

Петер Рёль¹

МОРСКОЙ ТЕРРОРИЗМ — УГРОЗА ДЛЯ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ?

Прежде всего я хотел бы поблагодарить Санкт-Петербургский Гуманитарный университет профсоюзов за приглашение на X Международные Лихачевские научные чтения. Запомнились глубокие

¹ Президент Института консультирования по вопросам стратегии, политики, средств безопасности и экономики (Берлин), доктор философии. Занимал должность ведущего советника по зарубежной политике и безопасности при Постоянном представительстве Федеративной Республики Германии в Европейском Союзе (Брюссель). Автор ряда публикаций, таких как «11 сентября Индии», «Терроризм — это война?» и др.

предметные дискуссии IX Лихачевских чтений (май 2009 г., Санкт-Петербург), проведенные на высоком научном уровне, а также впечатляющая культурная программа.

В своем докладе я представлю три наблюдения, сделанные в процессе проведенной исследовательской работы:

- 1) морской терроризм не вымысел, а реальность;
- 2) в центре внимания террористов — «узкие проходы» и мегапорты;

3) для борьбы с морским терроризмом и пиратством необходимо сотрудничество между государственными учреждениями и частным сектором.

Определение «морского терроризма».

Сложно дать определение морскому терроризму, особенно в силу того, что ООН до настоящего времени еще не выработала общего определения для термина «*терроризм*». Министерство обороны США определяет терроризм как «незаконное применение насилия, угроза его применения или принуждение к насилию в отношении людей или собственности, для того чтобы принудить к действиям или запугать правительство или общество, обычно для достижения политических, религиозных или идеологических целей». Полагаю, что это определение можно распространить и на описание морского терроризма.

Вооруженное ограбление и шантаж нельзя отнести к *морскому терроризму*: они подпадают под категорию *организованной преступности*. Например, в случаях нападений пиратов у мыса Горн, а также в Индийском океане превалировали соображения материального характера.

Наблюдение 1: *Морской терроризм не вымысел, а реальность.* Чтобы проанализировать угрозы со стороны морских террористов, недостаточно изучать лишь возможности и мотивы террористических групп. Необходимо также исследовать морское судоходство, практику морских перевозок, уязвимость торговых перевозок и контрмеры со стороны органов власти и других институтов, которые несут ответственность за безопасность маршрутов морских перевозок. Приведу несколько примеров намеченных (но не осуществленных) или осуществленных морских террористических нападений.

Январь 2000 года. Члены «Аль-Каиды» в Адене безуспешно атаковали военный корабль США «Салливан» («Sullivan»). Перегруженная взрывчаткой лодка затонула, не успев достичь цели.

Октябрь 2000 года. Успешная атака «Аль-Каиды» на американский эсминец «Коул» («Cole») в Йемене. 17 моряков Военно-морских сил США погибли, 39 были ранены.

Июнь 2002 года. Члены «Аль-Каиды», планировавшие нападения на британские и американские корабли в Гибралтарском проливе, были арестованы секретной службой Марокко.

Октябрь 2002 года. Террористическая группа из Йемена, связанная с «Аль-Каидой», напала на французский танкер «Лимбург» («Limburg») около порта Аш-Шахир. Один член экипажа был убит, другие получили ранения. Аденский залив был загрязнен: в него вылилось 90 тыс. тонн нефти. В результате масштабы контейнерных перевозок в Йемене сократились с 43 до 3 тыс. контейнеров в месяц. Три тысячи докеров потеряли работу, а в национальной экономике произошло снижение ВВП на 1 %.

Февраль 2004 года. Взрыв бомбы на пассажирском пароме у Филиппин, осуществленный группой «Абу Сайяфа». Погибло более 100 человек.

Август 2005 года. Служба безопасности Израиля Шин Бет предупредила четыре израильских круиз-

ных лайнера, следовавших в Турцию, о возможном террористическом нападении и перенаправила корабли на Кипр.

Июль 2009 года. Египетская служба безопасности предотвратила нападение на Суэцкий канал и проходящий рядом нефтепровод. Согласно источникам в Каире, террористическая группа состояла из 24 египтян и одного палестинца.

Январь 2010 года. Египетские власти провели расследование по подозрению в терроризме в отношении новой группы, которая планировала нападения на американские корабли в Суэцком канале. Эта группа также намеревалась поставлять оружие и взрывчатку в сектор Газа для ХАМАС.

По сведениям западных разведывательных служб, некоторые исламистские террористические группировки в качестве своей главной цели провозгласили разрушение западных подводных трубопроводов. Айман аль-Завахири, второй человек в «Аль-Каиде», заявил: «Мы должны остановить разворовывание Западом нефти у мусульман».

Высказываются предположения, что террористические группировки способны создать альянс с организованными преступными группами и пиратами. Но пока отсутствуют доказательства того, что криминальные элементы, например сомалийские пираты, работают совместно с террористическими организациями. Однако не исключено, что пираты Сомали содействуют террористическим организациям путем выплаты им денег за «покровительство».

Исламистские террористические группировки предельно обособлены и с подозрением относятся к посторонним, особенно если те не разделяют их идеологии. Следует отметить, что за последние 15 лет лишь 2 % террористических актов можно причислить к явлениям морского терроризма. Хотя вероятность будущих морских террористических нападений не исключена и ее следует учитывать. Однако террористам для этого потребуются особые оперативные возможности, которыми они, видимо, пока не располагают.

В связи с этим мы не должны забывать о планах главного организатора морского террора в «Аль-Каиде» Абдул Рахмана аль-Нашири, известного как Принц морей, который был арестован в ноябре 2002 года в Объединенных Арабских Эмиратах. Нашири разработал стратегию, включающую следующие положения:

- таран кораблей или подрыв средних судов в непосредственной близости от других кораблей или в портах;
- таран супертанкеров с помощью малых самолетов, загруженных взрывчаткой;
- подводные нападения на корабли с использованием водолазов;
- нападения на круизные лайнеры и захват заложников.

Наблюдение 2: *В центре внимания террористов — «узкие проходы» и мегапорты.* Террористы задаются вопросом, в каких местах они могут нанести решительный удар по инфраструктуре промышленного мира, так как до настоящего времени террористические

нападения на море не представляли серьезной угрозы для мировой торговли. Они могут обратить внимание на так называемые «узкие проходы» и мегпорты, так как на последние приходится 75 % океанского грузооборота, то есть примерно 50 тыс. кораблей, которые обслуживаются приблизительно в 2800 портах.

Поскольку многие крупнейшие в мире порты расположены в Восточной и Юго-Восточной Азии и торговля в этом регионе осуществляется по морю, террористы при целевом планировании особое внимание могут уделить именно этому региону. Здесь находятся такие порты, как Кобе, Токио, Иокогама, Пусан, Шанхай, Гаосюн, Гонконг и Сингапур. Мегпорты в Соединенных Штатах Америки и Европе, такие как Лос-Анджелес или Роттердам, также могут оказаться в центре внимания террористов.

Стратегически важный Малаккский пролив представляет собой один из ключевых «узких проходов». Он соединяет Индийский океан с Южно-Китайским морем и Тихим океаном. Здесь пролегает самый значительный торговый маршрут между Дальним Востоком, странами Персидского залива и Европой. Ежегодно по Малаккскому проливу проходит 90 тыс. судов. На этот маршрут приходится 1/3 мирового торгового оборота, 80 % импорта нефти в Восточную Азию и 2/3 мирового объема перевозок сжиженного газа.

Террористический акт, например затопление танкера, в Малаккском проливе может блокировать пролив. Кораблям придется идти по обходному маршруту в 1000 км, через Зондский пролив и море Флорес в Индонезии, они будут вынуждены провести в пути два лишних дня, что в результате выльется в дополнительные расходы в размере 8 млрд долл. США ежегодно. За короткое время возрастут фрахтовые и страховочные тарифы, рыночные цены на все транспортируемые товары, что в экономическом плане негативно скажется на региональной и мировой торговле.

Подорванные контейнеровозы способны на недели заблокировать порты, не говоря уже о нападении на один из 20 мегпортов с использованием так называемых «грязных бомб». Например, закрытие порта Сингапура обойдется более чем в 200 млрд долл. США в год. А террористическое нападение на полностью загруженный танкер для перевозки горючего в одном из мегпортов вызовет разрушительное воздействие на мировую торговлю и позволит террористам достичь результата, сравнимого с последствиями 11 сентября, что и является одной из намеченных целей террористов.

Однако террористических нападений можно ожидать и в других «узких проходах», таких как Ормузский пролив, Баб-эль-Мандебский пролив, Суэцкий канал, Босфор, Гибралтарский пролив или Панамский канал. В Европе это может быть и Ла-Манш.

В заключение отметим, что морской терроризм несет потенциальную угрозу для мировой торговли.

Наблюдение 3: Для борьбы с морским терроризмом и пиратством необходимо сотрудничество между государственными учреждениями и частным сектором. Эффективное сотрудничество между государствами могло бы улучшить положение с безопасностью на

море. Примером служит интенсивное и успешное сотрудничество между Сингапуром, Малайзией и Индонезией в течение последних нескольких лет. В результате число пиратских нападений в Индонезии сократилось со 121 в 2003 году до 15 в 2009-м. Позитивное развитие событий мы наблюдаем также в Малаккском проливе. В 2004 году было зарегистрировано 38 нападений, в 2009-м — только 2. Подобная ситуация характерна и для Сингапурского пролива: 8 нападений в 2004 году и 9 — в 2009-м — отмечен незначительный рост.

Совершенно иная ситуация складывается у мыса Горн. В 2009 году там было зарегистрировано 217 инцидентов, 47 судов было захвачено, 867 моряков взяты в заложники. В то время как в 2008 году пиратские нападения были сосредоточены в Аденском заливе, в 2009-м большинство кораблей подверглись нападениям у побережья Сомали. Начиная с октября 2009 года увеличилось количество нападений в Индийском океане: было зарегистрировано 33 инцидента, включая 13 захватов. Многие нападения совершались на расстоянии в пределах тысячи морских миль от Могадишо.

Присутствие и сотрудничество международных военно-морских сил разных стран в целях борьбы с пиратством в этом регионе привело к позитивному результату: удалось предотвратить несколько попыток захвата судов пиратами.

Полезной оказалась Инициатива в области обеспечения безопасности международных контейнерных перевозок (CSI), предложенная США в 2002 году. Цель этой программы заключается в том, чтобы из 230 млн контейнеров, ежегодно перевозимых по морю, выявлять такие контейнеры с оружием массового уничтожения и опасными ядерными веществами, которые террористы могли бы использовать для нападений. Контейнеры, предназначенные для Соединенных Штатов Америки, проверяются в портах отправления. В настоящее время официальные представители Америки работают в более чем 46 портах мира.

Однако планы американцев по проверке всех контейнеров, следующих в США, представляются нереальными и, более того, невозможными. Выход из этой ситуации — своевременная работа разведслужб.

При реализации сотрудничества государственные организации и промышленные круги должны также использовать технические средства для защиты от потенциальных террористических нападений. Например, сканирование крупных контейнеров, использование акустических приборов дальнего радиуса действия (LRAD) оказались весьма эффективными мерами, когда 5 ноября 2005 года пираты попытались атаковать круизный лайнер «Сиборн спирт» («Seaborne Spirit»). Более того, противоабордажные ограждения для торговых судов, значительно затруднили возможность абордажа для пиратов или террористов. Используются также автоматические системы «Inventus». Оборудованные камерами, они способны исследовать обширные участки океана и передавать данные на судно или наземную станцию.

Я также хотел бы обратить внимание на новую тенденцию. Вследствие увеличения количества нападений на корабли и, следовательно, ущерба для морского фрахта и страховочных тарифов государства углубляют сотрудничество с частными охранными предприятиями, которые специализируются на морской безопасности. В этой сфере лидирующую позицию занимают американские и британские компании. Однако присутствие вооруженных охранников на борту судна представляется спорным моментом: многие судовладельцы отвергают подобную меру, так как считают, что она приведет к эскалации насилия.

Что касается конструкции современных военных кораблей, предназначенных для отражения угроз со стороны других современных военно-морских сил, то становится очевидным, что такие корабли непригодны для противостояния террористам или пиратам. Нужно или обращаться к частным компаниям, которые могли бы защитить грузовые суда при

помощи охранников на борту, или правительствам строить военно-морские суда, специально спроектированные для отражения этой новой угрозы. В качестве еще одного решения можно предусмотреть размещение на судах морской пехоты, что напоминает о союзнических конвоях времен Второй мировой войны.

Если рассматривать политику безопасности всесторонне, то есть одновременно учитывать политические, экономические, социальные, экологические и военные аспекты и направлять все устремления к единой цели, то следует сказать, что успешная борьба с морским терроризмом возможна лишь при условии сотрудничества между государственными учреждениями и частным сектором.

Я завершу свой доклад девизом, которым много лет руководствуется НАТО и который обеспечил нам мир, свободу и безопасность: «Бдительность — цена свободы».