

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ БОРЬБЫ С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ

В статье освещаются проблемы обеспечения безопасности морского судоходства от угроз морского пиратства, причины существования морского пиратства в современных условиях. Подробно освещаются субъекты рынка, экономическим интересам которых отвечает существование пиратства, а также межгосударственный комплекс мер, направленных на борьбу с морским пиратством.

Ключевые слова: морские перевозки, пираты, экономический ущерб, экономические интересы, безопасность.

V.V. Motin

ECONOMIC PROBLEMS OF FIGHT WITH THE SEA PIRACY

The article highlights the challenges of maritime security from threats of maritime piracy, the reasons for the existence of sea piracy in modern conditions. Subjects of the market, the economic interests of which correspond to the existence of piracy, as well as the interstate series of measures aimed at combating sea piracy are highlighted in details.

Keywords: carriage by sea, pirates, economic damage, economic interests, security.

На протяжении всего двадцатого века человечество считало, что с массовым феноменом пиратства покончено раз и навсегда еще в XIX столетии. Происходившее время от времени пиратские нападения были малочисленны, обычно не превышая полутора десятков случаев за год, и практически не попадали в поле зрения широкой общественности. Тем острее на этом фоне выглядит нынешний беспрецедентный за последнее столетие всплеск пиратской активности в районе Африканского Рога.

Количество пиратских атак в мире растет третий год подряд. По данным Международного морского бюро, количество нападений морских пиратов на суда в мире выросло в 2009 году на 39% – до 406 случаев, что является самым высоким показателем за последние шесть лет. Бесспорное лидерство по количеству атак при этом принадлежит сомалийским пиратам, на которых приходится более половины попыток захватов судов в мире.

Всего в 2009 году в мире было захвачено 49 судов с 1 тыс. 52 членами экипажа, при этом среди членов экипажа были и жертвы: за год погибли 8 человек, 68 получили ранения. 217 попыток захвата судов за год предприняли сомалийские пираты. Опасны и их нигерийские коллеги, атаковавшие 28 судов. В Южной Америке было зафиксировано 37 случаев пиратства. 17 атак приходится на Бангладеш, 13 было совершено в Южно-Китайском море, еще 9 – в Сингапурском проливе [1].

¹ Кандидат экономических наук, профессор Домодедовского филиала НОУ ВПО «Российский новый университет», заслуженный экономист РФ.

Однако эта статистика учитывает лишь нападения, о которых официально сообщали судовладельцы. Многие исследователи отмечают, что де-факто в подобные отчеты попадает не более 10–20% инцидентов, связанных с пиратами. В Юго-Восточной Азии имеет место такой феномен, как *underreporting* – сокрытие сведений; в интересах бизнеса судовладельцы скрывают от властей акты пиратства – проще и дешевле тихо договориться с грабителями.

Наибольшую активность развили сомалийские пираты, район действий которых – Аденский залив, являющийся продолжением Красного моря и Суэцкого канала. Это кратчайший путь из Европы в Азию. Ежегодно здесь проходит до 20 тыс. судов. По масштабам трафика Аденский залив уступает лишь Малаккскому проливу (50 тыс. кораблей в год), но превосходит Панамский канал (15 тыс.). Это один из стратегически важных для мирового судоходства маршрутов, по нему проходит 50% всех балкерных (насыпных) грузов и около 30% контейнерных перевозок. Через Баб-эль-Мандебский пролив, соединяющий Аденский залив и Красное море, ежедневно транспортируется 3,3 млн баррелей нефти. По данным «Морского бюллетеня» компании «Совфрахт», в сутки через Аденский залив следуют в среднем до 250 гражданских судов под флагами разных государств, больше половины из которых составляют танкеры, ведь через Аденский залив осуществляется около 11% мирового судоходства, здесь проходит более 30% морской транспортировки нефти и газа, потребляемых Европой.

По оценкам экспертов, общий ущерб от со-

временного пиратства превышает несколько миллиардов долларов, включая затраты на усиление защиты кораблей, на страхование судов и грузов, на направление грузов другими, более длинными маршрутами. Большинство из этих затрат входят в цену различных товаров, увеличивая ее, а это отнюдь не подспорье в решении мирового экономического кризиса.

Возникает вполне резонный вопрос, почему ведущие государства мира, обладающие мощным военным потенциалом, не могут совладать с пиратами?

Аргументы о том, что пираты скрываются на территории суверенного государства и действуют, в основном, в его прибрежных водах, не выдерживают серьезной критики. Ведь были изысканы средства и возможности для проведения широкомасштабных военных операций в Югославии, Ираке и Афганистане, а на проблемы государственного суверенитета никто и не обратил серьезного внимания. Так что, скорее всего, проблема эффективной борьбы с пиратами заключается не в отсутствии финансирования. В конце концов, для борьбы со свиным гриппом из карманов налогоплательщиков во всем мире изъяты миллиарды долларов, хотя, как выясняется, масштабы угрозы были, мягко говоря, преувеличены. И это в период глобального финансового кризиса, когда большинство стран переживает спад производства и усиление социальной напряженности.

Все дело в том, что пиратство превратилось в мощный бизнес, в процветании которого заинтересованы многие стороны. Если говорить более точно, то пиратство всегда было бизнесом. Ведь в эпоху расцвета морского пиратства у лондонского Сити не было более выгодного вложения капитала, чем заморские экспедиции. Прибыль в 1 000 процентов считалась нормой. Инвестором пиратского промысла была и королева Елизавета I, которая активно финансировала морские походы Фрэнсиса Дрейка. Времена флибустьеров канули в Лету, но и ныне, как и в былые времена, пираты вписались в экономику.

На сегодняшнем рынке морского разбоя, в той или иной степени, действует ряд участников.

Прежде всего, это сами участники вооруженных нападений. Действия современных пиратов достаточно эффективны и направлены на получение максимальной прибыли. В современном мире с развитыми системами связи и банковских транзакций большую прибыль приносит получение выкупа за судно, чем захват судов с уничтожением команды ради последующей продажи груза, чем преимущественно занимались в XVI–XVIII веках пираты Карибского моря. Цифры пиратских дохо-

дов называют разные. Так, контр-адмирал Peter D. Hudson, командующий военно-морской операцией Евросоюза “Atlanta”, считает, что в 2009 году в качестве выкупа за суда и членов экипажей пираты получили примерно \$60 миллионов [2].

Министр иностранных дел Кении оценивает доход пиратов в \$150 млн в качестве выкупов в 2008 году. Официальные лица сообщают, что пираты сознают готовность судовладельцев платить в среднем около \$2 млн выкупа за каждый захваченный корабль [3].

Естественно, современные пираты не зарывают своих сокровищ на необитаемых островах. Деньги должны работать. Если нет возможности вложить их в развитие промышленности, то новоявленные флибустьеры реинвестируют в пиратский бизнес не только часть своих доходов, но и привлекают сторонние инвестиции. В декабре 2009 года сомалийские флибустьеры в небольшом порту Харадхире открыли подобие фондовой биржи, участники которой получают право на часть добычи. Инвестируют в пиратство не только местные портфельные инвесторы, но и иностранные. Сначала на бирже было зарегистрировано 15 «судоходных компаний», а теперь их уже 72. Инвестируют все подряд – от денег до гранатометов.

Сомалийские пираты действуют в основном под централизованным управлением. На берегу находятся «фирмы» пиратских бандформирований. Разбогатевшие пираты («инвесторы») заключают контракт с наемниками и сами в море не ходят. Стоимость контракта – от 5 000 до 10 000 долл. «Инвесторы» закупают вооружение, катера, средства связи и навигационное оборудование, ведут бухгалтерию. Выкуп делится согласно установленным правилам: приблизительно 30% получает «инвестор», 50% – пиратам и 5% – семьям погибших или плененных. Недостающие проценты, скорей всего, – это «налоги» властям.

Таким образом, государство, экономика которого в значительной степени зависит от успехов пиратского промысла, является заинтересованной стороной.

Пираты, так же как и обычные бизнесмены, платят налоги правительству Пунтленда – автономного района в восточной части Сомали, в портах которого базируется большинство «материнских» судов, вывозящих в море более мелкие катера пиратов. За защиту от иностранных военных, корабли которых давно уже бороздят местные воды, Пунтленд получает от пиратов примерно треть их выручки. Вылазки пиратов – единственный источник существования для многих прибрежных портов, и местные жители зависят от них целиком и полностью. Города также получают свою долю

от каждого выкупа, и деньги идут на развитие инфраструктуры, школы и больницы [4].

Значительную долю риска за проход корабля через пиратские воды испытывают непосредственно члены экипажей судов. Но дополнительный риск стимулируется. В соответствии с международными правилами, моряк, работающий на судне, где действует коллективный договор ТСС-ИТФ, имеет право не выходить в рейс из-за опасности маршрута. В таком случае репатриация происходит за счет судовладельца. Если же работник готов пойти на риск, то заработная плата начисляется в двойном размере.

Отправляясь в рейс, моряки вполне сознательно готовы подвергать себя риску нападения со стороны пиратов.

Тактика сомалийских пиратов общеизвестна и не блещет разнообразием. Как правило, на цель их наводит судно-разведчик – небольшая шхуна, занимающаяся промыслом рыбы. Жертву атакуют один-два быстроходных катера. Схема следующая: пираты производят несколько предупредительных выстрелов из крупнокалиберного пулемета. Если корабль не останавливается, бьют по бортам. Если останавливается, судно берут на abordаж – перебрасывают «кошки» и взбираются с их помощью на палубу.

За 2008 год было всего несколько случаев, когда пиратам не удалось захватить намеченную цель. Капитанов спасало то, что они не останавливались после выстрелов, а, напротив, набирали скорость и резко меняли курс, лишь бы не дать преследователям подойти вплотную. Экипажу датского танкера удалось сбить пиратов, которые лезли на борт по канатам и переносным лестницам, выпустив по ним воду из пожарных шлангов.

Но это скорее исключение. Куда больше примеров, когда команда сдается добровольно, поскольку характерным признаком современного пиратского бизнеса является то, что, как и большинство коммерческих мероприятий, он не предполагает чрезмерного насилия и в идеале должен обходиться вообще без крови. Это выгодно, в первую очередь, самим пиратам – чем больше живых заложников, тем больше «гуманитарное» давление на судовладельца, который стоит перед необходимостью уплаты выкупа за захваченное судно. С другой стороны, излишние жертвы могут спровоцировать силовую акцию для освобождения заложников, в чем пираты абсолютно не заинтересованы.

Более того, по некоторым сведениям, пираты готовы материально заинтересовать членов команд. Так, сомалийские пираты, получившие выкуп от 5,5 до 7 миллионов долларов за освобождение

судна *Maran Centaurus*, утверждают, что оставили 500 тысяч долларов экипажу за «плодотворное сотрудничество» [5].

Сложившаяся ситуация выгодна и крупнейшим мировым страховым компаниям. Страховщики неплохо зарабатывают на сомалийских пиратах, заставляя судоходные компании, которые работают в данном регионе, страховать все свои суда. Сообщение о захвате пиратами корабля автоматически приводит к росту стоимости страховок: по оценкам консалтинговой фирмы BGN Risk, пираты Сомали увеличили стоимость страховки для корабля с \$500 в 2007 г. до \$20 тыс. в 2008 г., хотя лишь 0,2 процента всех судов, прошедших через воды Сомали, были захвачены пиратами [6].

Кроме того, страховщики и контрагенты могут потребовать оснащения судов более современными двигателями, системами пассивной обороны и пр.

Активными участниками этого рынка являются структуры, которые предлагают свои услуги по охране судов от нападений.

По мнению министра обороны Бельгии Питера де Крема, торговым судам стран ЕС при прохождении через Аденский залив в качестве временной меры следует брать на борт вооруженную охрану из бельгийских военнослужащих, по восемь человек на судно. Но за обеспечение безопасного недельного прохода каждого корабля бельгийский судовладелец должен заплатить примерно 110 тыс. евро, при этом судно должно быть застраховано и его хозяин должен отказаться от каких-либо претензий к Бельгии в случае нанесения пиратами ущерба судну, грузу или экипажу, хотя принятие решения о вооруженном отпоре пиратскому нападению будет принимать не он, а командир вооруженной группы. Это очень дорогое предложение, которое потребует значительного числа военного персонала.

Идея переложить охрану судов на плечи частных охранных агентств и структур по вербовке наемников конечно более жизнеспособна, чем выделение для этой цели кадровых военных, однако и она имеет один глубокий изъян – деньги. Простая логика бизнеса – для судовладельца постоянное поддержание достаточной охраны на своих судах может обойтись дороже, чем разовая выплата выкупа.

Для владельцев судов пиратство не помеха. В основном сомалийцы нападают на суда, которые курсируют между Европой и Азией через Суэцкий канал, обеспечивающий 7,5 процентов всей морской торговли. Этот проход позволяет судам сократить путь в море на 10 тысяч миль.

Альтернатива – огибать Африку, что подразумевает лишние расходы. Прохождение судна через Мыс Доброй Надежды вместо Суэцкого канала означает, что танкер, выходящий из Саудовской Аравии в США, должен прибавить к своему пути 2 700 миль. Посчитано, что более длинный путь повысит ежегодную стоимость топлива танкера приблизительно на \$3,5 млн.

Кроме того, использование этого маршрута означает, что судно сможет сделать только пять рейсов в год вместо шести, что сокращает способность доставлять грузы на 26%.

Короче говоря, ходить через Суэцкий канал, отбиваясь от пиратов, пока дешевле.

Кроме того, владельцы кораблей и грузов часто предпочитают напрямую договориться с пиратами и выплатить им отступные, поскольку у них нет уверенности в том, что власти смогут более эффективно решить проблему (с учетом того, что операционная стоимость одного дня плавания корабля с грузом составляет \$10 тыс. и более, то быстрее и дешевле договориться с пиратами).

По сути, на данном рынке все получают свое: риск, который пираты закладывают в цену выкупа, считается адекватным для той стороны, которая готова за этот риск платить. Вот почему громкие операции по освобождению захваченных кораблей столь редки.

Об участниках рынка, пиратах и моряках, пишут и говорят достаточно много, но существует еще одна сторона, о которой обычно не упоминается, но экономические интересы которой зависят от успешной деятельности пиратов. Речь идет о странах-транзитерах углеводородного топлива. Как только проходит информация об успешном захвате очередного танкера с нефтью или сжиженным газом, сразу же страны-транзитеры говорят о необходимости повышения тарифов за свои услуги.

Однако ни одни меры противодействия пиратству не будут достаточно эффективными до того момента, пока страны, прибрежные воды которых являются эпицентрами пиратства, не преодолеют свою главную проблему – экономическое отставание. В настоящее время эту задачу очень труд-

но разрешить, соответственно и пиратство – тяжело искореняемое явление. Население Сомали по разным данным составляет 10 миллионов человек, причем в среднем в семье имеется семеро детей. Учитывая почти полное отсутствие промышленности, перед страной стоит проблема избыточности трудовых ресурсов. Все это происходит на фоне политической нестабильности и безвластия. Поэтому перед населением стоит выбор между вынужденной иммиграцией или пиратством. Поскольку промышленно развитые страны стараются избежать прибытия дополнительных мигрантов, то один из способов защитить свои интересы – не лишать возможности потенциальных мигрантов заниматься пиратством. Из двух зол они выбирают меньшее.

Тем не менее, такое положение не может сохраняться долго. Пиратство уносит человеческие жизни и отрицательно влияет на развитие торговых связей. Общее удорожание морских перевозок из-за угрозы нападений отрицательно сказывается на экономических показателях производственной деятельности торговых флотов различных государств.

Угрозы со стороны пиратских сообществ не прекращаются, а только набирают обороты. Оглядываясь вглубь истории, можно понять, как трудно было бороться с данным преступным посягательством во все времена. Тем не менее, является очевидным, что пиратство – проблема, которая требует комплексного, единого и слаженного механизма борьбы со стороны не только непосредственно заинтересованных государств, но и всего мирового сообщества в целом.

Литература

1. <http://www.baltinfo.ru/news/Minuvshii-god-stal-rekordnym-po-napadeniyu-piratov-125147>
2. <http://www.sur.ru/news/?item=1026&rubric=1>
3. <http://rup.ee/rus/interesnoe/68.html>
4. Антон Ключкин. Лента.ру 11.12.2009, 11:12 <http://www.korabel.ru>
5. NEWSru.com // В мире // 19 января 2010 г.
6. <http://www.washprofile.org/ru/node/8351>