# Трансформация мировой транспортно-логистической инфраструктуры в условиях ограничения судоходства через Ормузский пролив

**Катюха Павел Борисович**
доктор экономических наук, заведующий кафедрой нефтегазотрейдинга и логистики, Российский государственный университет нефти и газа (национальный исследовательский университет) имени И.М. Губкина, katioukha.p@gubkin.ru,

**Бодров Николай Васильевич**
ведущий советник отдела перспективных проектов угольного департамента, Минэнерго России, Bodrovnv@minenergo.gov.ru,

**Дурнев Никита Юрьевич**
руководитель трейдинговой структуры международной компании, N.Durnev@techshipman.com

В статье рассматриваются актуальные проблемы блокировки Ормузского пролива, являющегося одним из самых важных стратегических проходов в мире и ключевым маршрутом поставок нефти и СПГ из Персидского залива. Особое внимание в статье уделено анализу последствий закрытия Ормузского пролива для мирового нефтяного рынка. Делается вывод о том, что перекрытие транспортного коридора, от которого фактически зависит существенная часть мировой торговли энергоресурсами, выявило уязвимость мировой экономики и спровоцировало один из сильнейших энергетических кризисов в истории.
Исследуются альтернативные транспортные коридоры, которые используются участниками рынка энергоресурсов для обхода Ормузского пролива.
Делается вывод о том, что Ормузский пролив в ближайшие годы останется ключевым маршрутом поставок нефти и СПГ на мировой рынок углеводородов и как было рассмотрено выше существующие трубопроводные маршруты не способны полностью компенсировать выпадающие объемы из Ормузского пролива.
**Ключевые слова**: Ормузский пролив, мировая торговля нефтью, альтернативные транспортные маршруты, транспортные коридоры, нефтепроводы, альтернативные поставщики нефти, Азиатские рынки.

Ормузский пролив, соединяющий Персидский залив с Оманским заливом и Аравийским морем, считается одним из самых важных стратегических проходов в мире и ключевым маршрутом поставок нефти и СПГ из Персидского залива. До его перекрытия из зоны Персидского залива ежедневно транспортировалось от 16 до 20 млн баррелей сырой нефти и конденсата [1], что составляло почти 20% мирового потребления и около 25% мировой торговли нефтью морским путем.

Ормузский пролив рассматривается ключевыми игроками как основной экспортный маршрут для нефти, добываемой в Саудовской Аравии, ОАЭ, Кувейте, Катаре, Ираке, Бахрейне и Иране. Около 80% сырой нефти, проходящих через пролив, поступает на азиатско-тихоокеанский рынок. Около 93% катарского и 96% эмиратского СПГ экспортируется через Ормузский пролив, что составляет 19% мировой торговли СПГ. В 2025 г. Бангладеш, Индия и Пакистан импортировали почти две трети всего объема СПГ через пролив, что делает их особенно уязвимыми к возможным перебоям в транзитных потоках [2]. Азиатские рынки — основное направление поставок СПГ из Катара и ОАЭ. В 2025 г. почти 90% от общего объема экспорта через Ормузский пролив было направлено на азиатский рынок [3], в то время как доля Европы составила чуть более 10%. В свою очередь, доля СПГ, поставляемого через Ормузский пролив, в общем объеме импорта СПГ в Азии в 2025 г. составила около 27%, а в общем объеме импорта СПГ в Европе за тот же период — всего около 7% [4].

Основные потребители нефти и СПГ из зоны Персидского залива — Китай и Индия. Около 38% нефти, которая идет через Ормузский пролив, приобретает Китай, еще 15% приходится на Индию [5]. По данным Международного энергетического агентства, на США и Европу суммарно приходится лишь около 4% от общего потока энергоносителей из Персидского пролива [4]. Блокировка Ормузского пролива вынудила Китай и Индию переориентироваться на альтернативные источники, увеличивая импорт из России, стран Западной Африки (Нигерия, Ангола) и Латинской Америки (Бразилия, Гайана). В сложившейся критической ситуации Россия становится главным бенефициаром перераспределения азиатского спроса.

В сложившейся ситуации у Китая и Индии резко вырос спрос на стабильные морские отгрузки российской нефти сорта ВСТО (ESPO) из специализированного порта Козьмино, в первую очередь благодаря географической близости к КНР и отсутствию необходимости прохождения через заблокированный Ормузский пролив. Кроме того, эти страны активно увеличивают закупки тяжелой и среднетяжелой нефти из Бразилии, наращивают импорт нефти из Гайаны и увеличивают закупки спотовых партий легкой малосернистой нефти из Нигерии и Анголы.

Блокировка Ормузского пролива вынудила Японию и Южную Корею, которые также критически зависят от закупок ближневосточной нефти, перестроить маршруты и искать альтернативных поставщиков нефти. Эти страны были вынуждены начать закупки нефти у России, Азербайджана и США, а также договариваться о транзите нефти из портов Красного моря. Япония закупила партии российской нефти марки Sakhalin Blend [6], а также партию легкой и малосернистой нефти из Азербайджана [7]. Южная Корея начала чартерные перевозки нефти из саудовского порта Янбу на Красном море [8].

Закрытие Ормузского пролива имеет серьезные последствия для мирового нефтяного рынка и вызывает резкий рост мировых цен на нефть и другие виды топлива. Судоходство через Ормузский пролив оказалось фактически парализовано, и перекрытие транспортного коридора, от которого фактически зависит существенная часть мирового торговли энергоресурсами, выявило уязвимость мировой экономики и спровоцировало один из сильнейших энергетических кризисов в истории. С момента начала кризиса в Ормузском проливе цены на нефть марки Brent неоднократно превышали отметку в 100 долларов за баррель, что в будущем чревато серьезными последствиями для мировой экономики [9].

Доступные мощности на альтернативных экспортных маршрутах ограничены. Только в Саудовской Аравии и ОАЭ есть действующие нефтепроводы, по которым можно перенаправить потоки в обход Ормузского пролива. Несмотря на то, что в крупных трубопроводах могут быть дополнительные мощности, логистика и цепочки поставок, необходимые для перенаправления и экспорта значительных объемов нефти, еще не прошли тщательную проверку.

**Альтернативные маршруты транспортировки нефти в обход Ормузского пролива**

В связи с блокировкой Ормузского пролива участники мирового рынка нефти рассматривают или уже задействуют следующие транспортные коридоры:

*Нефтепровод «Восток — Запад» (Petroline)* проходит по территории Саудовской Аравии и является ключевым объектом инфраструктуры нефтяной компании Saudi Aramco. Эта транспортная магистраль протяженностью

около 1200 км соединяет нефтяные месторождения на востоке (Абкайк) с портом Янбу на Красном море. Трубопровод позволяет экспортировать до 7 млн баррелей нефти в сутки. Около 2 млн баррелей нефти направляется на внутренние нефтеперерабатывающие заводы, включая завод Samref в Янбу. Остальной объем экспортируется через порт Янбу, откуда танкерами отправляется на мировой рынок (включая Европу и страны АТР) [10].




*Рисунок 1. Нефтепровод «Восток — Запад» (Petroline)*
*Источник: U.S. Energy Information Administration [11]*

*Нефтепровод Хабшан — Фуджайра (ADCOP)* — действующая транспортная магистраль в ОАЭ мощностью до 1,5–1,8 млн баррелей в сутки. По этому трубопроводу нефть перекачивается с месторождения Хабшан, проходит через Абу-Даби к терминалу в порту Фуджайра на побережье Оманского залива, минуя заблокированный Ормузский пролив. Протяженность этого стратегически важного трубопровода — 360 км. Оператором и владельцем этого проекта является государственная нефтяная компания Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC). Этот трубопровод критически важен для ОАЭ, стремящихся нарастить прямой экспорт с побережья Оманского залива. Следует также отметить, что Объединенные Арабские Эмираты ускоряют строительство стратегического нефтепровода «Запад — Восток» и планируют ввести его в эксплуатацию в 2027 г. Этот трубопровод позволит транспортировать сырую нефть из основных центров добычи в Абу-Даби напрямую к терминалам в порту Эль-Фуджейра на побережье Оманского залива [12].

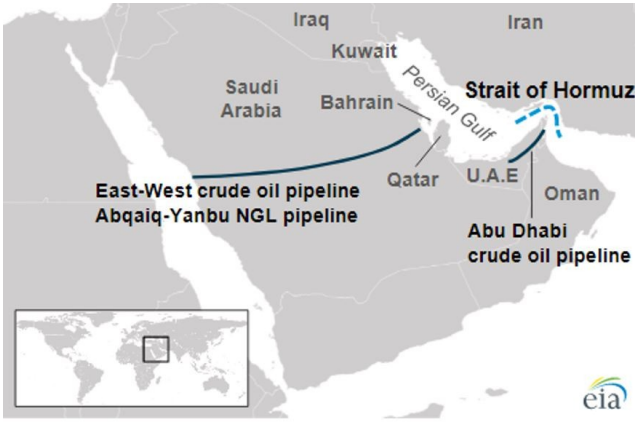



*Рисунок 2. Нефтепровод Хабшан — Фуджайра (ADCOP)*
*Источник: U.S. Energy Information Administration [11]*

*Трубопровод Киркук — Джейхан (Ирако-Турецкий нефтепровод)* — крупнейшая магистраль Ирака протяженностью около 970 км, соединяющая месторождения Киркука с турецким портом Джейхан на Средиземном море [13]. Теоретическая пропускная способность этого трубопровода до 1,5 млн баррелей в сутки, а реальная эксплуатационная мощность оценивается в 300 –500 тыс. барр./сутки [14]. Это основной маршрут транспортировки нефти из северного Ирака в обход Ормузского пролива, обеспечивающий выход на европейские рынки. В условиях нестабильности в регионе Персидского залива, особенно в свете эскалации конфликта между Израилем и Ираном, трубопровод Киркук — Джейхан остается критически важным для Ирака.

*Сухопутный путь (Ирак — Сирия)* исторически сформировался на нефтепроводе Киркук — Баниас, который способен перекачивать нефть напрямую к побережью Средиземного моря в обход Ормузского пролива. Реализация этого проекта затруднена геополитическими и инфраструктурными препятствиями. В первую очередь, это поврежденный в результате военных действий 2003 и 2014 гг. трубопровод Киркук — Баниас. Маршрут этого трубопровода пролегает через пустынные приграничные районы Ирака и Сирии, где до сих пор действуют террористические группировки. На востоке Сирии, прямо в зоне прохождения трассы нефтепровода, находятся американские военные базы. Введенные США против Сирии санкции, включая «законопроект Цезаря», противодействуют легальным инвестициям западных компаний в сирийскую часть проекта.




*Рисунок 3. Трубопровод Киркук — Джейхан*
*Источник: U.S. Energy Information Administration [11]*

*Нефтепровод Горе — Джаск в Иране* — стратегический проект Ирана, предназначенный для экспорта нефти (до 1 млн барр./сутки) из провинции Бушер в порт Джаск в Оманском заливе. Трубопровод протяженностью около 1000 км позволяет экспортировать нефть в обход Ормузского пролива, снижая риски при транспортировке. Основная цель проекта — создание альтернативного маршрута экспорта нефти и снижение зависимости от терминала на острове Харг. Маршрут проходит от нефтеперекачивающей станции Горе (провинция Бушер/Хузестан) до порта Джаск в Оманском заливе [15].




*Рисунок 4. Нефтепровод Горе — Джаск в Иране*
*Источник: Neftegaz.ru [16]*

*Альтернативный маршрут транспортировки нефти через порты Омана* играет ключевую роль в обеспечении экспорта углеводородов из стран Персидского залива, особенно в обход нестабильного Ормузского пролива. Оман активно развивает портовую инфраструктуру, делая ставку на глубоководные терминалы, способные принимать супертанкеры типа ULCC и VLCC. Порт Рас-Марказ (Ras Markaz) крупнейший терминал для хранения и перевалки сырой нефти, расположенный в Султанате Оман, к югу от Специальной экономической зоны Дукм (SEZAD). Это один из крупнейших проектов по хранению нефти в регионе, который играет ключевую роль в обеспечении энергетической безопасности и диверсификации маршрутов экспорта за пределами Персидского залива. Порт Сохар (Sohar) активно используется для транспортировки нефти, перегрузки (STS) и хранения. Порт Мина-эль-Фахл (Mina Al Fahal) — основной терминал для экспорта нефти, добываемой непосредственно в Султанате Оман. Порт Салала (Salalah) используется как альтернативный терминал для транспортировки нефти. Эти порты Омана используются в качестве транспортно-логистических хабов для перегрузки нефти с судна на судно (Ship-to-Ship) для дальнейшей доставки в Юго-Восточную Азию.

*Альтернативный маршрут транспортировки нефти через Мыс Доброй Надежды.* Обход Ормузского пролива через Мыс Доброй Надежды стал вынужденной альтернативой на фоне кризиса 2026 года. Мыс Доброй Надежды, расположенный на южной оконечности Африки, известен как критическая точка прохода для нефтяных танкеров и поставок СПГ по всему миру.

Из-за возросших рисков для судоходства в Персидском заливе крупные перевозчики перенаправляют суда вокруг Африки, что увеличивает время доставки на 10–15 дней и значительно повышает транспортные расходы. Обход Африки через Мыс Доброй Надежды используется как надежный, но длительный маршрут, огибающий зону конфликта. По данным на начало марта 2026 г., транзит судов через него резко возрос на 112% [18]. Этот обходной путь значительно удлиняет логистические цепочки поставок нефти и газа из стран Персидского залива, которые традиционно проходят через Ормузский пролив.




*Рисунок 5. Альтернативный маршрут транспортировки нефти через порты Омана*
*Источник: Maps of the World [17]*




*Рисунок 6. Маршрут транспортировки нефти через Мыс Доброй Надежды*
*Источник: Maps of the World. Оман [19]*

**Заключение**

Ормузский пролив в ближайшие годы останется ключевым маршрутом поставок нефти и СПГ на мировой рынок углеводородов и как было рассмотрено выше существующие трубопроводные маршруты не способны полностью компенсировать выпадающие объемы из Ормузского пролива. Технически сократить зависимость от Ормузского пролива возможно, однако такие проекты потребуют огромных инвестиционных затрат. Маловероятно, что строительство новых трубопроводов в ближайшем будущем позволит обеспечить объемы поставок нефти, нефтепродуктов и СПГ, сопоставимые с морскими перевозками через Ормузский пролив. Полностью заменить его как главный мировой энергетический коридор в ближайшие годы не удастся. Особенно сложной остается ситуация с экспортом сжиженного природного газа. Поставки СПГ из Катара и других стран региона почти полностью завязаны на морские маршруты, а трубопроводные альтернативы для них практически не подходят. Наиболее крупные нефтетрейдеры, такие как Vitol, Trafigura, Glencore оптимизируют риски за счет своп-сделок — замещения ближневосточной нефти объемами из Западной Африки, США или Каспийского региона для клиентов в Азии и Европе.

**Литература**


1. Нефть на якоре: как перекрытие Ормузского пролива повлияет на поставки нефти по всему миру. Finance Mail, 04.03.2026. https://finance.mail.ru/article/neft-na-yakore-kak-perekrytie-ormuzskogo-proliva-povliyaet-na-postavki-nefti-po-vsemu-miru-69200230/
2. The Strait of Hormuz Explained: The Narrow Waterway That Controls The World's Oil. Sikh Siyasat, 27.03.2026. https://sikhsiyasat-en.net/the-strait-of-hormuz-explained-the-narrow-waterway-that-controls-the-worlds-oil/
3. The Strait of Hormuz. Econopolis, 06.03.2026. https://www.econopolis.be/en/blog/posts/2026/march/macrofriday-the-strait-of-hormuz/#top
4. Strait of Hormuz. Factsheet. IEA – International Energy Agency, 02.2026. https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz
5. Названы страны, зависящие от нефти из Ормузского пролива. Вести, 07.03.2026. https://www.vesti.ru/ns/nazvany-strany-zavisyashchie-ot-nefti-iz-ormuzskogo-proliva
6. Японская Taiyo Oil закупила нефть у России впервые с лета 2025 года. Forbes Россия, 02.05.2026. https://www.forbes.ru/biznes/560296-aponskaa-taiyo-oil-zakupila-neft-u-rossii-vpervye-s-leta-2025-goda
7. Первый танкер с нефтью из Азербайджана прибыл в Японию. Вестник Кавказа, 12.05.2026. https://vestikavkaza.ru/news/pervyj-tanker-s-neftu-iz-azerbajdzana-pribyl-v-aponiu.html
8. Южная Корея сообщила о первом успешном нефтяном рейсе через Красное море. Caliber, 17.04.2026. https://caliber.az/post/yuzhnaya-koreya-soobshila-o-pervom-uspeshnom-neftyanom-rejse-cherez-krasnoe-more
9. Нефть не течет в Ормуз. Коммерсантъ, 21.05.2026 https://www.kommersant.ru/doc/8671265
10. Саудовская Аравия нарастила прокачку нефти в обход Ормузского пролива. Эксперт, 28.03.2026. https://expert.ru/news/saudovskaya-araviya-narastila-prokachku-nefti-v-obkhod-ormuzskogo-proliva
11. U.S. Energy Information Administration – EIA. https://www.eia.gov/
12. ОАЭ собираются запустить в 2027 году новый нефтепровод «Запад – Восток» в обход Ормузского пролива. Энергетическая политика, 15.05.2026. https://energy-policy.ru/oae-sobirayutsya-zapustit-v-2027-godu-novyj-nefteprovod-zapad-vostok-v-obhod-ormuzskogo-proliva/novosti/2026/05/15/
13. Нефтепровод Киркук — Джейхан. Википедия https://ru.wikipedia.org/wiki/Нефтепровод_Киркук_—_Джейхан
14. Ирак анонсировал скорый запуск нефтепровода Киркук – Турция через приграничный узел Фиш-Хабур. Neftegaz.RU, 05.08.2026. https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/922570-irak-anonsiroval-skoryy-zapusk-nefteprovoda-kirkuk-turtsiya-cherez-prigranichnyy-uzel-fish-kabur-/
15. Иран прокачал первую нефть по нефтепроводу Гуре – Джаск. Агентство нефтегазовой информации (АНГИ), 31.05.2021. https://www.angi.ru/news/2889621-Иран%20прокачал%20первую%20нефть%20по%20нефтепроводу%20Гуре%20–%20Джаск/
16. Neftegaz.RU. https://neftegaz.ru/
17. Maps of the World. https://www.maps-of-the-world.org/
18. Порт Кейптауна столкнулся с ростом числа перенаправленных судов на 112 % из-за напряженности на Ближнем Востоке. The Mercury, 04.2026. https://themercury.co.za/business/2026-03-11-cape-town-port-faces-112-surge-in-diverted-vessels-due-to-middle-east-unrest/
19. Maps of the World. Оман. URL: https://www.maps-of-the-world.org/asia/oman


**Transformation of the Global Transport and Logistics Infrastructure in Response to Restrictions on Navigation through the Strait of Hormuz**


**Katyukha P.B., Bodrov N.V., Durnev N.Yu.**
Gubkin Russian State University of Oil and Gas (National Research University), Ministry of Energy of the Russian Federation, Head of Trading in international company



The article examines the pressing issues surrounding the blocking of the Strait of Hormuz—one of the world's most important strategic passages and a key route for oil and LNG shipments from the Persian Gulf.



*JEL classification: H87, F02, F15, F29, F40, F42, F49*



Particular attention is paid to analyzing the consequences of closing the Strait of Hormuz for the global oil market. The article concludes that the closure of this transport corridor—upon which a significant portion of global energy trade effectively depends—exposed the vulnerability of the global economy and triggered one of the most severe energy crises in history.

Alternative transport corridors used by energy market participants to bypass the Strait of Hormuz are being examined.

The conclusion is drawn that the Strait of Hormuz will remain a key route for oil and LNG supplies to the global hydrocarbon market in the coming years, and—as previously discussed—existing pipeline routes cannot fully compensate for the volumes that would be lost if the Strait of Hormuz were bypassed.

Keywords: Strait of Hormuz, global oil trade, alternative transport routes, transport corridors, oil pipelines, alternative oil suppliers, Asian markets.

**References**

1. Oil at Anchor: How the Closure of the Strait of Hormuz Could Affect Global Oil Supplies. Finance Mail, 04.03.2026. https://finance.mail.ru/article/neft-na-yakore-kak-perekrytie-ormuzskogo-proliva-povliyaet-na-postavki-nefti-po-vsemu-miru-69200230/
2. The Strait of Hormuz Explained: The Narrow Waterway That Controls The World's Oil. Sikh Siyasat, 27.03.2026. https://sikhsiyasat-en.net/the-strait-of-hormuz-explained-the-narrow-waterway-that-controls-the-worlds-oil/
3. The Strait of Hormuz. Econopolis, 06.03.2026. https://www.econopolis.be/en/blog/posts/2026/march/macrofriday-the-strait-of-hormuz/#top
4. Strait of Hormuz. Factsheet. IEA – International Energy Agency, 02.2026. https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz
5. Countries Dependent on Oil from the Strait of Hormuz. Vesti, 07.03.2026. https://www.vesti.ru/ns/nazvany-strany-zavisyashchie-ot-nefti-iz-ormuzskogo-proliva
6. Japan's Taiyo Oil Purchased Russian Oil for the First Time Since Summer 2025. Forbes Russia, 02.05.2026. https://www.forbes.ru/biznes/560296-aponskaa-taiyo-oil-zakupila-neft-u-rossii-vpervye-s-leta-2025-goda
7. First Tanker with Azerbaijani Oil Arrives in Japan. Vestnik Kavkaza, 12.05.2026. https://vestikavkaza.ru/news/pervyj-tanker-s-neftu-iz-azerbajdzana-pribyl-v-aponiu.html
8. South Korea Reports the First Successful Oil Voyage Through the Red Sea. Caliber, 17.04.2026. https://caliber.az/post/yuzhnaya-koreya-soobshila-o-pervom-uspeshnom-neftyanom-rejse-cherez-krasnoe-more
9. Oil is not flowing into Hormuz. Коммерсантъ, 21.05.2026 https://www.kommersant.ru/doc/8671265
10. Saudi Arabia Increases Oil Transportation Bypassing the Strait of Hormuz. Expert, 28.03.2026. https://expert.ru/news/saudovskaya-araviya-narastila-prokachku-nefti-v-obkhod-ormuzskogo-proliva
11. U.S. Energy Information Administration – EIA. https://www.eia.gov/
12. UAE Plans to Launch a New West–East Oil Pipeline Bypassing the Strait of Hormuz in 2027. Energy Policy, 15.05.2026. https://energy-policy.ru/oae-sobirayutsya-zapustit-v-2027-godu-novyj-nefteprovod-zapad-vostok-v-obhod-ormuzskogo-proliva/novosti/2026/05/15/
13. Kirkuk–Ceyhan Pipeline. Wikipedia https://ru.wikipedia.org/wiki/Нефтепровод_Киркук_—_Джейхан
14. Iraq Announces the Imminent Launch of the Kirkuk–Turkey Oil Pipeline via the Fish-Khabur Border Hub. Neftegaz.RU, 05.08.2026. https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/922570-irak-anonsiroval-skoryy-zapusk-nefteprovoda-kirkuk-turtsiya-cherez-prigranichnyy-uzel-fish-kabur-/
15. Iran Pumps the First Oil Through the Goreh–Jask Pipeline. ANGI (Oil and Gas Information Agency), 31.05.2021. https://www.angi.ru/news/2889621-Иран%20прокачал%20первую%20нефть%20по%20нефтепроводу%20Гуре%20–%20Джаск/
16. Neftegaz.RU. https://neftegaz.ru/
17. Maps of the World. https://www.maps-of-the-world.org/
18. Cape Town Port Faces a 112% Surge in Diverted Vessels Due to Middle East Unrest. The Mercury, 04.2026. https://themercury.co.za/business/2026-03-11-cape-town-port-faces-112-surge-in-diverted-vessels-due-to-middle-east-unrest/
19. Maps of the World. Оман. URL: https://www.maps-of-the-world.org/asia/oman