

УДК 339:[656.61.052.08:347.799.4]

Т.И. Фрасинюк

СИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ В СТРАТЕГИИ БОРЬБЫ С СОВРЕМЕННЫМ ПИРАТСТВОМ

В статье рассматривается одна из важнейших проблем обеспечения безопасности мореплавания – формирование антипиратской стратегии. Дано обоснование актуальности исследуемой темы. Рассмотрены основные аспекты развития пиратства и причины его существования, проанализированы основы экономики пиратов, обоснована стратегия по борьбе с данным явлением.

Ключевые слова: морское пиратство, экономический ущерб, экономические интересы, морские страховые компании, риск, морские перевозки.

У статті розглядається одна з найважливіших проблем забезпечення безпеки мореплавання – формування антипіратської стратегії. Дано обґрунтування актуальності досліджуваної теми. Розглянуто основні аспекти розвитку пиратства і причини його існування, проаналізовані основи економіки піратів, обґрунтована стратегія боротьби з цим явищем.

Ключові слова: морське пиратство, економічний збиток, економічні інтереси, морські страхові компанії, ризик, морські перевезення.

The article discusses one of the most important problems of ensuring the safety of navigation - the formation of the anti-piracy strategy. Given the actuality of the topic under study. The main aspects of the development of piracy, and the reasons for its existence, analyzed the basis of the economy of the pirates, the strategy to combat this phenomenon.

Keywords: sea piracy, economic damage, economic interests, marine insurance companies, risk, Maritime transport.

Введение. Проблему морского пиратства, волнующую международное морское сообщество, особенно за последние шесть лет по причине её разрастания, рассмотрело множество конвенций. Сегодня она становится одной из составляющих борьбы с международным терроризмом. Общее удорожание морских перевозок из-за угрозы нападений отрицательно сказывается на экономических показателях не только частных лиц, но и мирового сообщества в целом. Морское пиратство обходится мировой экономике в 7-12 млрд долларов ежегодно.

Активизация сотрудничества стран по обеспечению безопасности глобального рынка морской торговли, борьбе с пиратством является одним из приоритетных направлений деятельности каждого государства. Однако многие страны лишь декларируют свое участие в этой борьбе, полагая, что сегодня данная угроза для них несущественна. Более того, они даже не стремятся обозначить свой интерес к деятельности уже существующих международных структур по борьбе с пиратством. Таким образом, проблема по борьбе с пиратством не решена и остается актуальной в техническом, правовом, экономическом и социальном аспектах.

Постановка задачи. Для оценки реального состояния различных угроз для стабильности функционирования глобальной морской торговой индустрии [1], необходимо накопление информационных потоков, их систематизация и выбор основных направлений минимизации локальных рисков торгового судоходства.

Поэтому основной целью статьи является оценка особенностей современных рисков, обусловленных пиратством, и сравнительная оценка результативности отдельных стратегий защиты интересов судовладельцев и экипажа.

Задача исследования заключается в анализе основных аспектов развития пиратства, а также его существования в современных условиях. Выбор объекта обусловлен отсутствием стратегии по борьбе с пиратами. Предмет исследования - необходимость в обосновании антипиратской стратегии в мореплавании.

Основной материал. Пиратская активность у берегов Сомали, в Малаккском проливе и у берегов Западной Африки на сегодняшний день не идет на спад. Оно остается одним из основных дестабилизирующих факторов в регионе и продолжает наносить значительный экономический ущерб международному сообществу. Через Аденский залив осуществляется около 11 % мирового судоходства, здесь проходит более 30 % морской транспортировки нефти и газа, потребляемых Европой.

Сомалийское пиратство имеет солидную историю, уходящую далеко вглубь веков, однако современное сомалийское пиратство возникло всего несколько лет тому назад, и годом его рождения можно уверенно считать 2004-й год, когда сомалийские пираты впервые стали нападать на суда не ради грабежа, а с целью их захвата и последующего выкупа.

По данным Международного морского бюро, количество нападений морских пиратов на суда в мире в 2009 году составило 406 случаев, что является самым высоким показателем за последние 9 лет. В мае 2011 года сомалийские пираты удерживали около 480-ти моряков и 50-ти судов в ожидании выкупа. Бесспорное лидерство по количеству атак при этом принадлежит сомалийским пиратам, на которых приходится более половины попыток захватов судов в мире [2].

Статистически пиратство за 2009-2011 года выглядит следующим образом:

2009 – захвачено 24 судна, выкуплено 31 судно, средний размер выкупов 2.4 миллиона долларов.

2010 – захвачено 31 судно, выкуплено 17 судов, средний размер выкупов 5.5 миллиона долларов.

2011 – захвачено (по состоянию на 8 мая) 19 судов, выкуплено 13 судов. Исключительно со слов пиратов следует, что средний размер выкупов составляет в текущем году 5.9 миллионов долларов [3].

Экстремисты по-прежнему контролируют большую часть Сомали и активно сопротивляются, укрепляя альянсы, как с местными, так и зарубежными единомышленниками. В Сомали беспрепятственно проникает нелегальное оружие. В этой связи необходимо укрепление оружейного эмбарго и пресечение каналов подпитки оружием экстремистов, в т.ч. из Ливии и других беспокойных регионов Африки и Ближнего Востока.

Антипиратский кодекс Международной морской организации (ИМО, ИМО) регулирует усилия государств региона по борьбе с пиратством в Аденском заливе и Индийском океане. Государства, присоединившиеся к соглашению, взаимодействуют в вопросах обнаружения, ареста пиратов и осуществления правосудия над ними. Кроме того, государства пользуются единой информационной сетью.

Решением данной проблемы является координация действий на суше и в море в рамках всеобъемлющей антипиратской стратегии.

По итогам 2010 года на военные операции было потрачено около двух миллиардов долларов, на выкупы – более 238 миллионов долларов. Общий ущерб составил от 7 до 12 миллиардов долларов.

Необходимо учесть, что общий ущерб от пиратства в 2011 году превысил 7 миллиардов долларов США, а это именно затраты на усиление защиты флота, рост затрат на страхование судов и грузов, затраты в следствии изменения направления перевозки грузов более длинными маршрутами. Около 80 % всех потерь, связанных с атаками пиратов, в 2011 году понесли судовладельцы. Остальные 20 % израсходовали правительства различных стран. При этом общий экономический ущерб от пиратства составил от 6,6 до 6,9 миллиардов долларов.

Ввиду этого, увеличение затрат повышает цену на товары, что препятствует решению глобальной кризисной ситуации. Особое место занимают убытки грузовладельцев в форме оживления оборотных средств в объеме товарной массы и времени простоя судов.

Однако сложившаяся ситуация выгодна для некоторых субъектов мирового сообщества. Государство, экономика которого в значительной степени зависит от успеха пиратского промысла, является заинтересованной стороной. Сомалийские пираты действуют в основном под централизованным управлением. Также страховщики заинтересованы в данной ситуации, зарабатывая на системе управления рисками и заставляя судоходные компании, которые работают в данном регионе, повышать затраты страхования не своих судов. Сообщение о захвате пиратами корабля автоматически приводит к росту стоимости страховок. Лондонские страховщики объявили всю северную часть Индийского океана зоной военного риска, таким образом, взимая соответствующие премии за этот вид страхования, а именно за страхование от военного риска. Средний размер страхования за разовый проход составляет 20000 долларов. При этом страховать вынуждены не менее половины судов из уже упоминавшихся 30 тысяч в год. С таким раскладом ежегодный доход составляет около 300 миллионов долларов. Однако, страхование от военного риска не покрывает убытков, связанных с захватом судна пиратами, в том числе убытков от возможных расхищения и порчи груза.

Участниками являются и юридические лица, которые предоставляют услуги по охране судов от пиратских нападений. В 2011 году вооруженную охрану имели 20 % судов, следовавших через Аденский залив и Индийский океан. Однако многие компании, предоставляющие подобные услуги, работают без лицензий и не могут гарантировать судовладельцам безопасный проход через опасные зоны.

Остается проблемой вооруженная защита судна и его экипажа. Опасение заключается в возможности появления такой

формы захвата судна. Поэтому предлагается использование услуг только известных профессиональных охранных организаций.

Основным требованием к деятельности охранных компаний на море при сопровождении судов – это открытость для проверки со стороны международных морских организаций.

Интересным является тот факт, что некоторые судовладельцы также заинтересованы в пиратских нападениях. Нападения производятся на суда, которые проходят через Суэцкий канал, обеспечивающий 8,3 % всей морской торговли. Данный проход позволяет судам сократить маршрут на 10 тысяч миль. Существующая альтернатива заключается в обходе Африки, которая влечет за собой дополнительные расходы. В таком случае прибавляется примерно 3000 миль, что увеличивает ежегодные затраты на топливо среднего судна приблизительно на 4 млн. дол., а также уменьшается количество рейсов, совершенных за год.

Экономический интерес нападения пиратами на суда имеют страны, через которые проходит транзитный путь перевозки топлива. Данные страны приобретают возможность повышать тарифы за транзит.

По существующим правилам при проходе по Суэцкому каналу судно обязано сообщить определенную информацию (собственник, груз и т.д.), которая становится доступной пиратам [4. С.172]. Кроме того, каждое судно для обеспечения безопасности судоходства и работы служб спасения оснащается АИС (автоматизированной информационной системой), непрерывно передающей параметры движения и координаты судна и принимающей аналогичные сведения со всех судов вокруг. Такая норма обеспечения безопасности в судоходстве, введенная Международной морской организацией (ИМО), как оказалось, имеет и отрицательный эффект, мотивируя нападения пиратов.

Анализируя предпринимаемые усилия международного сообщества по обузданию пиратства и защите от него торгового судоходства, следует отметить, что в настоящее время они

весьма разносторонни и осуществляются с санкции ООН, под эгидой ИМО. Не все предпринимаемые усилия могут привести к быстрому положительному результату, однако он зависит от активности и действий всех участников, что не всегда получается. На сегодняшний день к таким мерам следует отнести следующее:

1. Практическое выполнение положений руководства «Наиболее эффективные методы защиты от пиратства» (НЭМ);
2. Сопровождение торговых судов, следующих транзитом через Аденский залив, военными кораблями различных государств;
3. Использование частного наёмного персонала вооружённой охраны на судах, следующих через район высокого риска;
4. Действия объединённых оперативных группировок по защите торгового судоходства и контролю акваторий в данном районе.

Несмотря на повышение технико-экономического уровня судов торгового флота с целью снижения систематических рисков возрастает роль возникновения угроз, предопределяемых агрессивностью отдельных социальных групп. Поэтому выделяются проблемы, адекватные реакции по снижению риска для жизни моряков и убытка операторов мировой торговли и судоходства.

Выводы. Проблема пиратства у сомалийского побережья, в Аденском заливе и северо-западной части Индийского океана в последние годы превратилась в серьёзную угрозу не только региональной безопасности, но и развитию международной торговли и мировой экономики в целом.

Считается, что глобальная морская индустрия несет от пиратства следующие виды убытков:

- убытки непосредственно от захвата судов;
- убытки от изменения маршрутов следования судов;
- убытки, связанные с расходами на обеспечение безопасности судов;

- убытки от возросшей в десятки раз стоимости страхования;
- расходы на военно-морские силы, присутствующие в регионе;
- убытки, связанные с обеспечением уголовного преследования пиратов;
- убытки, связанные с проведением различных конференций, симпозиумов, круглых столов и т.п., посвященных проблеме пиратства.

Обеспечение безопасности морских перевозок – проблема, которая требует комплексной, единой и слаженной системы мероприятий взаимодействия не только заинтересованных государств, но и всего мирового сообщества.

Очевидно, что этот процесс находится сегодня на начальной стадии и требует дополнительных затрат.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *World shipping and shipbuilding markets. Annual review 2010 (4.0mo) Barry Rogliano Salles. – 11 boulevard Jean Mermoz. – 92200 Neuilly sur Seine. – France.*
2. *Карта морского пиратства 2011 // <http://yacht-com.ru/news/karta-morskogo-piratstva-2011.html>*
3. *Балтийское информационное агентство BaltInfo. Минувший год стал рекордным по нападению пиратов // <http://www.baltinfo.ru/news/Minuvshii-god-stal-rekordnym-po-napadeniyu-piratov-125147>*
4. *Peter Leeson The Invisible Hook: The Hidden Economics of Pirates. – Princeton: Princeton University Press. – 2009. – 288 p.*

Стаття надійшла до редакції 01.10.2012

Рецензент – доктор економічних наук, професор,
завідуючий кафедрою «Економічна теорія» Одеської
національної морської академії **Н.Т. Примачов**