

УДК 339.976.2

DOI: <https://doi.org/10.32782/easterneurope.42-22>

ЕКОНОМІЧНІ ТА ІНФРАСТРУКТУРНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ НА БЛИЗЬКОМУ СХОДІ. ЄМЕНСЬКИЙ ФАКТОР

ECONOMIC AND INFRASTRUCTURE TRANSFORMATIONS IN THE MIDDLE EAST. THE YEMEN FACTOR

Кальченко Т.В.

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри міжнародного менеджменту,
Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана

Kalchenko Tymur

Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman

У статті розглянуто проблематику визрівання та формування альтернативних центрів гео економічної напруги, на прикладі Близького Сходу. При цьому робиться суттєвий акцент саме на глобальних економіко-інфраструктурних наслідках локальних конфліктів та зіткнень. Показано, що надійність, безперебійність функціонування торговельних контактів між Заходом та країнами Південно-Східної Азії були поставлені під загрозу акселерацією конфліктності в секторі Газа. Визначено, що бажання хуситів захистити єдиновірців стало суттєвим каталізатором регіональних і глобальних трансформацій, в тому числі відобразившись на траєкторіях торговельних потоків. В статті визначено можливі сценарії вирішення ситуації, що склалася, в тому числі, за рахунок масштабного будівництва нових залізничних колій в Саудівській Аравії та підключення до інфраструктурних проектів ряду інших країн регіону.

Ключові слова: однополярний світ, хусити, доходи, інфраструктура, локація, затока, диспозиція, торговельні шляхи.

The topicality of the article is determined by the examination the issues of maturation and formation of alternative centers of geo-economic tension, using the example of the Middle East. At the same time, a significant emphasis is placed on the global economic and infrastructural consequences of local conflicts and clashes. It is shown that the reliability and uninterrupted functioning of trade contacts between the West and the countries of Southeast Asia were threatened by the acceleration of the conflict in the Gaza Strip. Moreover, the source of risks was the ethnic-religious movement of the Houthis, which controls a large part of Yemen. Thus, the desire of the Houthis to protect co-religionists became a significant catalyst for regional and global transformations, including reflecting on the trajectories of trade flows. The discussed issues also cover the negative consequences of the complication of communication routes between Europe and Southeast Asia are analyzed, possible scenarios for solving the current situation are determined, including through the large-scale construction of new railway tracks in Saudi Arabia and connection to infrastructure projects of a number of other countries in the region. At the same time, a conclusion is made about the role of the civilizational factor on the stability and predictability of economic development on a global scale, when even a small ethnic group can provoke a crisis on a global scale and turn out to be completely insensitive to external interventions and military strikes. For this purpose, the author suggests not just taking civilizational factors into account when planning geo-economic actions, but maximally involving their hidden potential when analyzing and planning the consequences of probable clashes. This is especially true for the Middle East region, which is currently going through a difficult period of turbulence. In this way, the increase in the potential for conflict and, as a consequence, the growth of the role of the factor of uncertainty in the further development and the state of commodity markets and their infrastructure is asserted.

Keywords: unipolar world, Houthis, income, infrastructure, location, gulf, disposition, trade routes.

Постановка проблеми. Однією з найбільш характерних рис сучасного проміжного етапу глобального розвитку є загострення невизначеності і, як наслідок, суперкрикхість архітектури світового порядку. Монополярність стає

історичним феноменом, проте багатополарність тільки народжується, її контури ледь-ледь вималюються. В такому міжфазовому переході великі гео економічні гравці або намагаються зберегти авторитет, демонструючи силу

і рішучість (США, ЄС), або вичікують на більш вигідні конфігурації, коли вступити до боротьби буде набагато легше і є менш витратим (Китай, Індія). Обидва підходи мають як власні вади, так і переваги. Але у будь-якому разі, рішучість і геоекономічні амбіції потрібно постійно підтверджувати, адже світ не вірить гаслам і деклараціям, а позиція вичікування може призвести до втрати довіри і навіть регіонального впливу. Адже приходять час, коли лише виважені та вмотивовані дії можуть принести заспокоєння і піднести амбіції учасників до глобального рівня. В таких умовах, коли світ знаходиться у фазі невизначеності (минулі лідери вже не можуть, а нові не бажають перекроювати його під власні інтереси), лишається місце для маневру малих утворень, навіть груп, які цілком здатні вдертися в глобальну боротьбу за геоекономічну владу і повноваження. При чому, роль цивілізаційно-релігійного факту тут як ніколи постає визначальною. В цьому плані не можна не погодитися з видатними вченим-філософом С. Хантінгтоном про те, що майбутнє не за країнами, а за цивілізаціями, які і будуть формувати контури нового світоустрою [1, с. 34].

І звичайно, в цьому контексті найбільш перспективним видається саме ісламський фактор [5, с. 317]. Його простота, чіткість, багатогранність, специфічна економічна модель, акцент на справедливості імпонує багатьом. При чому, якщо багаті ісламські країни віддають перевагу стабільності і придушенню пасіонарності, бідні, навпаки генерують нові проекти і навіть за санкційних умов, вдаються до рішучих дій, спрямованих проти, за їх думкою, спільного ворога.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання сучасних економіко-інфраструктурних трансформацій були широко розглянуті у вітчизняній та зарубіжній літературі. Проте роль локально-регіональних, цивілізаційних факторів дуже часто ігнорується. Лише в працях С. Хантінгтона [4; 5] та Дж. Феарона [3] вони здобувають уваги і досліджуються. Саме тому потужний резерв криється у всебічному аналізі глокалізації на загальні тренди економіко-інфраструктурних трансформацій.

Мета статі полягає у визначенні наявних та потенційно можливих глобальних економіко-інфраструктурних наслідків загострення напруги на Близькому Сході і подальших трансформацій уніполярного світу на поліполярний.

Виклад основного матеріалу дослідження. Події, пов'язані з діями Ізраїлю в секторі Газа каталізували протестну активність в ісламському світі. Проте в більшості країн Близького Сходу слова не призвели до рішучих дій. Лише керівництво Ємену проголосило про припинення будь-яких вантажних перевезень Червоним морем на адресу Ізраїлю до припинення його агресії проти палестинців. Власну заяву уряд цієї країни підтвердив діями військово-збройних сил, які спочатку інтернували декілька кораблів та нанесли

шкоди великим торговельним суднам. Наступним етапом стали дії йєменського руху хуситів «Ансар Аллах» в Аденській затоці, чисю останньою жертвою було британське судно *Lycavitos*, уражене протикорабельними ракетами.

У відповідь ж на удари по Ємену, хусити почали виснажувати ескадру кораблів НАТО методами атаки малими дронами. Їй зазвичай передуює «прелюдія» у вигляді трьох безпілотників, що відволікають корабельну ППО.

Як наслідок, провідні страхові компанії відмовилися приймати на себе ризики проходження суден через Баб-ель-Мандебський пролив. Таким чином, перевезення вантажів через Червоне море і Суецький канал, що складають приблизно 12% світової торгівлі, є фактично паралізованими. В Ізраїлі порт Ейлат, що розташований на Червоному морі, фактично припинив роботу, навантаження на порт Ашдот і на порт Хайфи також істотним чином зменшилося [6, с. 76].

Традиційним військовим шляхом вирішити ситуацію з єменськими хуситами не вдалося. США навіть проголосили про початок операції «Охоронець процвітання» для розблокування Червоного моря і створення коаліції країн для реалізації цієї цілі, до якої увійшли Великобританія, Франція, Іспанія, Нідерланди, Канада, Норвегія, Італія, Бахрейн та Сейшельські острови. Але, не дивлячись на цей факт, більшість учасників зайняли позицію очікування, а самі США не погоджуються вступати у збройний конфлікт з Єменом. Тим більше, що вже отримали ряд болючих ударів, зокрема під час втрати дрону над нейтральними водами Червоного моря. Головною ціллю атаки була ліквідація можливості спостереження за акваторією. При чому використання протикорабельних ракет для хуситів стало майже нормою. А надводні військові кораблі, які знаходяться або в Червоному морі, або в Аденській затоці Індійського океану при вході до Ба-Ель Мандебського проливу є достатньо транспаретними мішенями.

Кожен день простою суден, які чекають на відкриття Червоного моря, чи кожен день руху суден навкруги Африки впливає на зростання цін на товари, в тому числі і на нафту як для країн Європи, так і для усього світу. Отже, на керівництво США відчуває тиск інших країн, найкрупніших торговельних фірм, нафтотрейдерів тощо, які вимагають відновлення торговельного судноплавства Червоним морем. Таким чином, світовий гегемон в черговий раз постав перед важким вибором – або рішуче втягнутися у військовий конфлікт з Єменом, або вплинути на Ізраїль. В обох випадках негативні наслідки перевищують можливі позитивні ефекти.

Проте економіка глобальних перевезень вже відчула істотних трансформацій Наприкінці 2023 р. про пошук альтернативних шляхів і про відмову від проходження по Червоному морю проголосила компанія *Maersk*, на яку припадає 14, 8% світової торгівлі [6, с. 37].

Подібні рішення були також прийнятими і іншими представниками глобального логістичного бізнесу Naraag-Lloyd NF ZIM CMA. Останньою була французька компанія CGM. І хоча маршрут, наприклад, між Роттердамом та Сінгапуром через Суецький канал, що складає 15 тис. км., подовжився до більш, ніж 20 тис. км., судна все рівно прийшлося відправляти в обід Мису Доброї Надії на півдні Африки. Це нанесло відчутного вдару по Ізраїлю та західним країнам та їх торговельним зв'язкам. Наприклад, вже фактично перерваною є торгівля Ізраїлю з азійським Далеким Сходом на суму 22 млрд дол. [6, с. 74].

Через дії хуситів ціна на перевезення стандартного контейнеру, наприклад, з Китаю до Північної Європи зросла вдвічі, а в країні Середземномор'я – втричі.

Крім того, 24 січня 2024 року судноплавна компанія Naraag-Lloyd проголосила, що знайшла новий шлях в обхід Ємену. Щоб позбутися зіткнень з хуситами в Аденській затоці і Баб-ель-Мандебській проливі ця бізнес-структура запропонувала сухопутний маршрут через Об'єднані Арабські Емірати і Саудівську Аравію. Новий торговельний коридор може з'єднати порти Джебель-Алі в ОАЕ, Даммам і Джбейль в Саудівській Аравії в Персидській затоці з портом Джидда у Червоному морі. Мережа існуючих та перспективних залізниць Саудівської Аравії дозволяє це зробити. На особливу перспективу це може розраховувати за умов, якщо до автомобільних перевезень додадуться залізничні. Але для цього потрібно добудувати декілька залізничних ділянок. Для початку від порту Ель-Бата на кордоні Саудівської Аравії та ОАЕ до саудівського міста Харада. А потім, звичайно ж, і через Суецький канал.

Але, як свідчить існуюча диспозиція, можна оминати й Суецький канал, якщо подовжити залізницю з Ер-Ріяду на півночі до Йорданії, а потім і Ізраїлю до порту Хайфа у Середземному морі.

Ще у 2017 р. наслідний принц Саудівської Аравії Мохаммед бін Салман наголосив на планах створення ділового і промислового центру (міста) NEOM на кордоні з Єгиптом та Йорданією. Така ідея була передбаченою концепцією Saudi Vision 2030, стратегією розвитку Саудівської Аравії до 2030 р., і спрямовувалась на те, щоб скоротити залежність бюджету королівства від нафтових доходів (частка яких складає 90%) [2, с. 87].

NEOM передбачалося розташувати на найкрупнішій світовій економічній артерії. Завдяки власній стратегічній локації місто передбачалося перетворити на глобальний хаб, що б пов'язував Азію, Європу та Африку. Мова йшла про новий центр, вартість створення якого оцінювалася у 500 млрд дол. та території у 26,5 тисяч квадратних кілометрів. Він був повинен залучити масштабні інвестиційні проекти в сферах енергетики, водних ресурсів, біотехнологій, харчової промисловості, технологічних і цифрових наук, сучасного виробництва, мас-медіа та розваг.

В зв'язку з загостренням ситуації на Близькому Сході увесь цей проектний портфель так і не дійшов до стадії реалізації і не вийшов на проектні потужності. Проте перспективним лишився проект залізниці вздовж берегової зони Персидської затоки, яка здобула назви Залізниці Ради співробітництва арабських держав Персидської затоки. Її проектна вартість складає 250 млрд. дол., а загальна протяжність – 2177 кв. км. Передбачається, що вона буде поєднувати порти та логістику одразу шести держав – Кувейту, Саудівської Аравії, Бахрейну, Катару, Об'єднаних Арабських Еміратів та Оману. Залізницю планували закінчити будівництвом до 2025 року, проте й досі роботи ще не розпочались.

Військові ж дії, що можуть бути ініційованими на території Ємену, можуть підштовхнути перелічені проекти до найскорішої реалізації. Адже нові торговельні шляхи будуть йти географічно вище бойових дій хуситів, таким чином, нівелюючи їх зусилля з перетворення світу на багатополлярний. В цьому контексті виникає закономірне питання, чи погодяться країни Близького Сходу нести вагомі втрати на користь перебудови світового порядку. Наприклад, у випадку, втрати вигоди від використання Суецького каналу, Єгипет втратить до 9 млрд дол. річного прибутку. А включення Ізраїлю та його портів в логістичні ланцюжки з виходом до Західної Європи роблять неможливим його послаблення та мінімізацію впливу в регіоні, за що на сьогодні виступає більшість арабських країн. Нормалізація ж ситуації на Близькому Сході вивільнить кошти і ресурси колективного Заходу для більш масованого використання їх навколо Тайваню, як приклад.

Проте лідери хуситів, які діють достатньо гнучко та креативно, зробили ряд заяв про те, що продовжать власні атаки на судна в Червоному морі, не дивлячись на завдані удари США, Великобританії по Йємену. Це, однак, не означає, що стратегічно вони одержали перемогу.

Висновки. Однополлярний світ поки що тримає удар і не збирається втрачати лідерство. Але вже істотно помітно розколи в його монолітності і цілісності. І не може не викликати подиву факт того, що невеличкий Ємен спромігся, якщо не перемогти, то хоча б похитнути велич глобального Заходу, як колись похитнув військово-політичну міць Саудівської Аравії. В цьому контексті достатньо цікавим було б бачення трансляції позиції маргінальних хуситів на решту країн Близького Сходу з перетворенням Ємену на центр регіонального ісламського розвитку і солідарності. Не дивлячись на деяку утопічність такого підходу, це є цілком можливим. Адже більшість країн Близького Сходу утворилися після Другої світової війни на підмандатних територіях, і їх минула велич була гарантованою прив'язкою до колишніх метрополій.

В умовах, коли Старий світ, якщо не руйнується, то деградує, поступово зникнуть і штучні

підпорки існуючого політичного балансу сил в регіоні. Тоді на арену цілком закономірно вийдуть ідеологічні режими, які на сьогодні перебувають в тіні (Талібан в Афганістані, хусити в Ємені, Курдська робоча партія в Іраку, Сирії тощо).

Це буде означати, що Близький Схід остаточно втратить керованість, його торговельні шляхи будуть або не досяжними, або частково досяжними. Кордони більшості країн регіону будуть плаваючими і невизначеними. Звичайно, це спричинить подальші катаклізми в глобальному виробництві, торгівлі, інвестиціях і позначиться на загальній стабільності ринків. І якщо

для Близького Сходу втрати будуть суттєвими, але не критичними, адже поміркованість притаманна ісламській моделі розвитку, то для колективного Заходу втрата великих східних ринків може стати катастрофічною і спричинити економічний колапс. Звичайно, такий сценарій є реалістичним лише за умов прямолінійної реалізації, певні позитивні зрушення і відтермінування можливі, але вони не здатні змінити загальний тренд. Близький Схід змінюється, він прийшов до внутрішнього руху, поки що прихованого, але не менш радикального. Ці зміни безумовно істотно вплинуть на майбутню глобальну архітектуру і економічну стабільність.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Кальченко Т.В. Цивілізаційні виміри глобальної системної кризи. *Вчені записки. Збірник наукових праць ДВНЗ «Київський Національний Економічний Університет імені Вадима Гетьмана»*. 2021. № 24(3). С. 30–39.
2. Кальченко Т.В. Регіональне і корпоративне лідерство а глобальній управлінській системі : монографія. Київ : Знання України, 2023. 115[1] с.
3. Fearon J.D. Ethnic mobilization and ethnic violence // In the Oxford Handbook of Political Economy, edited by D.A. Wittmen and B.R. Weingast, 852–868. Oxford ; Oxford University Press, 2008. 345 p.
4. Samuel P. Huntington. The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order. New York : Simon & Schuster, 1996. 283 p.
5. Samuel P. Huntington. Who Are We? The Challenges to America's National Identity. New York : Simon & Schuster, 2004. 428 p.
6. World Investment Report 2023. Investing in Sustainable Energy for all: United Nations Publications. 2023. 243 p.

REFERENCES:

1. Kalchenko T. (2021) *Civilizational dimensions of the global system crisis*. *Scientific notes. Collection of scientific works of the Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman*, no. 24(3). P. 30–39.
2. Kalchenko T. (2023) *Regionalne i korporativne liderstvo v hlobalniy upravlinnskiy systemi* [Regional and corporate leadership in a global governance system]: monograph. Kyiv: Znannya Ukrayiny, 115 p.
3. Fearon J.D. (2008) *Ethnic mobilization and ethnic violence* // In the Oxford Handbook of Political Economy, edited by D.A. Wittmen and B.R. Weingast, 852–868. Oxford: Oxford University Press, 345 p.
4. Samuel P. Huntington (1996) *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*. New York: Simon & Schuster, 283 p.
5. Samuel P. Huntington (2004) *Who Are We? The Challenges to America's National Identity*. New York: Simon & Schuster, 428 p.
6. World Investment Report 2023 (2023) *Investing in Sustainable Energy for all: United Nations Publications*. 243 p.