

Ормуз – тільки початок? П'ять "вузьких місць" планети, де можна зруйнувати світову економіку

07:00 28.04.2026 Вт
14 хв

Вся світова торгівля тримається на кількох вузлах, які легко заблокувати



РОМАН КОТ



Протоки, які можуть зупинити світову економіку (колаж: РБК-Україна)

Криза навколо Ормузької протоки показала, наскільки вразливою є світова економіка. Але подібних "вузьких місць" на планеті ще чимало.

Де потенційно можуть виникнути нові проблеми та як з їх вирішенням може допомогти Україна – читайте у статті журналіста РБК-Україна Романа Кота.

> **Читайте також:** [Що таке Ормузька протока і чому її блокада Іраном підняла світові ціни на нафту](#)

Головне:

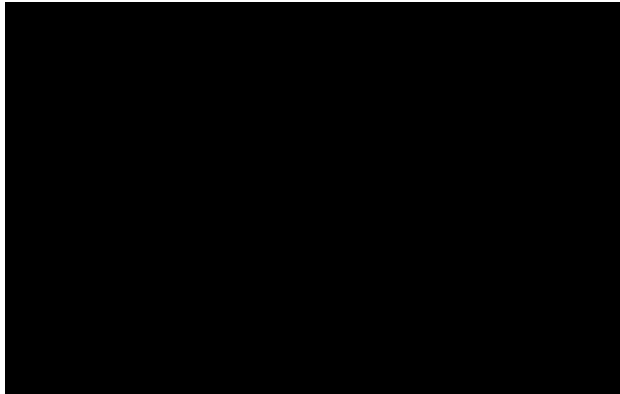
- **Вузькі місця для України і Росії:** Босфор на Чорному морі та Данські протоки на Балтиці є ключовими для експорту Києва і Москви.
- **Загроза Баб-ель-Мандебу:** іранські ракети на озброєнні у хуситів здатні вражати судна на шляху з Азії в Європу. Наразі це потенційно найбільш небезпечна зона.
- **Малаккська дилема:** найкоротший коридор з Близького Сходу в Азію може бути заблокований через конфлікт США і Китаю.
- **Ризики в Панамі:** у каналі, що забезпечує прямий шлях з Атлантики в Тихий океан, є ризики обміління через зміни клімату.
- **Проблеми і їх вирішення:** захист судноплавства у вузьких протоках тепер залежить від можливості їх швидко розблокувати. Тут Україна має актуальний досвід.

Березень 2021 року став наочним уроком глобальної економіки. 400-метровий контейнеровоз Ever Given на шість днів перегородив Суецький канал. Світ завмер.

Мільйони людей у мережі спостерігали за самотнім єгипетським екскаватором, що намагався розчистити шлях гіганту. Наслідки відчули навіть ті, хто ніколи не бачив моря.

Через зупинку трафіку в Україні миттєво підскочили ціни на техніку – нові iPhone та інші побутові прилади довелося везти в обхід. Кожна година простою на Суецькому каналі коштувала світовій торгівлі близько 400 мільйонів доларів.

"Я пам'ятаю, як проходив цю споруду на фрегаті "Сагайдачний". Там вибудовуються і йдуть каравани – з півночі і півдня. Потім в центральній частині є озеро, де вони розходяться. І потім, знов же, односторонній такий шлях", – пояснює РБК-Україна специфіку судноплавства через Суецький канал Андрій Риженко, капітан першого рангу запасу, заступник начальника штабу ВМС ЗСУ у 2004-2020 рр.



Застраглий контейнеровоз "Ever Given" у Суецькому каналі (фото: Getty images)

П'ять років по тому, у 2026-му, сценарій повторився. Іран заблокував Ормузьку протоку, через яку проходить п'ята частина світового споживання нафти. Ринки миттєво відреагували стрибком цін на неї, а потім і подорожчанням палива.

Сьогодні увага світу прикута до Близького Сходу, але на мапі вистає й інших "больових точок", критичних як для України, так і для Росії.

Босфор та Данські протоки

Босфор і Дарданелли, що сполучають Чорне море із Середземним, є єдиними воротами для українського морського експорту та імпорту. У 2022 році світ побачив, наскільки крихкою є ця стабільність, коли блокування портів мало не призвело до продовольчої кризи у світі та складних перемовин щодо "зернового коридору".

Росія перебуває в аналогічній залежності: через ці протоки йдуть колосальні обсяги її експорту – від нафти і нафтопродуктів до продовольства.

Але ні Київ, ні Москва не можуть заблокувати експорт один одного через протоки. Ключовий чинник – позиція Туреччини. Анкара вже майже 100 років одноосібно контролює судноплавство через них згідно з Конвенцією Монте (міжнародна угода, яка встановлює суверенітет Туреччини над протоками - ред.).

Туреччина закрила протоки для військових кораблів обох воюючих сторін. Вона продовжує підтримувати нейтралітет і у торговельній сфері.

Будь-яка спроба перекрити шлях російським танкерам автоматично означатиме для Туреччини пряму конфронтацію з Москвою, тож країна воліє грати роль "хаба" та посередника, отримуючи вигоду від транзиту.

Дещо інша, але не менш складна ситуація із Данськими протоками, що сполучають Балтійське море з Атлантичним океаном (Великий та Малий Бельт, Ересунн).

Через них іде основний потік сировини з балтійських портів РФ: Усть-Луга і Приморськ. Попри санкції та розмови про обмеження "тіньового флоту", Європа досі не наважилася на їх повну блокаду.

Читайте також: [В ЄС обговорюють посилення санкцій проти тіньового флоту РФ: під удар потраплять порти](#)

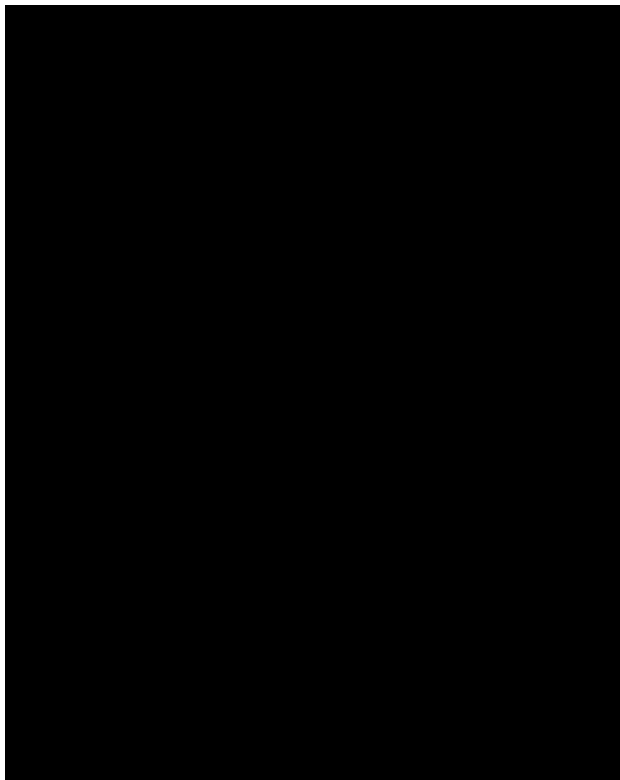
Блокування російських суден у Данських протоках є складним завданням через міжнародні зобов'язання та ризики ескалації. Навіть попри санкції, ЄС і Данія мають обмежені юридичні підстави для повної зупинки транзиту.

"Будь-яке перекриття міжнародної протоки для невизначеної групи та кількості суден, чи для конкретної країни або порту відправлення суден є блокадою, тобто актом війни", – каже РБК-Україна доктор юридичних наук та експерт Асоціації реінтеграції Криму Борис Бабін.

Саме така ситуація склалася у Ормузькій протоці та Перській затоці, де триває міжнародний збройний конфлікт.

"Тому подібне "загальне" перекриття на Балтиці може вчинити лише держава, що бере пряму участь у збройному конфлікті, а інші балтійські країни, зокрема Данія, не можуть вжити навіть заходів, які Туреччина запровадила для Чорного моря за Конвенцією Монтре", – пояснює він.

Крім того, блокада має бути реальною. Тобто її повинні супроводжувати військово-морські засоби, а не просто заяви. Інакше усі нейтральні країни мають повне право блокаду ігнорувати.



Ключові для Європи вузькі місця у світовому океані (колаж: РБК-Україна)

"Таким чином єдиною країною, яка наразі має право вживати заходів з блокування балтійських проток для всіх суден, підконтрольних РФ або які слідують до та з портів РФ, є Україна. І виключно шляхом запровадження практичних засобів та, ймовірно, поза територіальним морем Данії", – додає Бабін.

За його словами, усі інші обмеження для проходу балтійських проток можуть стосуватися тільки конкретних суден. І виключно за умов порушення норм морської безпеки чи державних інтересів Данії.

Тож, поки що, не маючи можливості фізично перекрити протоки, Україна обрала інший шлях. У хід пішли дрони та крилаті ракети. Удари по нафтових терміналах у Новоросійську, портовій інфраструктурі Усть-Луґи та Туапсе обмежують російський експорт не менше, ніж блокада.

Баб-ель-Мандеб

Зовсім недалеко від Ормузької протоки є інша, не менш важлива для світової економіки точка – Баб-ель-Мандебська протока. Вона веде до Червоного моря і того-таки Суецького каналу.

Через цей коридор проходить більшість товарів з Китаю та інших азійських країн у Європу. На відміну від Ормузької протоки, це не єдиний шлях. Проте альтернативний – навколо Африки – значно довший і дорожчий. За словами Андрія Риженка, такий маневр додає до маршруту щонайменше два тижні.

Баб-ель-Мандеб блокують чи не найчастіше у світі. Причина – хронічна нестабільність на берегах протоки.

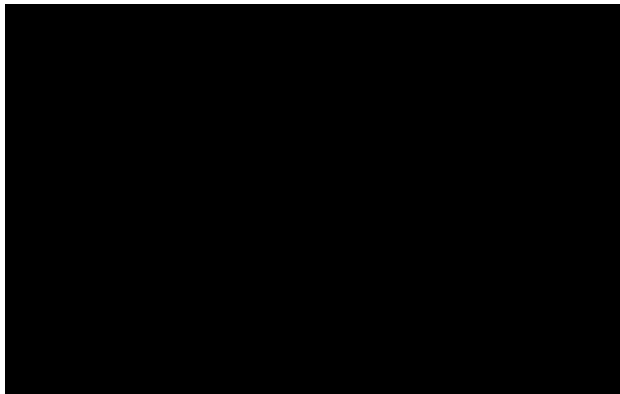
На півдні – Сомалі. Територія, яку можна назвати єдиною державою лише формально. Там вже багато років триває зтяжний конфлікт, на тлі якого розквітло піратство. Його пік припав на 2008-2012 роки.

Пірати на невеликих катерах просто виходили в море і групами по кілька десятків осіб висаджувались на судна, що прямували через протоку. Потім команду захоплювали для отримання викупу.

Проблема набула такого масштабу, що довелось створювати міжнародну коаліцію, аби патрулювати цей регіон. Свої сили в протоку відряджали Євросоюз у рамках місії "Атланта" і НАТО – з операцією "Океанський щит". Втім, тоді боролися з піратством не лише на морі.

"Ключовим стало те, що була реалізована ініціатива Організації Об'єднаних Націй по блокуванню фінансових потоків піратів. Коли їх заблокували, то піратство фактично розвалилося само собою", – згадує Андрій Риженко.

На північ від протоки розташований Ємен. Як і Сомалі, це територія, поділена між різними угрупованнями. Найпотужніше з них – "Ансар Аллах", або хусити. Вони мають давні зв'язки з Іраном.



Боєць "Ансар Аллах" на одному із захоплених суден (фото: Getty Images)

Тегеран надав хуситам сучасну зброю, включно з крилатими та балістичними ракетами. Це дозволяє їм атакувати цілі навіть в

Ізраїлі за півтори тисячі кілометрів, не кажучи вже про судна під власним берегом.

Найбільше загострення в Баб-ель-Мандебській протоці сталося на зламі 2023-2024 років. Тоді хусити почали бити по торгових суднах протикорабельними ракетами, мотивуючи це підтримкою терористів ХАМАС у Секторі Газа.

Під час нещодавньої війни США та Ізраїлю проти Ірану загроза з боку хуситів зберігалася, але угруповання повноцінно так і не вступило у конфлікт. Їх участь обмежилася лише кількома атаками.

Проте ризик, що хусити одного дня таки спробують повністю перекрити Баб-ель-Мандеб, залишається реальним.

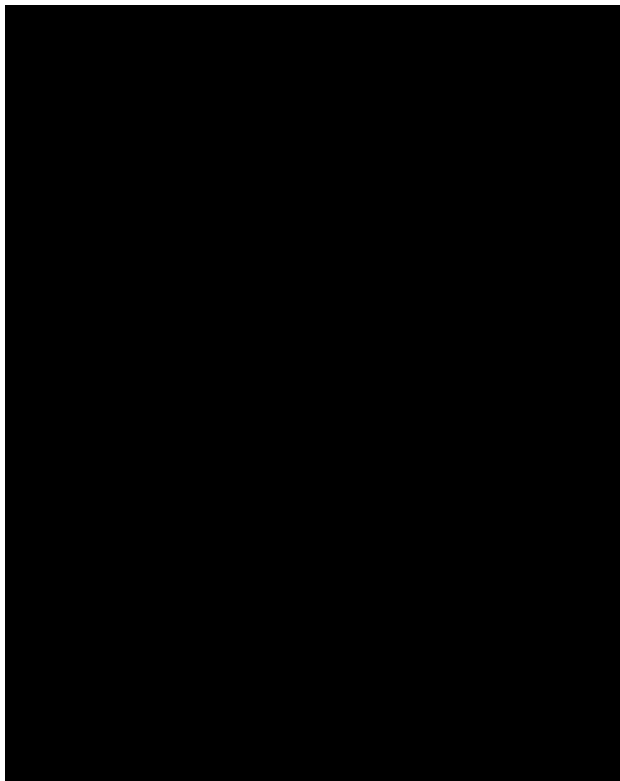
Малаккська протока

Якщо Баб-ель-Мандеб є воротами до Європи, то Малаккська протока – вразливе місце для всієї Східної Азії.

"Це найкоротший шлях між Індійським і Тихим океаном. І, в принципі, це головний коридор для Китаю, Японії, Південної Кореї. Саме сюди йде вся нафта з Близького Сходу до Азії. Малакка логістично нерозривно пов'язана з Ормузькою протокою", – зазначає Андрій Риженко.

Через це протока важлива у випадку війни між США та Китаєм. У Вашингтоні не приховують: у разі конфлікту, приміром, навколо Тайваню, Штати можуть застосувати стратегію "далекої блокади" проти Пекіна.

Для цього навіть не потрібно входити в територіальні води Китаю – достатньо перекрити вхід у Малаккську протоку з боку Індійського океану.



Малаккська протока і її значення (колаж: РБК-Україна)

"Китай усвідомлює цю небезпеку давно. Пекін уже реалізував низку проектів, аби обійти протоку", – розповідає РБК-Україна старша аналітикиня Центру "Нова Європа" Наталія Бутирська.

Ключовим тут є маршрут з внутрішніх провінцій Китаю в пакистанський порт Гвадар. Також були спроби прокласти логістичний маршрут через М'янму (колишню Бірму), однак там Пекін зазнав невдачі через політичну нестабільність в країні.

Крім того, Китай почав купувати газ і нафту в Росії, Центральній Азії, Малайзії, а також Австралії – через маршрути, які не залежать від Малаккської протоки.

Водночас Пекін наростив військову присутність у Південнокитайському морі, поряд з Малаккою. Тож він сам теж може впливати на морський трафік.

"Проблема тепер в іншому. Чи при певних умовах Китай не скористається своїми військовими можливостями. І тепер вже не Америка лякатиме Китай, а навпаки Китай перекриє Малаккську протоку – і тим самим, наприклад, заблокує можливість отримувати енергоресурси для Тайваню, Південної Кореї чи Японії", – зазначила Наталія Бутирська.

Малакка стала першим рубежем гри Пекіна та Вашингтона на морі, проте справжнє зіткнення між ними відбувається на іншому боці земної кулі – у Панамі.

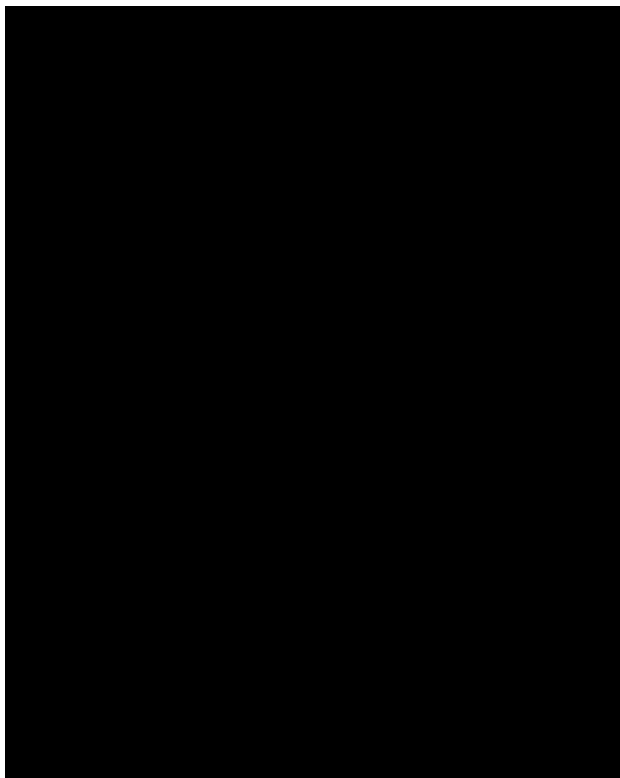
Панамський канал

Панамський канал прорили лише на початку ХХ століття коштом американських інвесторів. Він дозволив радикально скоротити шлях між Атлантикою та Тихим океаном. Раніше суднам доводилося обпливати всю Південну Америку – це зайві 13 тисяч миль ризикованого шляху.

Особливо канал важливий для зв'язку східного і західного узбережжя США. У 1977 році Штати передали Панамі контроль над ним, але зберегли право на його експлуатацію.

Протягом минулого століття Вашингтон кілька разів вводив війська в країну для "забезпечення стабільності". Найбільш відома операція відбулася у 1989-1990 роках для усунення місцевого диктатора Мануеля Норьєги, який створив реальну загрозу судноплавству.

"Цей канал більше асоціюється з контейнеровозами, але це важлива структура і в принципі багато країн, коли починаються якісь конфлікти, перше що вони роблять – вони просто перекривають такі маршрути і блокують бізнес", – пояснює Андрій Риженко.



Панамський канал є ключовим для США (колаж: РБК-Україна)

З часом водною артерією зацікавився Китай. З 1997 року гонконгська компанія Hutchison Ports керувала двома портами – Бальбоа та Крістобаль – по обидва боки каналу. Це давало Пекіну не лише фінансову вигоду, а й стратегічну інформацію про кожен вантаж у Західній півкулі.

"Це вже про розширення впливу в світі. Тобто Китай стартував зі своїм проектом "Пояс і шлях" з точки зору економічної експансії. Потім додалася політична сторона. Китай про це не говорить, але згодом виявилось, що багато портів мали військово-стратегічне значення, зокрема і панамські", – зазначає Наталія Бутирська.

Увага Вашингтона до каналу посилилася з поверненням Дональда Трампа. Під жорстким тиском США панамська влада фактично витіснила китайців: управління портами передали американському консорціуму на чолі з BlackRock.

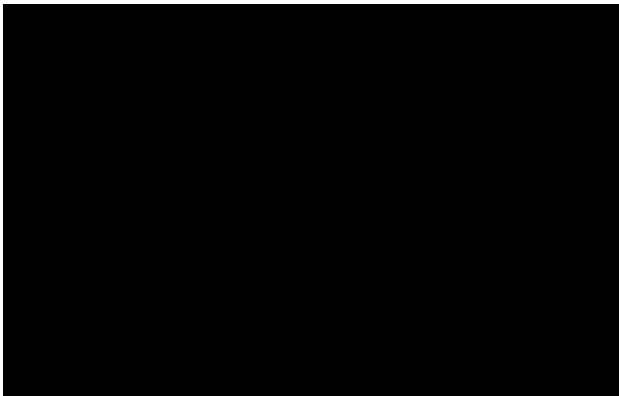
Читайте також: [Експансія чи тролінг? Що стоїть за словами Трампа про Гренландію та Панамський канал](#)

Верховний суд Панами визнав старі концесії Hutchison неконституційними. Як повідомляє Wall Street Journal, угоду уклали без погодження з Пекіном, що спровокувало лють Китаю та розслідування проти менеджменту Hutchison.

Зараз навколо портових терміналів триває юридична війна, а китайський судноплавний гігант COSCO призупинив операції в Панамі, тим самим завдаючи удару по економіці країни.

Проте сьогодні найбільшою загрозою для каналу є зміна клімату. Екстремальна посуха 2024-2025 років призвела до критичного обміління прісноводного озера Гатун, яке живить шлюзи каналу.

Адміністрація була змушена запровадити жорсткі ліміти на кількість суден. Це створило гігантські черги. Зараз води в озері стало більше, проте наприкінці року знову можливе обміління.



Обмілілий Панамський канал (фото: Getty Images)

Для України ситуація в Панамі має прямий вплив. Обмеження в каналі переспрямовують потоки американського скрапленого газу, критичного для енергобезпеки Європи. Коли танкери застрягають біля Панами, більше американського газу залишається в Атлантиці й надходить до Європи – там ціни ідуть вниз.

Але як тільки канал працює на повну, Азія починає перетягувати американські ресурси на себе і провокує дефіцит і зростання цін на європейських хабах.

Рішення для проблем

Нові кризи в Баб-ель-Мандебі чи Малакці можуть виникнути рано чи пізно. Не кажучи вже про Ормузьку протоку, де повноцінне судноплавство досі не відновлене. Проте головне питання не в тому, де станеться наступне загострення, а в тому,

що з ним робити.

Тут Україна може запропонувати світу унікальний досвід, адже сама пройшла через морську блокаду Росії у 2022 році.

В Ормузі Іран використовує той самий набір засобів, якому ЗСУ навчилися протидіяти в морському просторі між Одесою та островом Зміїним: дрони, міни та ракети. Але на відміну від минулих років, успіх операцій з деблокади тепер залежить від мінімізації розмірів суден.

"Головне в такому тісному районі самому не стати ціллю. Це актуально для будь-яких кораблів чи катерів довжиною понад 40 метрів", – зазначає Риженко.

Традиційні мінно-тральні судна стали надто вразливими для сучасних засобів ураження. "Навіть 15 років тому НАТО розглядало ці кораблі лише для конфліктів низької інтенсивності, і вони завжди перебували під прикриттям берегових систем ППО", – додає він.

В умовах великої війни такі судна будуть знищені ще на підході. Це одна з причин, чому США досі не взялися за повноцінне розмінування Ормузької протоки.

Саме тому більш дієвою може бути концепція "флоту роботів". Деблокування та патрулювання сьогодні можливі лише за допомогою безпілотних систем – повітряних, надводних та підводних.

Київ уже має ці компетенції і готовий ними ділитися. Проте чи стане "український стандарт" світовим, тепер залежить не тільки від техніки, а й від політичної волі партнерів.

"Питання-відповідь" (FAQ)

– Які морські протоки є найбільш критичними для світової економіки у 2026 році?

– Ключовими точками залишаються Ормузька та Баб-ель-Мандебська протоки через транзит енергоносіїв, а також Малаккська протока, що з'єднує Азію з Індійським океаном. Крім того, через посуху та зміну клімату критичного значення набув стан Панамського каналу.

– Чи може Україна легально блокувати російські судна у Балтійському морі?

– Згідно з міжнародним правом, лише країна-учасниця збройного конфлікту має право на реальну блокаду проток. Це дозволяє Україні вживати практичних заходів (за допомогою дронів чи ракет) проти підконтрольних РФ суден поза територіальними водами нейтральних держав, як-от Данія.

– Чому Туреччина не закриває Босфор і Дарданелли для російських торговельних суден?

– Анкара керується Конвенцією Монте, яка зобов'язує зберігати свободу судноплавства для торговельних флотів навіть під час війни. Повна блокада російського експорту означала б для Туреччини пряму конфронтацію з Москвою та втрату статусу нейтрального логістичного хаба.

– Як блокування Панамського каналу впливає на ціни на газ в Україні?

– Через обміління каналу танкери з американським ЗПГ змушені йти довшими маршрутами або переспрямовувати вантажі. Це спричиняє дефіцит газу в Європі та зростання цін на енергетичних хабах, від яких безпосередньо залежать тарифи для української промисловості та комерційного сектору.

– Які засоби є найбільш ефективними для боротьби з

піратством та блокадами сьогодні?

– Досвід України у Чорному морі довів, що ера великих вразливих кораблів минає. Найбільш ефективним рішенням є "флот роботів" - використання мережі автономних надводних, підводних та повітряних дронів для патрулювання, розмінування та вогневого ураження цілей.



Не пропустіть головне! Підпишіться на наші оновлення в Google!

Або читайте нас там, де вам зручно!



Більше по темі:

[Сполучені Штати Америки](#) [Китай](#) [Іран](#) [Ормузька протока](#)

НОВИНИ



Морський термінал і НПЗ у Туапсе знову під атакою дронів: горять резервуари

НОВИНИ

[Новини України](#)
[Війна в Україні](#)
[Економіка](#)
[Світ](#)
[Надзвичайні події](#)

ПОЛІТИКА

БІЗНЕС

[Економіка](#)
[Фінанси](#)
[Авто](#)
[Tech](#)
[Енергетика](#)

АНАЛІТИКА

[Статті](#)
[Інтерв'ю](#)
[Точка зору](#)

ЖИТТЯ

[Гроші](#)
[Зміни](#)
[Освіта](#)
[Суспільство](#)

РОЗВАГИ

[Шоу бізнес](#)
[Поради](#)

[Гороскопи](#)

[Свята](#)

[Цікаве](#)

[Спорт](#)

LIFESTYLE

[Психологія](#)

[Їжа](#)

[Подорожі](#)

[Здорове життя](#)

[Мода та краса](#)



[Про компанію](#)

[Редакційна політика і стандарти](#)

[Як стати нашим автором](#)

[Правила користування](#)

[Правова інформація](#)

[Політика конфіденційності](#)

[Контакти](#)

[Команда](#)

[Вакансії в РБК-Україна](#)

[Розмістити рекламу](#)



Інформаційний портал «РБК-Україна» має тримовну версію (українську, російську та англійську), головна сторінка portalу - <https://www.rbc.ua>. Фотографії, зображення належать їх правласникам. Всі фотографії на Порталі, авторами яких є журналісти «РБК-Україна», розміщені на умовах ліцензії Creative Commons Attribution 4.0 International. Редакція «РБК-Україна» може не поділяти точку зору авторів. Оціночні судження не підлягають спростуванню та доведенню їх правдивості. За достовірність та зміст реклами відповідальність несе рекламодавець. Матеріали, позначені плашкою: «Прес-релізи», «Спецпроект», «Партнерський матеріал», «Promo», «Благодійність», «Резонанс» розміщуються на правах реклами і призначені, як правило, для осіб, які досягли 21-річного віку. «Новини компанії» - це інформаційний формат, що охоплює новини, події та оголошення, пов'язані з діяльністю компаній, базуються на пресрелізах, які випускають самі компанії, і за які редакція не несе відповідальність. Онлайн-медіа «РБК-Україна» призначене для осіб віком від 21 року.

© LLC «UBT MEDIA», 2006-2026.