

МИР

Меморандум и загвоздка. Что будет дальше с экспортом нефти

Рэй Фурлонг Алекс Рауфоглу

3 минут(ы) назад



Ормузский пролив, вид со стороны Омана

Мирные переговоры между США и Ираном, которые должны были пройти 19 июня на горнолыжном курорте Бургеншток в Швейцарии, не состоятся. Об этом сообщил МИД Швейцарии. 20 июня, однако, стало известно, что в эту страну направляется специальный посланник Дональда Трампа Стив Уиткофф, так что, возможно, переговоры все-таки начнутся. Тем не менее уже подписанный американским и иранским президентами меморандум о взаимопонимании ободрил рынки, ожидающие окончательного разблокирования Ормузского пролива и нормализации положения в мировой экономике. Хотя вопросов, связанных с этим, остается немало.

Для начала – политико-дипломатическая хроника последних дней.

В четверг Белый дом заявил, что вице-президент США Джей Ди Вэнс не поедет в Швейцарию, поскольку планы переговоров не были окончательно согласованы. "Логистика этих переговоров никогда не была простой или предсказуемой", – сказал представитель Белого дома.

По данным источника CNN, переговоры были "временно отложены в связи с израильскими ударами по Ливану". "Иранцы потребовали гарантий прекращения боевых действий в Ливане, как это предусмотрено подписанным соглашением", – сказал собеседник телеканала.

Ранее сообщалось, что на встрече в Швейцарии стороны подпишут меморандум о взаимопонимании, однако в четверг президенты США и Ирана подписали документ дистанционно. В итоге планировалось, что на встрече члены переговорных команд попытаются разработать детальный план воплощения меморандума в жизнь.

Подписанный 18 июня документ является первым шагом к завершению вооруженного конфликта между двумя странами. Он состоит из 14 пунктов.



СМОТРИ ТАКЖЕ

США объявили о восстановлении судоходства через Ормузский пролив

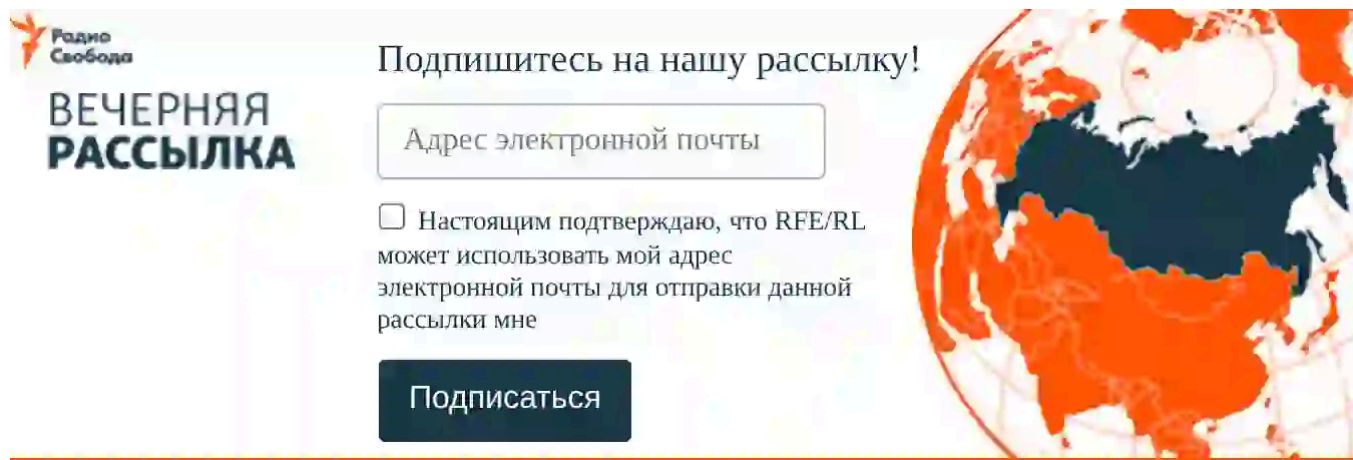
Согласно меморандуму, немедленно вступает в силу прекращение огня по всем фронтам (включая Ливан, где Израиль ведёт операции против поддерживаемой Ираном группировки "Хезболла", признанной в США и Израиле террористической), а также открытие Ормузского пролива и постепенное снятие морской блокады Ирана. Кроме того, Вашингтон обязался фактически приостановить санкционный режим для иранской нефти уже сейчас, не дожидаясь окончательного соглашения.

Рамочное соглашение с Ираном немедленно привело к оживлению рынков: акции выросли, а цены на нефть снизились. Однако приведет ли это к устойчивому экономическому росту, во многом будет зависеть от судоходства в Ормузском проливе.

По данным компании Windward, занимающейся анализом морской ситуации, в первые часы после подписания президентами США и Ирана меморандума о

взаимопонимании появились признаки возобновления судоходства.

До войны через Ормузский пролив проходило около 20 процентов мировых поставок нефти, а также значительные объемы сжиженного природного газа (СПГ), удобрений и других важных товаров и сырья.



Radio
Свобода

**ВЕЧЕРНЯЯ
РАССЫЛКА**

Подпишитесь на нашу рассылку!

Адрес электронной почты

Настоящим подтверждаю, что RFE/RL может использовать мой адрес электронной почты для отправки данной рассылки мне

Подписаться

|"Небольшой поток" судов

"Сначала это будет небольшой поток, но, безусловно, это очень хороший знак, ранний признак того, что появляется уверенность в транзитных перевозках в направлении за границу, – говорит главный аналитик Windward **Мишель Визе Бокманн**. – В первые две недели июня транзитные перевозки составляли в среднем около семи судов в день, пока мы не получили известие о заключении этого соглашения. И общий объем транзита за июнь на данный момент уже превышает 156 судов, которые мы зафиксировали в мае. Безусловно, мы видим, что судоходство набирает обороты".

« Это ранний признак того, что появляется уверенность в транзитных перевозках

Бен Кэхилл, старший научный сотрудник Центра глобальной энергетики при Атлантическом совете, в интервью Радио Свобода отмечает: "Всё дело в движении танкеров. Соглашения на бумаге не имеют большого значения, если они не приведут к

возобновлению транспортировки нефти через Ормузский пролив, ведь именно за этим будут следить все – за количеством танкеров, выходящих из пролива для доставки нефти, газа и других продуктов на рынок".

"Но важен и вход танкеров в пролив, ведь именно тогда возобновятся нормальные погрузочные операции, а вместе с ними и добыча нефти и газа на Ближнем Востоке. Нужно следить за движением танкеров в обоих направлениях", – добавляет он.

Речь идет о чем-то вроде испытательного срока. Судходные компании должны быть уверены, что, если их суда войдут в Персидский залив, то не застрянут там снова из-за возобновления военных действий. Это ключевой фактор для возобновления погрузки нефти на танкеры в иракских, кувейтских и саудовских портах, а также для запуска поставок катарского СПГ.



Пропагандистский баннер в Тегеране наглядно показывает, как Иран перекрывает движение судов через Ормузский пролив

В рамках соглашения с Тегераном Вашингтон предоставил исключение из санкций в отношении иранской нефти, что дает дополнительный потенциальный импульс экономике.

Компания Windward отслеживает в числе прочих и растущее число иранских судов, проходящих через пролив, а также контролируемых Ираном танкеров с СПГ и нефтью, которые направляются из Юго-Восточной Азии через Малаккский пролив, по-видимому, будучи уверенными в том, что теперь, когда снята военно-морская блокада иранских портов и вод со стороны США, они смогут загрузиться в иранских портах.

**“ До начала конфликта
коммерческое
судходство через пролив**

По данным различных сервисов отслеживания, 18 июня число коммерческих судов, прошедших через Ормузский пролив, достигло 25, что стало максимальным

составляло около 110 переходов в день

показателем с середины апреля, написала 19 июня в своем посте на X компания Kpler, занимающаяся анализом данных о судоходстве.

Другая компания, занимающаяся морской разведкой, AXSMarine, подтвердила эти цифры, добавив, что через пролив прошло наибольшее количество судов с 18 апреля. "До начала конфликта коммерческое судоходство через пролив составляло около 110 переходов в день", – сообщила она в пресс-релизе. По данным AXSMarine, с 1 марта, после начала войны, среднее количество переходов упало до 7,6 в день.

| Первое испытание – на море

Но оптимистичные настроения сохраняются лишь до тех пор, пока действует соглашение.

"Первое испытание – на море. Начнет ли постепенно расти судоходство в Ормузе? Будут ли иранцы по-прежнему пытаться преследовать суда или обстреливать их с помощью дронов? Позволят ли США иранским судам проходить через блокаду?" – рассуждает **Найсан Рафати**, старший аналитик по Ирану в Международной кризисной группе.



СМОТРИ ТАКЖЕ

Трамп пригрозил ударами по Ирану, если ему "не понравится" соглашение

Среди других ключевых факторов, определяющих жизнеспособность Ормузского пролива, – страховые взносы, касающиеся морских перевозок, наличие морских мин и вопрос о сборах за проход проливом.

В тексте американо-иранского меморандума говорится: "Движение торговых судов начнётся немедленно и, с учётом необходимости устранения технических и военных препятствий, а также разминирования со стороны Исламской Республики Иран, будет полностью восстановлено в течение 30 дней". Однако на данном этапе нет подробностей о том, когда начнётся разминирование и кто будет его проводить.

В соглашении также отмечается, что Иран согласился обеспечить бесплатный транзит через Ормузский пролив в течение 60 дней до проведения дальнейших

переговоров с американской делегацией.

Мишель Визе Бокманн отметила, что южный маршрут через пролив пролегает через территориальные воды Омана, и после разминирования этого участка вопрос о взимании сборов утратил актуальность. Тегеран заявлял о введении "сборов за морские услуги" в сотрудничестве с Оманом, однако Бокманн считает, что этого не произойдет.

“ Судовладельцы просто не хотели подвергать свои экипажи риску

Что касается страхования, говорит она, "еще слишком рано говорить" о том, начнут ли снижаться расходы. "Мы знаем, что дополнительные страховые взносы, которые являются частью военных рисков при заходе в так называемые зоны риска,

пересчитываются ежедневно. Они составляют определенный процент от стоимости корпуса судна. До войны они составляли менее 1 процента от этой стоимости. Затем мы наблюдали, как этот показатель колебался от 3 до 5 процентов, а иногда достигал даже 10 процентов". Возвращение к более низким страховым взносам будет иметь важное значение для восстановления нормального уровня судоходства.

Бен Кэхилл говорит, что не ожидает скорой стабилизации стоимости страхования, но считает, что это не является главной проблемой. "Проблема заключалась в том, что судовладельцы просто не хотели подвергать свои экипажи риску. Когда у них появится уверенность, гарантии безопасности и ощущение, что снова можно без проблем проходить через пролив, я думаю, результаты не заставят себя ждать".

| Альтернативы Ормузскому проливу

Иран перекрыл движение через пролив в ответ на авиаудары США и Израиля, начавшиеся 28 февраля. Этот шаг вызвал потрясения на мировых рынках, привёл к острой нехватке топлива на обширных территориях Азии и заставил экспортеров нефти и газа из стран Персидского залива задуматься о том, не следует ли им подготовить альтернативные маршруты для поставок на рынок.

Саудовская Аравия увеличила пропускную способность своего трубопровода "Восток-Запад", направляя нефть в порт [Янбу](#) на Красном море, чтобы обойти Ормузский пролив. Объединенные Арабские Эмираты нашли аналогичное решение, используя свой трубопровод до порта [Фуджейра](#) в Оманском заливе. В ходе конфликта Иран наносил удары по обоим маршрутам, но ни один из них не был столь уязвим, как Ормузский пролив.



СМОТРИ ТАКЖЕ

Лучший шанс аш-Шараа. Как Сирия выиграла от войны США с Ираном

Это побудило некоторых экспертов высказать предположение, что война предоставила Ирану оружие на будущее, обладающее даже большим влиянием, чем ядерный арсенал, а именно – возможность перекрывать глобальные торговые потоки, когда ему заблагорассудится. Однако не все с этим согласны.

"Один из уроков этого эпизода заключается в том, что опасно слишком сильно зависеть от одного узкого места. А Ормузский пролив – наиболее критически важное узкое место для нефти в мире, – отмечает Бен Кэхилл. – Покупатели в странах-импортерах теперь будут совершенно иначе оценивать риски поставок и транзита через Ближний Восток. Существует определенный скептицизм по поводу того, что Ормузский пролив когда-либо снова будет обеспечивать столь значительную долю мирового транзита и экспорта нефти. Строительство обходных трубопроводов уже ведется. Люди будут искать альтернативную инфраструктуру".



Читайте Свободу в Телеграме



Сделайте Свободу приоритетным источником в Гугл



Установите Мобильное приложение
Радио Свобода



Этот контент также в категориях

Выбор Свободы

Экономика

Мир