал примерно 3 500 TEU. Эти цифры относятся к сети альтернативных восточных портов и сухопутных маршрутов в целом, а не к грузообороту одного терминала Фуджейры.

Тогда же DP World сообщила о сокращении ориентировочного срока поэтапного открытия двух новых терминалов Фуджейры до 18–24 месяцев вместо прежних 24–30. Это не действующая пропускная способность и не дата гарантированного запуска: фактический результат будет зависеть от строительства, подключений и коммерческих судозаходов.

Параллельно ADNOC продолжает строительство второго экспортного нефтепровода к Фуджейре. В ноябре 2026 года министр энергетики ОАЭ вновь подтвердил курс на альтернативные экспортные пути и дополнительные мощности хранения. Новый трубопровод нельзя смешивать с действующим ADCOP: речь идёт о расширении совокупной способности выводить нефть к Оманскому заливу, а не о превращении одной старой трубы в магистраль на 5 млн баррелей в сутки.

Изменяется не только объём сооружений, но и структура риска. В обычное время дополнительная мощность может казаться избыточной. Когда узкий морской проход теряет надёжность, она превращается в заранее оплаченную возможность выполнить контракт.

ДВА МАРШРУТА — ДВА НАБОРА ИЗДЕРЖЕК

При проходе через Ормуз цена рейса включает не только фрахт. К нему могут добавляться надбавка за военный риск, время ожидания, неопределённость разрешений и окна транзита, возможное сопровождение и расходы при задержке. Наличие физически открытого фарватера ещё не означает, что страховщик, судовладелец и грузовладелец сочтут коммерческий рейс приемлемым.

Для отгрузки через Фуджейру набор расходов другой: тариф на прокачку нефти, хранение, портовая перевалка, бункеровка, операция перегрузки с судна на судно (STS) и цена доступного тоннажа. Эти платежи не делают обход бесплатным. Но в кризис они позволяют заменить часть неопределённости тарифами, которые можно заранее сопоставить.

Поэтому вопрос состоит не в том, какой маршрут короче на карте, а в том, сколько стоит исполнение договора с учётом вероятности задержки или отказа. Фуджейра продаёт прежде всего не экономию миль, а возможность принимать решение вне одного обязательного прохода.

Безопасность Фуджейры относительна. Нападения на торговые суда у её побережья в 2019 году и атаки на инфраструктуру региона в 2026-м показали: выход за пределы пролива не означает выход за пределы военной угрозы. Более того, 17 ноября 2026 года, по сообщению ADNOC Logistics & Services от 18 ноября, одно из её судов было атаковано при проходе через Ормуз; компания сообщила об одиннадцати пострадавших и одном члене экипажа, который на момент заявления числился пропавшим. Это пример того, как быстро меняется цена доступа к морскому коридору. Здесь важно не путать последствия конкретного происшествия с утверждением о безопасности всего восточного побережья.

Фуджейра может снизить зависимость от Ормуза. Она не может отменить конфликт вокруг него. Но именно здесь проходит граница между риском и уязвимостью. Риск остаётся. Уязвимость можно перераспределить инфраструктурой.

КАРТА, КОТОРУЮ НЕ ВИДИТ ГРУЗ

Для грузовладельца карта заканчивается там, где начинается договор. Он видит порт погрузки, порт выгрузки, дату, ставку и ответственность сторон. География скрыта внутри тарифа. Пока маршрут работает, этого достаточно.

В Ормузе одна линия на карте способна одновременно изменить стоимость фрахта, возможность страхования, срок рейса и выполнение договора. Значение Фуджейры поэтому определяется не только расстоянием до пролива: оно заключается в числе решений, доступных грузовладельцу после переноса точки погрузки на восточный берег.

Когда нефть грузят внутри Персидского залива, экспортный танкер должен пройти Ормуз. Когда тот же груз поступает по трубопроводу в Фуджейру, часть транзитного риска заменяется рисками трубопровода, хранения и внешнего терминала. Эти риски можно учитывать по отдельности, хотя общие источники уязвимости — энергоснабжение, персонал, инфраструктура погрузки — по-прежнему способны остановить несколько звеньев сразу.

Зрелая инфраструктура не обещает отсутствие отказов. Её задача — не допустить, чтобы один отказ автоматически превращался в остановку всей экспортной цепочки.

У Фуджейры нет нефтяного масштаба Абу-Даби и торговой массы Дубая. Её преимущество возникло не из попытки повторить соседей, а из специализации на функции, которую нельзя воспроизвести одними капиталовложениями.

Малый эмират не может выиграть соревнование по всем направлениям. Он должен выбрать функцию, которую крупные соседи не могут воспроизвести простым вложением капитала. Восточный берег оказался именно такой функцией.

Абу-Даби может построить больше резервуаров, а Дубай — больше складов. Но их основные порты остаются внутри Ормуза; Фуджейра предоставляет внешнюю точку доступа к морю. В этом смысле она не соперник двух крупнейших эмиратов, а важная часть общей транспортной системы.

Это важное различие. Слабые региональные стратегии часто пытаются копировать центр. Сильные — находят актив, которого у центра нет. Фуджейра нашла расстояние от обязательного риска.

ИНФРАСТРУКТУРА КАК СТРАХОВОЙ ПОЛИС

Страховой полис не нужен владельцу, который уверен, что ущерба не будет. Он нужен потому, что уверенности нет.

Порт снаружи Ормуза работает по той же логике. В спокойный период его резервная функция почти не видна. Груз выбирает привычную инфраструктуру. Линии идут через крупнейший хаб. Танкер берёт кратчайшее плечо. Запасная мощность кажется дорогой.

Но инфраструктурный полис отличается от финансового. Его нельзя купить в день аварии.

Причал нужно спроектировать, профинансировать и построить; акваторию — углубить; трубопровод — согласовать, сварить и испытать; хранилища — подключить к терминалам. Для работы флота нужны обслуживающие суда и подготовленные экипажи. Ни одну из этих функций нельзя создать в тот момент, когда движение уже остановилось.

Поэтому настоящая стоимость Фуджейры была оплачена в годы, когда её резервная функция казалась избыточной. Рынок любит эффективность после того, как кто-то другой оплатил устойчивость.

ПОРТ И ЦЕНА ВРЕМЕНИ

Порт работает сразу с двумя экономиками: физической и временной.

Физическую экономику можно измерить тоннами, контейнерами, глубинами, длиной причалов, скоростью кранов и насосов. Эти показатели определяют предельную пропускную способность.

Временная экономика сложнее: сколько часов судно может ждать, сохраняя возможность выполнить контракт; как долго груз можно хранить, не продавая его по вынужденной цене; можно ли сменить покупателя, сорт нефти, судно или вид транспорта после прибытия на побережье.

Главное преимущество Фуджейры проявляется во временной экономике: резервуары, рейд и перегрузочные операции дают участникам торговли возможность отложить решение о продаже, перевозке или смене контрагента, не останавливая всю цепочку поставки.

Нефть, пришедшая по ADCOP, может ждать в резервуаре; танкер — оставаться на рейде; партия — переходить на другое судно. Для части контейнерных грузов возможен и сухопутный участок маршрута. Каждое решение имеет цену, но вместе они дают время для изменения коммерческого плана.

В условиях стабильности время воспринимается как расход. В условиях кризиса оно становится активом.

Фраза «выход к открытому морю» звучит географически нейтрально. На практике это коммерческая премия.

Открытое море означает больше направлений. Судно может идти на восток без обязательного возврата к узкой точке. Линия может перестроить расписание. Страховщик оценивает более короткую экспозицию к зоне конфликта. Владелец груза получает больше вариантов исполнения.

Но открытое море не равно свободе от всех ограничений. Фуджейра зависит от погоды, доступности тоннажа, глубин, портовой дисциплины и сухопутных связей. Она может стать перегруженной. Её терминалы могут оказаться целью. Дорога к внутреннему рынку может стать новым узким местом.

Преимущество Фуджейры не в отсутствии ограничений. Оно в том, что ограничения находятся не в одном месте.

Фуджейру нередко сопоставляют с Джебель-Али по контейнерам и с крупнейшими нефтяными терминалами Персидского залива по объёмам. В таком сравнении внешний порт почти неизбежно оказывается меньше.

Однако это сравнение не отвечает на главный вопрос: какова стоимость доступной резервной мощности, когда привычный путь перестаёт работать?

Резервная система не обязана повторять основную. Аэродром для аварийной посадки не конкурирует с крупнейшим хабом по пассажиропотоку. Резервная линия электропередачи не должна постоянно нести ту же нагрузку, что основная. Её ценность измеряется не обычным объёмом, а стоимостью предотвращённого отказа.

То же относится к Фуджейре. Её нужно сравнивать не с полным объёмом торговли Залива, а с миром, в котором альтернативного выхода нет. Такой мир дешевле до кризиса. И намного дороже после него.

Положение создаёт первый спрос. Репутация удерживает его.

Судовладелец не выбирает порт только потому, что тот отмечен снаружи пролива. Его интересуют качество топлива, скорость лабораторных тестов, безопасность якорной стоянки, работа агентов, доступность буксиров, дисциплина документов и вероятность задержки.

Некачественное судовое топливо может повредить двигатель. Задержка инспектора способна сорвать следующую погрузку. Непрозрачный тариф делает запасной маршрут столь же непредсказуемым, как основной. Репутация Фуджейры выросла не только из строительства терминалов, но и из повторяемости надёжных операций.

В морской торговле доверие редко звучит торжественно. Оно выражается в повторном заходе. Когда тысячи судов год за годом возвращаются к одной якорной зоне, географическое преимущество становится привычкой рынка. Привычка — один из самых недооценённых активов инфраструктуры.

КОГДА АЛЬТЕРНАТИВА СТАНОВИТСЯ УЗКИМ МЕСТОМ

У обходного маршрута есть собственный парадокс: успешная альтернатива начинает концентрировать риски. Чем больше нефти, бункеровки, резервуаров и операций STS привязано к одному участку побережья, тем выше цена его возможной остановки.

Фуджейра способна превратиться в инфраструктурное узкое место, хотя географически расположена за пределами Ормуза. Тогда уязвимость лишь переместится из пролива в порт, терминал или общую систему снабжения.

Это обычный путь резервной системы. Сначала она уменьшает зависимость от центра. Затем рынок концентрируется вокруг самой эффективной альтернативы. Потом альтернатива становится новым центром. Поэтому долгосрочная устойчивость требует не только Фуджейры. Нужны Хор-Факкан, Сохар, Салала, Сиди-Крир, трубопроводы, сухопутные коридоры и разные точки хранения. Нужен портфель.

Один обход создаёт маршрут. Несколько обходов создают систему. Именно в этой системе Фуджейра сильнее всего. Не как единственный спаситель торговли. Как узел, который первым доказал, что обязательная география может быть превращена в выбор.

ПОРТ КАК ИНТЕРФЕЙС ГОСУДАРСТВА

Фуджейра соединяет внутреннюю экономику ОАЭ с открытым морем. Поэтому порт нельзя рассматривать отдельно от дороги, трубопровода и правил федерации.

Нефть попадает к экспортному причалу после сотен километров сухопутной транспортировки. Контейнер проходит оформление, доставку грузовиком и смену транспортного режима. Судно получает услуги только тогда, когда десятки компаний успевают согласовать графики. Порт — точка соединения разных систем ответственности.

Порт соединяет наземную и морскую системы ответственности: в точке погрузки меняются применимые договоры, требования к перевозке и порядок управления риском.

До погрузки груз находится в наземной системе собственности, технического контроля и регулирования; после погрузки вступают в действие морские договоры, чартерные обязательства, страхование и правила международного рынка. Ошибка на стыке этих режимов может привести к спору, задержке или финансовым потерям.

Чем сложнее обход, тем важнее качество интерфейса.

У морской инфраструктуры есть жёсткий физический язык. Метры глубины. Длина причала. Допустимая осадка. Грузоподъёмность крана.

Эти параметры определяют, какие суда могут подходить к причалам и сколько груза они способны вывезти. Ни политическое распоряжение, ни срочный контракт не заменят дноуглубления, допустимой осадки или свободного причала.

Инвестиции Фуджейры в глубоководные мощности важны не сами по себе: крупный танкер снижает транспортные затраты на баррель, а крупный контейнеровоз — на контейнер, если порт и грузовая база способны обеспечить его загрузку.

Глубина превращается в экономию масштаба. И в барьер для конкурента, который не построил её заранее.

Нефть доминирует в образе Фуджейры, но портовая экономика шире.

Карьеры, экспорт щебня, известняка и клинкера сформировали собственную грузовую базу восточного побережья. Она важна, потому что порт, зависящий только от спроса на нефть в кризис, оказался бы слишком уязвимым при нормализации торговли.

Сухие грузы поддерживают инфраструктуру, рабочие места и судозаходы в обычное время. Они создают обратные потоки и диверсифицируют доход. Так стратегический порт становится коммерчески устойчивым. Резервная функция лучше сохраняется, когда актив имеет повседневную работу.

Инфраструктура меняет стоимость побережья.

Территория у терминалов дорожает вследствие спроса на хранилища, промышленность и логистику. Одновременно возрастают издержки для жилья, туризма и охраны окружающей среды.

Фуджейра должна решать, какую часть ограниченного побережья отдать под резервуары, причалы и логистические площадки. Доход от стратегического хаба растёт одновременно с зависимостью экономики эмирата от него.

Малый эмират получает большую ренту от порта. И большую зависимость от него.

Удачная инфраструктура притягивает бизнес, который не был частью первоначального плана.

Вслед за терминалами приходят нефтетрейдеры, лаборатории, страховые брокеры и судовые агенты. Поставщики создают сервисный флот, банки финансируют товарные запасы. Так вокруг порта формируется рынок услуг, который конкурент не может воспроизвести одним новым причалом.

Так порт становится кластером. Кластер сильнее отдельного актива, потому что клиент получает несколько услуг в одном месте. Но и сложнее перенести. Даже если другой порт построит такой же причал, ему придётся заново создавать экосистему.

Фуджейра защищает своё положение не только географией. Накопленной плотностью рынка.

ПРЕДЕЛЫ РОСТА

Любой порт сталкивается с пределом.

Береговая линия ограничена; дороги и якорные стоянки могут перегружаться; экологический риск растёт вместе с плотностью операций. Поэтому развитие порта требует не только новых мощностей, но и распределения функций между соседними площадками.

Поэтому развитие Дибба и взаимодействие с Хор-Факкан имеют системный смысл. Рост не обязательно означает ещё больше объектов в одной точке. Он может означать сеть специализированных точек вдоль восточного берега. Именно сеть позволяет Фуджейре не стать жертвой собственного успеха.

Вся дальнейшая история начинается с простой формулы. География создаёт ограничение. Инфраструктура даёт возможность выбрать другой путь. Рынок назначает цену этому выбору тогда, когда исходная географическая зависимость становится опасной. Фуджейра существовала до кризиса. Но кризис сделал её положение читаемым для всего мира.

Ормуз обозначен на карте как пролив. В балансе компании он появляется иначе. Как страховая надбавка. Как дополнительный запас топлива. Как риск задержки. Как необходимость держать больше запасы.

Часть неопределённых расходов Фуджейра превращает в конкретные тарифы: прокачку по нефтепроводу, хранение и перевалку. Эти услуги могут быть дорогими, но их стоимость поддаётся расчёту и сравнению.

Это важная функция инфраструктуры: переводить неопределённость в счёт, который можно сравнить. Капитал предпочитает дорогую определённость дешёвой неизвестности, когда возможный убыток слишком велик.

Чем лучше Фуджейра показывает операционные данные, тем точнее страховщик может оценить риск.

Количество судозаходов, история аварий, готовность аварийных служб и качество регулирования влияют на страховую оценку. Прозрачная работа порта не устраняет военный риск, но может сделать отдельные операционные риски понятнее рынку.

Инвестиции в безопасность окупаются не только отсутствием аварии. Более дешёвым капиталом и страховкой.

Так портовая администрация влияет на стоимость страхования и финансирования, хотя сама не продаёт страховых полисов.

Фуджейра — часть ОАЭ, но её морская география отличается от географии основных портов Дубая и Абу-Даби.

Это физическое различие влияет на политическую роль эмирата. Малый регион становится необходимым для крупных соседей. География перераспределяет вес внутри федерации. Инфраструктура усиливает этот эффект. Чем больше нефти и контейнеров зависит от восточного выхода, тем важнее решения местной портовой власти. Так берег превращается в переговорную силу.

Судно может принадлежать компании из страны, которая политически спорит с другим участником региона. Порт должен обслужить его по понятным коммерческим правилам.

Репутация понятных, законных и предсказуемых условий обслуживания привлекает новые грузы. Здесь нейтральность сервиса означает равенство коммерческих процедур в пределах применимых законов, а не освобождение от санкций и государственных требований.

Нейтральность не означает отсутствие национальных интересов. Она означает, что интерес государства реализуется через надёжность сервиса, а не произвольный доступ.

Мировая роль порта имеет местную цену: расширяются промышленные зоны, растёт движение грузовиков и спрос на жильё, усиливается нагрузка на окружающую среду. Эти

издержки редко включают в стоимость обходного маршрута для отдельного грузовладельца, но они реальны для эмирата.

Стратегический актив меняет социальную структуру малого эмирата. Это цена, которая редко попадает в расчёт обходного маршрута. Но без неё картина неполна. Фуджейра получает глобальную функцию. И локальные последствия глобального спроса.

КОНТРАРГУМЕНТ: НЕЗАВИСИМОСТИ НЕ СУЩЕСТВУЕТ

Фуджейру легко превратить в символ полного освобождения от Ормуза. Это неверно.

Значительная часть хозяйства Персидского залива расположена внутри Ормуза. Джебель-Али, внутренние нефтяные терминалы, объекты СПГ и местные рынки нельзя быстро переместить на восток. Пропускная способность трубопроводов ограничена, а резервная контейнерная инфраструктура ещё меньше по масштабу.

Поэтому Фуджейра не является альтернативной географией всей системы. Она является альтернативой для части критического потока. Это не слабость концепции. Это правильный масштаб. Устойчивость редко означает полную автономию. Она означает, что отказ одного маршрута не равен отказу всей экономики.

Массовый читатель оценивает порт по объёму. Инвестор — по доходности. Государство должно оценивать ещё по функции.

Сравнивать Фуджейру только с крупнейшими портами по объёму грузов бессмысленно. Относительно небольшой актив может обладать огромной системной ценностью, если уменьшает вероятность остановки критического экспорта. Его логика ближе к аварийному клапану, чем к обычному конкуренту большого хаба.

Клапан почти не заметен при нормальном давлении. При аварии определяет, сохранится ли система.

Именно поэтому книга начинается не с рейтинга портов. С вопроса, что происходит, когда обязательный выход перестаёт быть гарантированным.

Когда Ормуз превращается из обычного маршрута в инструмент политического и военного давления, порт за пределами пролива перестаёт быть только запасной площадкой. Он становится частью архитектуры устойчивости мировой торговли. Фуджейра продаёт не расстояние от Ормуза, а возможность не зависеть от единственного прохода.

ГЛАВА 02

Война, которая сделала Фуджейру важной

10 августа 1987 года танкер Texaco Caribbean под панамским флагом, эксплуатировавшийся американской компанией, подорвался на мине примерно в восьми морских милях от Фуджейры. Пробоина возникла ниже ватерлинии; из повреждённого корпуса в море начала поступать нефть. Судно находилось уже в Оманском заливе, за пределами Ормузского пролива. Там, где торговый флот рассчитывал переждать опасность, обнаружилась новая минная угроза.

Для Фуджейры это была проверка самой идеи безопасной внешней стоянки. Входить в пролив стало опасно; ждать снаружи тоже оказалось не вполне безопасно. Маршрут на карте не изменился, но изменились решения капитана, судовладельца, страховщика и владельца груза. Именно в столкновении этих решений возникла коммерческая роль порта — не освобождать суда от риска, а давать им место и время для выбора.

Чтобы понять, почему такая роль досталась Фуджейре, необходимо вернуться на девять лет назад. Строительство порта началось в 1978 году, а полноценная эксплуатация — в 1983-м. Ирано-иракская война уже продолжалась, но объяснять строительство исключительно ею неверно. Порт создавали как часть экономического развития ОАЭ: для генеральных грузов, контейнеров, щебня и других материалов с восточного побережья. Война не придумала этот объект. Она изменила спрос на его географическое положение.

1984. Война приходит к торговому флоту

Ирано-иракская война началась в сентябре 1980 года. Нападения на торговое судоходство происходили и в первые годы конфликта, однако именно весной 1984-го борьба вокруг нефтяных перевозок резко расширилась. Ирак атаковал суда, обслуживавшие иранские нефтяные терминалы; Иран наносил удары по судам, связанным с государствами Персидского залива, поддерживавшими Багдад. Так «танкерная война» стала двусторонней кампанией против морской торговли. Её цели были политическими и военными; её последствия измерялись в страховых премиях, задержках и потерянных рейсах.

Масштаб нападений был велик, но их нельзя смешивать с числом потопленных судов. По данным Naval History and Heritage Command ВМС США, к концу 1987 года Ирак провёл 283 атаки на торговое судоходство, Иран — 168. Это накопленные показатели к указанной дате, а не итог за всю войну; атака также не равнозначна потере судна. Нефть продолжала перевозиться: высокие доходы от торговли поддерживали движение даже там, где риск уже перестал быть исключением.

В той же исторической сводке ВМС США приведён человеческий масштаб нападений к концу 1987 года: 116 погибших торговых моряков, 37 пропавших без вести и 167 раненых. Эти потери нельзя смешивать ни с числом атак, ни со статистикой всей восьмилетней войны. Для страхового рынка они означали реальный риск гибели и повреждения, а для судовладельца — необходимость обеспечивать не только сохранность дорогостоящего корпуса, но и безопасность людей, от которых зависит сам рейс.

3 июня 1984 года агентство UPI сообщало как минимум о шестидесяти танкерах, ожидавших за пределами Ормуза, возле Фуджейры и Хор-Факкана. Цифра относилась к конкретному моменту и не означала ни остановки всего регионального флота, ни постоянной загрузки рейда. Она показывала другое: рынок начал отделять решение о выходе в море от решения войти в опасный коридор. Судно могло оставаться доступным для работы, не совершая немедленно следующий переход.



P02 · ТАНКЕРНЫЙ РЕЙД: ОЖИДАНИЕ СНАРУЖИ ПРОЛИВА

Здесь сложилась первая услуга, ещё не требовавшая гигантских нефтяных терминалов. Суда стояли на якоре; к ним подходили бункеровочные и снабженческие суда, доставлявшие топливо, воду и оборудование. Судовые агенты собирали сведения об обстановке и помогали получать инструкции. Рейд не был свободен от военной угрозы, но позволял разделить две операции: ожидание коммерческого решения и прохождение рискованного участка.

По воспоминаниям многолетнего руководителя порта капитана Мусы Мурада, опубликованным в интервью The National в 2012 году, ещё в 1982-м в Фуджейру пришло более двухсот судов; это побудило администрацию системнее организовать якорную стоянку. Свидетельство важно своей последовательностью: спрос появился до того, как порт приобрёл зрелую специализацию на нефти. Инфраструктура услуг выросла из повторявшихся операций, а не только из заранее заданного генерального плана.

Внешнее расположение порта давало преимущество, но не монополию на ожидание. Суда могли искать стоянки у соседних портов ОАЭ и Омана. Поэтому Фуджейре было недостаточно находиться «за проливом»: ей требовалось организовать управление рейдом, обеспечить предсказуемую доставку снабжения, доступность морских агентов и совместимость услуг с требованиями судовладельцев. Иначе выгодная точка на карте осталась бы временным скоплением судов, а не устойчивой частью торгового маршрута.

Мины у Фуджейры: предел безопасности

К 1987 году опасность приобрела новое измерение. В июле Соединённые Штаты начали операцию Earnest Will: военные корабли сопровождали кувейтские танкеры, переведённые под американский флаг. Первый конвой вышел из района Хор-Факкана 22 июля. Через два дня танкер Bridgeton подорвался на мине у острова Фарси. Сопровождение снижало отдельные угрозы, но не давало гарантии от мин. Вокруг коммерческого рейса появился ещё один участник принятия решений — военное командование.

Перевод кувейтских судов под флаг США решал конкретную политико-правовую задачу — создавал основу для их официального военного сопровождения. Он не менял физическую стоимость танкера, не устранял мины и не освобождал от договорных обязанностей. Напротив, коммерческое расписание стало зависеть от графика сил сопровождения и их оценки угроз. Инфраструктурная ценность Фуджейры заключалась также в том, что перед входом в пролив судно могло дожидаться нового режима движения в доступной внешней акватории.

Подрыв Texaco Caribbean 10 августа перенёс внимание к восточной стороне пролива. Этот танкер нередко называют американским, но точнее разделять эксплуатацию и регистрацию: судно было связано с американским бизнесом и шло под панамским флагом. Не следует также приписывать конкретную мину какой-либо стороне только на основании первых предположений прессы. Важен установленный результат — повреждённое торговое судно и угроза в районе, который считался запасным.

15 августа в Оманском заливе на мине подорвалось и затонуло судно снабжения Anita. В сообщениях, опубликованных на следующий день, говорилось как минимум об одном погибшем и пяти пропавших без вести; другие источники приводили отличавшиеся предварительные данные о спасённых и пострадавших. Для документального текста корректно разделять подтверждённую гибель и сообщения о пропавших. Ни один из этих ранних отчётов сам по себе не устанавливает окончательный список жертв.

После обнаружения мин власти ОАЭ временно ограничивали движение в прибрежных водах, проводили обследование акватории и вновь объявляли опасные участки. Часть судов покинула ставшую более рискованной стоянку, а некоторые операторы начали искать якорные места дальше вдоль побережья Омана. У этого перемещения был важный смысл: альтернатива, возникшая для снижения риска, сама потребовала резервного маршрута.

Августовские сообщения прессы описывали последовательность пересмотров оценки опасности: обнаружение новых мин, временные ограничения, обследование акватории, затем новые тревоги и вновь объявленные запреты. Для капитана это означало, что карта опасного района могла измениться между получением инструкции и фактическим выходом. Портовая администрация становилась не только поставщиком места стоянки, но и источником правил, без которых безопасная организация большого числа судов была невозможна.

Фуджейра не могла обещать абсолютную безопасность. Не могла этого сделать и военная эскортная группа. Но между несколькими опасными вариантами рынок всё равно должен был выбирать. Судно находилось не в безрисковом пространстве, а в системе сравнительных рисков: войти в пролив, стоять у побережья, сместиться южнее или задержать рейс. Каждый вариант означал иной срок, стоимость и ответственность.

Страховая граница перемещается в Оманский залив

Страховщики реагировали не на политические лозунги, а на меняющуюся вероятность убытка. 12 августа 1987 года агентство UPI сообщило о решении андеррайтеров Lloyd's распространить надбавку за военный риск на суда в Оманском заливе за пределами входа в Персидский залив. Сообщённая ставка составляла 0,125 % страховой стоимости корпуса судна. Прежде столь обозначенная дополнительная зона риска не включала эту внешнюю акваторию. Физическая граница пролива осталась на месте; страховая граница сдвинулась.

Важно не подменять этот факт обобщением «страховка стала одинаковой по обе стороны Ормуза». Страховые условия зависят от даты, района, характеристик судна, объёма покрытия и конкретного андеррайтера. Указанные 0,125 % — историческая ставка, сообщённая для определённого решения в августе 1987 года, а не универсальная цена всех рейсов. Для условного корпуса стоимостью 40 млн долларов арифметически это 50 тыс. долларов дополнительной премии. Пример показывает механизм, но не описывает чью-либо реальную страховую выплату.

Разброс страховых ставок показывает, почему точный район имеет значение. Исторический обзор Strauss Center указывает, что после нападения на саудовский танкер Yanbu Pride в мае 1984 года ставки страхования корпуса для рейсов к иранскому острову Харк достигали 7,5 %. Это иной район, иной момент и иная степень риска, чем Оманский залив в августе 1987-го. Числа нельзя объединять в одну временную серию, но их сопоставление обнаруживает принцип: страховой рынок назначает разную цену разным участкам одной региональной транспортной системы.

Страхование корпуса, страхование груза, ответственность перед третьими лицами и покрытие военных рисков — разные элементы защиты. В кризис один из них может подорожать, другой — потребовать особых условий, третий — стать труднодоступным. Поэтому выражение «судно застраховано» не отвечает на вопрос, выгодно ли отправлять его в рейс. Коммерческое решение принимает не только капитан; оно проходит через владельца судна, фрахтователя, страховщика и того, кто финансирует груз.

Страховая надбавка не запрещала движение и не закрывала пролив юридически. Она создавала цену входа в рискованную зону. Её приходилось сопоставлять с платой за ожидание, дополнительным топливом, стоимостью фрахтования и вероятностью задержки. Исследование страховочного рынка Ормуза, опубликованное Strauss Center при Техасском университете, отмечает: даже при резких повышениях ставок торговля не прекращалась надолго. Рынок не перестал двигаться; он начал дороже оценивать возможность движения.

Распределение этой цены зависело от договора. Если судно работало по рейсовому чартеру, стороны должны были выяснить, кто несёт дополнительные страховые расходы и последствия задержки. При длительном тайм-чартере возникал другой набор обязательств. Покрытие судна само по себе не определяло, кто оплачивает потерянные дни и возможное изменение порта погрузки. Поэтому страховое решение становилось коммерческим только после того, как участники цепочки соглашались, как разделить новую финансовую нагрузку.

Это важная поправка к распространённому представлению о «закрытии» морского коридора. Порт может принимать суда, а рейсы — продолжаться, хотя условия исполнения контракта уже радикально изменились. Для одного судовладельца надбавка приемлема, для другого — нет; одни грузы способны оплатить ожидание, другие теряют покупателя. Фуджейра становилась полезна именно в промежутке между физической проходимостью маршрута и экономической готовностью его использовать.

Из ожидания — в услугу

На якорной стоянке время не останавливает расходы. Экипаж получает оплату, топливо расходуется, судно занято, груз связывает капитал. Но ожидание даёт шанс не совершить более дорогую ошибку. Рейд позволяет отложить вход в опасную зону до появления информации, страхового предложения или военного сопровождения. Именно это и было новым продуктом Фуджейры: не гарантия спасения, а управляемая пауза между двумя участками маршрута.

В обычном рейсе капитан сверяет распоряжения владельца судна, чартер и навигационные правила. При участии военного конвоя появляется ещё одно расписание, сформированное требованиями безопасности. Кто оплачивает простой до выхода сопровождения? Как распределяется ответственность за изменение маршрута? Что происходит с договором фрахтования, если коммерческий график подчинён военному? Ответы зависят от конкретных условий, но именно у внешней стоянки эти вопросы превращались в повседневную работу агентов и операторов.

Разные суда ожидали разного. Танкеру мог требоваться новый фрахт; другому — подтверждение страхового покрытия; третьему — пресная вода, снабжение или ремонт. Для судового агента и снабженческой баржи это была повторяющаяся потребность, а не единичный военный эпизод. Поставщик, способный организовать услугу быстро и без спора о качестве, получал постоянного клиента. Таким образом, вокруг географического преимущества возникало коммерческое доверие.

В центре этой экономики находился человек. Для экипажа «военный риск» — не только процент в контракте: это ночная вахта, неясная информация о минах и перспектива ещё одного перехода. Якорная стоянка позволяла провести проверку, получить сведения и в некоторых случаях организовать смену людей или обслуживание судна. Она не отменяла угрозу жизни; она давала больше возможностей подготовиться к следующему решению.

Оплата экипажа не сводилась к обычной зарплате. В периоды резкого обострения судовладельцам приходилось обсуждать дополнительные гарантии и вознаграждение за работу в опасных районах; доступность людей становилась столь же значимой, как наличие судна. Но исторические сообщения о требованиях повышенной оплаты сами по себе не доказывают единого действовавшего «двойного тарифа» для всех моряков. Для книги важнее механизм: контракт на перевозку зависит не только от корпуса и страхования, но и от согласия экипажа продолжать рейс.

Сведения в такой обстановке сами становились товаром. Где обнаружена последняя мина? Какие суда прошли? Когда предполагается следующий конвой? Каковы условия страховщиков? Телекс, телефон, сообщения капитанов и судовых агентов передавали информацию с задержкой, иногда противоречили друг другу. Надёжность местного посредника постепенно приобретала цену наряду с топливом и стояночными услугами. Порт развивался не только из бетона и стальных конструкций, но и из качества решений вокруг них.

Для возникновения первых доходов не требовалось строить гигантский терминал. Бункеровочная баржа, поставщик, агент и клиент уже образовывали рынок. Когда заказы повторялись, появлялись основания вкладывать капитал в резервуары, причалы, сервисные суда и ремонт. Сначала услуга подтверждала спрос, затем спрос оправдывал постоянный актив. В этой последовательности заключён один из наиболее важных уроков истории Фуджейры.

Однако доход от нестабильности не равнозначен выгоде войны для региона. Нападения создавали реальные потери, расходы на страхование и угрозу экипажам. Часть дополнительных платежей оседала у поставщиков услуг, но другая часть была чистой потерей времени и ресурсов. Поэтому формула «война принесла порту деньги» слишком груба. Точнее сказать:

локальный бизнес получил спрос на услуги, которые помогали торговле продолжаться вопреки войне.

После 1988 года: что осталось от кризиса

Ирано-иракская война закончилась в 1988 году. С ослаблением нападений необходимость ждать военного сопровождения уменьшалась, а страховой рынок постепенно возвращался к обычной оценке риска. Фуджейра могла потерять значительную часть чрезвычайного спроса. Но у неё уже были организованная стоянка, опытные судовые агенты, поставщики и узнаваемость среди судовладельцев. То, что возникло как ответ на угрозу, приобрело самостоятельную коммерческую ценность.

Мирный рынок предъявлял к порту более строгие требования. Когда клиент переставал платить за срочную безопасность, он начинал сравнивать качество топлива, сроки снабжения, точность документов и цену услуг. Бункеровка должна была стать конкурентоспособной без военной надбавки. Портовые службы — предсказуемыми без чрезвычайных распоряжений. Репутация, приобретённая в кризис, могла сохраниться только при ежедневной проверке обычной торговлей.

Так формируется институциональная память. Капитан знает, где можно безопаснее ждать при ухудшении обстановки. Агент понимает местные процедуры. Судовладелец сохраняет контакты в операционной инструкции. Банк и страховщик получают опыт работы с конкретной акваторией. Ни один из этих элементов не является новым причалом, но каждый снижает издержки следующей операции. Порт становится частью рынка ещё до того, как достигает размеров крупного нефтяного центра.

Такая память имеет и оборотную сторону. Устоявшиеся привычки могут привязать судовладельца к одному поставщику, а порт — к одному типу спроса. Чтобы не остаться инфраструктурой для редких военных кризисов, Фуджейре предстояло конкурировать с другими центрами бункеровки за обычные рейсы. Её экономическая модель стала жизнеспособнее там, где услуга, возникшая из ожидания, требовалась и судну, не намеревавшемуся заходить в Персидский залив.

В этой истории нет основания для мифа о государстве, которое в 1978 году заранее предвидело все последующие кризисы. Фуджейра могла развиваться и без танкерной войны: сухие грузы, региональная торговля и положение на выходе в Индийский океан имели собственную экономическую логику. Конфликт ускорил признание её внешней стоянки; он не был единственным источником роста. Позднейшие инвестиции в бункеровку, хранение и перевалку опирались уже не только на память о войне, но и на обычный спрос.

Различие между причиной строительства и причиной последующего успеха принципиально. Инфраструктура может быть задумана для одного рынка, а стратегическую ценность приобрести в другой обстановке. Для государства это аргумент в пользу долгого горизонта, но не оправдание любой избыточной мощности. Для инвестора — напоминание, что реальная функция актива определяется не красивым прогнозом, а тем, какие услуги клиенты готовы оплачивать после окончания чрезвычайного периода.

Кризис 1980-х дал Фуджейре не готовую стратегию обхода Ормуза, а проверенный опыт: когда узкий морской проход становится опасным, внешнее побережье получает спрос на время, информацию и обслуживание. Последующие десятилетия превратили этот опыт в склады, трубопроводы, нефтяные терминалы и целый рынок судовых услуг. Так возникла предпосылка следующего вопроса: что именно означает «безопасный порт», если военная угроза способна достичь и его акватории? Война не построила Фуджейру. Она показала, за что рынок готов платить её географии.

ГЛАВА 03

Безопасный порт

16 марта 2026 года нефтяные погрузки в Фуджейре были приостановлены после удара беспилотника и пожара в нефтепромышленной зоне эмирата. Сообщение Reuters основывалось на сведениях участников операций; власти Фуджейры подтвердили пожар и работу спасательных служб, но тогда не сообщили полного масштаба ограничения экспорта. Порт находился за пределами Ормузского пролива. Тем не менее именно эта внешняя инфраструктура оказалась под угрозой. Нефть могла дойти до восточного побережья по трубопроводу, но для её вывоза требовались исправные терминалы, безопасный подход к причалам и готовый принять груз танкер.

Этот эпизод изменяет привычный смысл выражения «безопасный порт» — safe haven. Речь не о территории, куда не доходят ракеты, беспилотники или последствия конфликта. Речь о месте, где судовладелец и грузовладелец получают больше вариантов действий: отложить вход в опасные воды, дождаться инструкций, сменить схему погрузки, сохранить груз в резервуаре или направить его к другому причалу. Ни одна возможность не исключает риска. Каждая уменьшает зависимость от единственной точки отказа — пока сама остаётся доступной.

Танкерная война 1980-х годов показала ценность внешней якорной стоянки. Кризис 2026 года ставит другой вопрос: выдерживает ли созданная за десятилетия система современный конфликт, когда угрозе подвергаются не только суда на переходе, но и терминалы, нефтехранилища, страховые договоры и сервисные компании? Кризис 2026 года позволяет проверить ответ по операционным результатам, а не по репутации порта.

Доступность маршрута: что показал 2026 год

Фуджейра расположена на Оманском заливе и не требует от экспортного танкера входа в Ормузский пролив, если нефть уже поступила на восточное побережье ОАЭ. Это преимущество, но его границы определяются физической инфраструктурой. Трубопровод способен доставить сырьё к терминалу, резервуар — временно принять поток, а причал — загрузить судно. Если выпадает одно звено, остальные не обеспечивают экспорт автоматически. Именно поэтому доступ к открытому морю не следует путать с гарантией непрерывной работы.

В 2026 году сбой на основном маршруте стал виден и в контейнерной торговле. Согласно полугодовой отчётности DP World от 13 августа, Джебель-Али обработал во II квартале 374 тысячи двадцатифутовых эквивалентов (TEU), что на 90,1% меньше уровня того же квартала 2025 года — около 3,8 миллиона TEU. Это показатель грузооборота, а не процент времени закрытия терминала. DP World отдельно сообщала, что Джебель-Али продолжал функционировать и не получил существенных физических повреждений. Работоспособный порт столкнулся с отсутствием привычного потока судов.

Для Фуджейры этот контраст принципиален. Джебель-Али сохранял краны, персонал и территорию, но не мог вернуть рейсы одним административным решением. Фуджейра предлагала другую морскую сторону страны; однако у неё не было ни прежней плотности контейнерных сервисов Джебель-Али, ни автоматически свободных мощностей для всех перенаправленных грузов. Разница между наличием порта и наличием действующего маршрута стала коммерчески измеримой.

К осени возникла проверяемая практика обхода. По информации DP World, распространённой в ноябре, с начала марта по конец октября через сухопутные коридоры от портов восточного побережья к Джебель-Али и внутренним рынкам ОАЭ было перевезено более одного миллиона TEU по автомобильным и железнодорожным маршрутам. Это совокупный объём перевозок за период, а не ежегодная контейнерная мощность самой Фуджейры. Он показывает способность системы менять способ доставки, но не доказывает, что новый морской терминал уже построен.

Проекты Аль-Ругайлат и Дибба следует оценивать в том же ключе. Объявленные летом 2026 года будущие мощности на восточном побережье — инвестиционный ответ, а не уже доступная пропускная способность. В ноябре DP World сообщила об ускорении планируемого поэтапного открытия терминалов до горизонта 18–24 месяцев вместо первоначальных 24–30. На время строительства грузовладелец зависит от действующих причалов, дорожной сети, доступного тоннажа и процедур между операторами. Нельзя оплачивать текущую поставку обещанием будущей мощности.

Безопасность, следовательно, измеряется не красивым расстоянием от пролива, а долей операций, которые можно выполнить без него сегодня. Разница между проектной и реально доступной мощностью — одна из главных цен этой стратегии.

Страхование: когда морская граница становится финансовой

3 марта 2026 года лондонский Joint War Committee пересмотрел перечень акваторий повышенного военного риска. В него были добавлены, в частности, районы у побережий Омана и ряда других государств региона; границы некоторых уже включённых районов были расширены. Такое решение не закрывает море и не аннулирует автоматически все страховые полисы. Оно влияет на декларирование рейсов и условия, на которых страховщики готовы принимать военный риск. Важная деталь: за пределами Ормуза страховая экспозиция не обнуляется.

В начале марта отраслевые источники показывали значительную разницу в ориентировочных предложениях. Lloyd's List 4 марта приводил для заходов в Фуджейру и другие порты южнее пролива уровни около 0,3–0,5% страховой стоимости корпуса, а для ряда проходов через Ормуз — примерно 1,5–3%. Это не официальный тариф для каждого судна и не свидетельство о фактически заключённых договорах: предложения зависят от флага, судовладельца, оценённой связи с воюющими сторонами, истории убытков и сроков покрытия. К середине апреля котировки вновь менялись. Поэтому цифры допустимы лишь как датированный снимок рынка, демонстрирующий механизм, а не как вечная скидка за географию.

Условный танкер со страховой стоимостью 100 миллионов долларов при дополнительной премии 0,5% сталкивается с расходом в 500 тысяч долларов; при 2% — в 2 миллиона. Разница составляет 1,5 миллиона долларов. Это математический пример, а не фактическая котировка конкретного рейса. Если обход требует нескольких дней ожидания, иной схемы перегрузки и дополнительных услуг, судовладелец сравнивает всю сумму, а не только страховую премию. Иногда прямой рейс остаётся экономически выгодным; иногда меньшая неопределённость оправдывает более дорогой маршрут.

При этом слово «страхование» обозначает не одну универсальную защиту. Каско судна и машин, ответственность перед третьими лицами через клуб P&I, страхование груза и покрытие военных рисков могут иметь разных страховщиков, исключения и правила уведомления. Полис, действующий на одном участке, не гарантирует неизменных условий после смены порта, фрахтователя или зоны. Банк-кредитор может дополнительно требовать определённого набора покрытий. Экономическая доступность маршрута складывается из решений нескольких институтов, а не только капитана.

Фуджейра поэтому не продаёт «дешёвую безопасность» в абсолютном смысле. Она позволяет разделить риски и предложить страховщику иную структуру экспозиции. Это действительно коммерческая услуга, но цену и доступность определяет рынок в конкретный день. Более подробная архитектура страхования и перестрахования рассматривается в главе 7; здесь достаточно главного вывода: безопасная география работает лишь тогда, когда её можно включить в застрахованный, профинансированный и исполнимый рейс.

Порт как система операций, а не точка на карте

Репутация внешней якорной стоянки создавалась десятилетиями, но во время кризиса её проверяют не исторические заслуги, а отдельные услуги. Судно на рейде нуждается в снабжении, топливе, воде, инспекции, медицинской помощи, буксирах и точных документах. Грузу могут понадобиться хранение, анализ качества, смена танкера и новый комплект договоров. В обычный день эти операции почти незаметны. В чрезвычайный именно они определяют, выйдет ли судно в следующую часть маршрута.

Формальная вместимость порта не равна его практической доступности. Резервуар может быть занят по долгосрочному контракту. Причал — проходить ремонт. Бункеровочное топливо — находиться в береговом хранилище, но не иметь свободной баржи для доставки. Лоцман может быть назначен, но погода не позволяет проводить операцию. Отсутствие одного небольшого элемента снижает пропускную способность всего крупного комплекса. В такой ситуации выигрыш от обхода Ормуза сокращается, хотя география не изменилась.

Другая ограниченная величина — время. Порт может предоставить судну место ожидания, но не остановить начисление расходов. Судно остаётся занятым, экипаж получает оплату, груз связывает оборотный капитал, а судовладелец рискует пропустить следующий фрахт. Хранение нефти ослабляет давление расписания, но требует вместимости и финансирования. Поэтому вопрос «можно ли подождать?» всегда должен сопровождаться вторым: «сколько это стоит и кто платит?» Ответ различается для собственника судна, фрахтователя, владельца груза, страховщика и государства.

Чем больше судов переходит на внешний рейд одновременно, тем выше риск новой концентрации. Движение требует организации зон якорной стоянки, контроля дистанций, обмена достоверными навигационными сведениями и готовности прекратить операции при ухудшении погоды. Рост числа судов повышает нагрузку на службы, возможности аварийного реагирования и экологическую защиту. Порт, выбранный ради снижения риска, может стать источником задержек и накопления экспозиции. Запасная мощность полезна лишь до тех пор, пока она остаётся свободной и управляемой.

В мае 2019 года четыре торговых судна подверглись диверсиям у Фуджейры. Международная морская организация перечисляла пострадавшие суда; правительство ОАЭ сообщало, что погибших и раненых не было, а внутренние операции порта продолжались. Совместное расследование ОАЭ, Норвегии и Саудовской Аравии охарактеризовало атаку как высокоорганизованную; публичная атрибуция исполнителя при этом оставалась предметом межгосударственных оценок. Этот эпизод важен не как возврат к истории танкерной войны, а как напоминание о пределах самой якорной стоянки: находясь снаружи пролива, крупная группа судов всё равно образует уязвимую концентрацию.

В 2026 году характер риска расширился от стоянки к промышленной площадке. 6 марта в нефтепромышленной зоне Фуджейры произошёл пожар после падения обломков перехваченного беспилотника; местные власти сообщили о его ликвидации и отсутствии пострадавших. 16 марта Reuters сообщил о приостановке погрузки нефти после новой атаки и пожара. 4 мая власти эмирата вновь сообщили о пожаре в FOIZ и отнесли его к атаке беспилотника, прибывшего, согласно их заявлению, со стороны Ирана. Эти эпизоды имеют разные источники и не должны сливаться в один непрерывный простой.

Не каждый пожар в нефтяной зоне связан с военными действиями. Так, 14 мая местные власти назвали причиной отдельного возгорания плановые работы по обслуживанию трубопровода. Для ответственного исследования эта граница принципиальна. Производственная авария, падение обломков после перехвата и заявленный прямой удар могут приводить к похо-

жим фотографиям и остановкам, но подразумевают разные технические причины, обязанности и выводы. Научиться различать их — часть управления риском, а не редакционная мелочь.

Цена готовности и пределы устойчивости

Порт, рассчитанный только на спокойное время, можно оптимизировать под высокую загрузку каждой службы. У резервной инфраструктуры противоположная задача: часть мощности должна оставаться доступной на случай резкого перенаправления грузов. Свободные причалы, исправные насосы, запасные части, сменные команды и готовые к запуску договоры требуют денег в месяцы, когда на них нет дополнительного спроса. С точки зрения квартального отчёта это может выглядеть неэффективно. Для государства и грузовладельца это плата за возможность продолжить операции после отказа основного маршрута.

Но этот запас нельзя оценивать одной суммой инвестиций. Два трубопровода могут зависеть от одного распределительного узла; два терминала — от одной линии электропитания; несколько бункеровочных поставщиков — от одной системы выдачи топлива. На бумаге активы различны, а точка отказа общая. Если повреждение устраняет общий элемент, объявленная резервная мощность может оказаться лишь статистической. Реальную устойчивость показывает не количество объектов в перечне, а доля системы, которая продолжает действовать при отказе конкретного узла.

Отдельной проверке подлежит восстановление работы. После пожара оператору нужны сведения о состоянии оборудования, доступ к площадке, запасные компоненты, безопасное электроснабжение и разрешение на возобновление погрузки. Судовладельцу — подтверждение возможности захода. Страховщику — оценка изменившегося риска. Грузовладельцу — новое окно поставки. Пока эти решения не согласованы, физически существующий причал может оставаться коммерчески недоступным. Безопасность порта следует измерять не только частотой инцидентов, но и временем восстановления ключевых функций.

Человеческий резерв не менее важен, чем материальный. Лоцмана, оператора нефтеналивного терминала, специалиста по лабораторному контролю и командира аварийного буксира нельзя подготовить за несколько дней. Если персонал перегружен, подвержен угрозам или вынужден покинуть площадку, номинальная мощность оборудования остаётся неиспользованной. Требования к сменам, обучению, безопасному размещению и медицинской поддержке — часть промышленной стратегии. Цена этих мер проявляется ещё до первого повреждения.

Отдельный рынок возникает вокруг права отказаться. Лоцманская служба может не принять операцию при неприемлемой погоде. Терминал — остановить погрузку ради безопасности. Страховщик — изменить условия покрытия. Власти — ограничить подход судов. Каждый отказ может быть оправдан сам по себе, но одновременно остановить всю коммерческую цепочку. Поэтому режим чрезвычайных действий должен определять, кто принимает решение, как быстро оно доводится до остальных и по каким критериям работа возобновляется. Скорость без процедур создаёт новые аварии; процедуры без установленной ответственности превращаются в простой.

Ноябрь 2026 года подтвердил, что риск для судоходства не исчез вместе с первоначальным шоком. ADNOC Logistics & Services сообщила 18 ноября, что вечером 17 ноября одно из её судов подверглось атаке при проходе Ормузского пролива; один член экипажа оставался пропавшим, одиннадцать получили ранения. Это произошло не в порту Фуджейры и не должно описываться как удар по его терминалам. Но событие вновь показало, почему возможность отложить вход в пролив или выбрать иное место погрузки сохраняет значение даже после месяцев адаптации рынка.

При этом инвестиции в резерв создают и риск неверных стимулов. Если оператор уверен, что при любом нарушении достаточно перевести судно к Фуджейре, он может недооценить необходимость изменения основных контрактов и диверсификации поставок. Если вся дополнительная инфраструктура концентрируется на восточном побережье в одном районе,

прежняя зависимость от пролива частично заменяется зависимостью от нового узла. Устойчивость требует не единственного «надёжного места», а нескольких правдоподобных вариантов, проверяемых в учениях и реальных операциях.

От безопасной стоянки к проверяемой системе

Коммерческий расчёт Фуджейры не должен основываться на предположении о вечном кризисе. Когда страховка дешевеет и обычные морские сервисы восстанавливаются, покупатель вновь сравнивает цену, скорость и надёжность. Дополнительный рейс, перегрузка или хранение способны оказаться дороже прямого маршрута. Поэтому устойчивая резервная инфраструктура должна быть полезна и в спокойное время: снабжать суда топливом, обслуживать танкеры, предоставлять хранение и поддерживать регулярную торговлю. Иначе её постоянные расходы слишком быстро становятся политической проблемой.

На рынке услуг репутация не существует отдельно от производственного результата. Операторы должны обеспечивать качество топлива, прозрачность тарифов, совместимость документов и своевременную передачу информации об ограничениях. Разовая успешная операция в кризис не создаёт привычку рынка. Её создаёт повторяемый уровень сервиса. Именно здесь опыт внешней стоянки, описанный во второй главе, превращается в современный экономический актив, который не требует возвращения к военной истории при каждом объяснении.

Фуджейра не гарантирует, что судно не будет атаковано, а терминал никогда не остановится. Она предоставляет набор физических, контрактных и временных вариантов, которые может использовать торговля. Их ценность возникает только при наличии свободной мощности, работников, страхования и правил восстановления. Если эти компоненты действуют независимо и согласованно, один отказ не обязан превращаться в остановку всего экспорта. Если зависимость сосредоточена в общей точке, внешний порт становится следующим критическим узлом.

Поэтому практический критерий «безопасного порта» прост: сколько грузов система способна обслужить после нарушения основного маршрута, какой ценой и за какое время она восстановит операции после собственного повреждения? Именно этот вопрос подводит к следующей части книги. Там безопасность перестаёт быть абстракцией и приобретает материальный вид — трубопровод, резервуар, насос, терминал и судно. География открывает возможность. Инфраструктура решает, работает ли она.

ЧАСТЬ II

ПОСТРОИТЬ ОБХОД

География даёт возможность. Инфраструктура делает её используемой.

Нефтепровод перемещает сырьё к внешнему побережью, хранилище разъединяет добычу и продажу, а бункеровка обеспечивает снабжение судов топливом. Это разные функции, которые действуют совместно, но не образуют единую физическую линию движения одного нефтяного груза.

Трубопровод расширяет выбор места погрузки.

Резервуар расширяет выбор времени.

Бункеровка поддерживает возможность продолжить рейс.

Вторая часть рассматривает границы каждой мощности. Нефтепровод бесполезен без доступного терминала и погрузочного окна. Запасы в резервуаре не превращаются в экспорт без танкера. Топливо в порту невозможно доставить без барж, экипажей, кредита и действующих процедур. Резерв возникает не из одного сооружения, а из совместимости многих решений.

ГЛАВА 04

Труба

В июле 2012 года первая партия нефти вышла с восточного побережья ОАЭ, не пройдя через Ормузский пролив. Для судна это означало другой пункт погрузки. Для Абу-Даби — новую инфраструктурную возможность: экспортировать часть добычи, даже если основной морской проход станет недоступным. Но между открытием такого маршрута и его способностью выдержать длительный кризис лежат сотни километров трубы, насосные станции, резервуары, причалы и договоры. В 2026 году эта разница перестала быть технической подробностью.

Обходной нефтепровод Абу-Даби — Фуджейра, или Abu Dhabi Crude Oil Pipeline (ADCOP), соединяет нефтяные объекты в районе Хабшана с экспортными мощностями Фуджейры на берегу Оманского залива. Он позволяет вывозить прежде всего нефть сорта Murban, не направляя танкер через Ормуз. Это не замена Персидского залива как нефтедобывающего региона. Это альтернативный выход для определённого потока, связанного с определёнными наземными месторождениями и действующими экспортными терминалами.

Две длины одной линии

У ADCOP обнаруживается необычная для столь известного объекта проблема: официальные документы приводят разные значения его длины. Администрация порта Фуджейры называет 360 километров. В материалах самой ADNOC, включая отчёт о деятельности за 2012 год и инвестиционный меморандум 2026 года, указан 404-километровый трубопровод диаметром 48 дюймов. Международное энергетическое агентство округляет расстояние до 400 километров. Иногда эти цифры объясняют различием основной магистрали и вспомогательной инфраструктуры, однако доступные документы не подтверждают именно такой способ подсчёта.

Технические документы ADNOC позволяют описать объект как линию длиной 404 километра, диаметром 48 дюймов, введённую в эксплуатацию в июле 2012 года. Показатель 360 километров остаётся официально опубликованным значением администрации порта; считать его ошибкой без исполнительной схемы трассы нельзя. Разночтение не меняет географический принцип обхода, но важно для доверия к книге. В инфраструктурном исследовании расхождение между источниками следует показывать, а не устранять догадкой.

Труба проходит через пустынные и горные районы. На разных участках меняются условия прокладки, температурные нагрузки, доступность технического обслуживания и требования к защите от коррозии. Сведения ADNOC описывают средства обнаружения утечек и контроля целостности. Однако магистраль не заканчивается у берега: экспортную систему дополняют резервуары, соединения с нефтеналивными объектами и морские выносные причальные устройства. Если нефть дошла до терминала, это ещё не означает, что покупатель получил её на судно.

Сложность строительства проявилась ещё до начала эксплуатации. Первоначальные сроки сдвигались; публичные отраслевые сообщения 2012 года связывали задержки с изменениями проекта и устранением инженерных замечаний. Эти сообщения нельзя автоматически превращать в судебно установленную вину конкретного подрядчика. Но они подтверждают более широкий урок: политическое решение создать обходной маршрут и физическая готовность пользоваться им — разные состояния проекта. Резерв, не прошедший испытаний, не обладает той стратегической ценностью, которую ему приписывают в презентациях.

Сравнение с саудовским нефтепроводом «Восток — Запад», выходящим к Красному морю, помогает увидеть масштаб. Оба маршрута уменьшают зависимость части экспорта от Ормуза, но не обслуживают весь объём нефти, который в обычное время проходил через пролив. По оценке Управления энергетической информации США, в первом полугодии 2025 года через Ормуз проходило в среднем 20,9 миллиона баррелей нефти и нефтепродуктов в сутки. Это ориентир для всей системы пролива, а не показатель потребности одной страны или прямое сравнение с паспортной мощностью ADCOP.

Мощность: паспорт, поток и резерв

В источниках необходимо разделять как минимум три величины. Первая — исходная проектная пропускная способность ADCOP, 1,5 миллиона баррелей в сутки. Вторая — повышенный режим примерно до 1,8 миллиона баррелей в сутки, указанный в отраслевых материалах и оценках Международного энергетического агентства. В отчёте ADNOC за 2012 год возможность такого увеличения связывалась с применением присадок, снижающих гидравлическое сопротивление. Третья величина — реально прокачанный объём за конкретный период. Ни паспортная цифра, ни установленное оборудование сами по себе не доказывают фактический расход нефти.

В 2025 году, по оценке МЭА, через ADCOP проходило около 1 миллиона баррелей в сутки; опубликованная в феврале 2026 года справка агентства приводила близкий ориентир — около 1,1 миллиона. В опубликованных материалах названы близкие, но не совпадающие оценки; искусственно усреднять их нет оснований. Относительно сообщавшегося верхнего уровня 1,8 миллиона такая загрузка оставляла расчётный резерв порядка 0,7–0,8 миллиона баррелей в сутки. Это не гарантированная свободная мощность на каждый день: значение зависит от доступности сырья, режима работы насосов и экспортного терминала.

Кризис дал возможность проверить, сколько стоит эта оговорка. В мартовском обзоре нефтяного рынка МЭА сообщило, что за 1–10 марта 2026 года прокачка по ADCOP составляла в среднем около 1,8 миллиона баррелей в сутки. То, что до кризиса описывалось как повышенная способность линии, в начале марта стало рабочим объёмом. Одновременно агентство отмечало сокращение добычи на некоторых морских месторождениях ОАЭ: у них не было прямого подключения к этому трубопроводу, а возможности хранения были ограничены. Не весь баррель, добытый внутри залива, можно перенаправить во Фуджейру решением диспетчера.

Есть ещё один показательный эпизод. МЭА приводило оценку погрузок нефти в Фуджейре примерно по 2,4 миллиона баррелей в сутки за 4–9 марта. Этот показатель не следует записывать как пропускную способность самого ADCOP: морская отгрузка за короткий интервал может включать нефть, ранее накопленную в хранилищах. Разница между прокачкой и погрузкой показывает, зачем системе нужен буфер. Трубопровод создаёт поток, резервуар разделяет даты поступления и продажи, терминал формирует судовую партию.

Далее вступает в силу физика. Номинальный расход рассчитывается для заданных параметров нефти, давления и оборудования. Фактический зависит от насосных станций, режима эксплуатации, характеристик сырья, профилактики и возможностей оборудования на выходе. Пропускная способность отдельного трубопровода не равна экспортной мощности всей цепочки. Даже две параллельные линии способны привести к одному ограничению, если у них общий узел распределения, одни и те же резервуары или недостаточно пунктов погрузки.

Поэтому к утверждению «ОАЭ могут вывести через Фуджейру 1,8 миллиона баррелей» необходимы дополнительные вопросы: за какой срок, с какой доступностью насосов, для каких сортов нефти, при каком уровне запасов и какой морской обстановке? Если ответ ограничен одной цифрой, расчёт устойчивости ещё не выполнен. Речь идёт об определённой экспортной системе, а не о безусловной гарантии для всей национальной добычи.

Вторая линия: подтверждённое и спорное

20 мая 2026 года глава ADNOC Султан аль-Джабер сообщил, что строительство второго нефтепровода к Фуджейре, начатое в 2025 году, выполнено примерно на 50 процентов. Заявленная цель — существенно увеличить, вплоть до приблизительного удвоения, экспортные возможности восточного побережья; ориентир запуска тогда относился к 2027 году. Эти сведения отражают публичное заявление руководителя компании на конкретную дату. Они не означают, что строительство уже завершено или что каждый дополнительный баррель обеспечен самостоятельным терминальным слотом.

В ноябре возникло существенное расхождение публичных сообщений. 13 ноября Reuters передало слова руководителя японской INPEX о возможном завершении второй линии приблизительно в январе 2027 года и росте совокупной пропускной способности до 3,6 миллиона баррелей в сутки. ADNOC публично назвала сообщение ложным и неточным, особо оспорив центральное утверждение об ожидаемом сроке. Компания не опубликовала в этом ответе проверенный процент готовности или новую точную дату ввода. Следовательно, январь 2027 года нельзя считать подтверждённой датой ввода, а 3,6 миллиона — действующей пропускной способностью.

По состоянию на 22 ноября 2026 года документально обоснована более осторожная формулировка: второй обходной нефтепровод строится; официально объявлялся ориентир на 2027 год; последующее сообщение о конкретном январском сроке оспорено ADNOC. Сообщения о возможной третьей линии и её сроках тоже не подтверждают существование утверждённого строительного проекта. Для читателя разница между строящимся активом, объявленной целью и введённой в эксплуатацию мощностью здесь принципиальна.

Даже при успешном завершении новой линии задача не будет сводиться к сложению двух цифр. Требуется выяснить независимость насосных систем, распределительных узлов, энергоснабжения, резервуаров, морских причалов и графиков погрузки. Если трубы сходятся к общим ограниченным мощностям, часть расчётного удвоения исчезнет именно в момент пикового спроса. Устойчивость измеряется не количеством построенных труб, а объёмом нефти, который вся цепочка способна непрерывно отгружать при нарушении основного маршрута.

Решение о второй линии имеет и федеративное измерение. Нефтяные активы Абу-Даби связаны с морской инфраструктурой на территории другого эмирата. Для потоков нужны не только инженерные сооружения, но и согласованные права эксплуатации, требования безопасности, портовые услуги и долгосрочные правила доступа. Проект, ограниченный чертежом трубы, не описывает всей политической и хозяйственной работы, необходимой для создания обхода.

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.