ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА И БЕЗОПАСНОСТЬ 24.11.2026 | Дениз Кочак

К чему приводит «морская слепота»

Автономия Европы зависит и от моря. Она ограничена, если учитывать угрозы с моря только тогда, когда обрывается кабель.

После диверсии против газопроводов «Северный поток» в 2022 году море стало одной из главных тем политической повестки дня Европы. Затем последовали повреждения кабелей в Балтийском море и нападения хуситов в Красном. Но это внимание направлено не на то, что действительно позволило бы Европе преодолеть свою «морскую слепоту». Европа реагирует на конкретные инциденты, но не учитывает море в планировании. Как те, кто принимает решения, так и широкие массы склонны недооценивать роль моря и в мирное время, и во время войны.

Яркий пример – политика ЕС по экономической безопасности, с помощью которой он стремится укрепить свою стратегическую автономию. Стратегия 2023 года определяет трубопроводы и подводные кабели как критическую инфраструктуру, а в ее обновленной версии с декабря 2025-го упоминаются порты и судостроение, правда, в контексте промышленности и форм собственности. Но ни в одном из этих документов нет ни слова о морских путях или проливах. Термин «безопасность на море» также отсутствует, хотя ЕС имеет отдельную стратегию по этому вопросу еще с 2014 года.

При этом поставки в Европу зависят от моря. Большая часть межконтинентальной торговли товарами осуществляется морским путем. Норвегия, ныне крупнейший поставщик газа в Германии, использует для этого трубопроводы, проложенные по дну Северного моря. Глобальную коммуникацию и интернет-трафик тоже обеспечивают подводные кабели. Политика стратегической автономии, которая игнорирует морские пути, а кабели защищает только тогда, когда их уже повредили, – это одна сплошная слепая зона.

Как зависимость становится проблемой

Красное море – хороший пример того, как быстро зависимость может стать проблемой. В ноябре 2023 года йеменские боевики-хуситы начали нападать на торговые суда. Четыре крупнейших в мире судоходных компании должны были перенаправить свои корабли к мысу Доброй Надежды. В 2024 году ЕС начал операцию «Аспидс» с целью защиты торгового судоходства.

Эта миссия продемонстрировала, что происходит, когда Европа только реагирует на угрозы, не принимая превентивных мер. Страны-члены не выделили достаточных ресурсов для ее эффективного выполнения. С самого начала считалось, что нужно не менее 10 кораблей, но к сентябрю 2026 года их было всего шесть. Италия, кстати, рассматривала возможность использования собственных военных кораблей для того, чтобы сопровождать итальянские торговые суда через Баб-эль-Мандебский пролив, не дожидаясь реакции ЕС. Похоже, что Европа не способна самостоятельно защитить морской путь, которым получает ресурсы. Вот к чему приводит «морская слепота».

Вопрос ответственности становится еще острее и для Германии, которая переносит в открытое море все большую часть критической инфраструктуры

В Балтийском море возникает еще один вопрос: кто имеет право вмешиваться и налагать штрафы за нанесенный ущерб? Танкер Eagle S Еврокомиссия относит к российскому теневому флоту. В декабре 2024 года его заподозрили в том, что он протащил якорь по дну моря на расстояние около 90 км, повредив пять кабелей в Финском заливе, в том числе энергетический кабель Estlink 2, соединяющий Финляндию и Эстонию. После этого два суда вынесли противоречивые решения о том, имеет ли Финляндия право возбуждать уголовное дело, если повреждение произошло за пределами ее территориальных вод. Обвиняемые тем временем давно вернулись на родину.

Этот инцидент обнаружил еще один пробел в экономической безопасности Европы. Нет смысла классифицировать подводные кабели как критически важную инфраструктуру, если неясно, кто имеет полномочия принимать меры в случае их повреждения. Эта правовая неопределенность снижает риски для виновных, а корабль,

который тянет за собой якорь, становится дешевым и эффективным средством нарушения работы инфраструктуры.

Определенные меры приняли НАТО и ЕС. После нескольких случаев повреждения кабелей в Балтийском море НАТО в январе 2025 года начало миссию наблюдения Baltic Sentry. В феврале ЕС, в свою очередь, утвердил план обеспечения безопасности подводных кабелей. Оба мероприятия следует приветствовать, но их претворили в жизнь после того, как был причинен вред.

Вопрос ответственности становится еще острее и для Германии, которая переносит в открытое море все большую часть критической инфраструктуры. К концу июня 2026 года в Северном и Балтийском морях работали ветроэлектростанции общей мощностью 10,8 ГВт. К 2032 году этот показатель может возрасти почти втрое. Немецкое рамочное законодательство, а именно Закон о защите критической инфраструктуры (KRITIS), вступивший в силу в марте 2026 года, обязывает операторов соблюдать минимальные стандарты безопасности. Однако ни одно обязательство для операторов не может предотвратить то, что танкер протащит свой якорь на несколько километров по дну моря. Кто же несет конечную ответственность за защиту этой инфраструктуры, когда угроза возникает за пределами территориальных вод?

Морские пути и проливы требуют оценки рисков так же, как критически важное сырье

То, что для стран Балтийского моря только сейчас стало предметом рассмотрения в судах, для Филиппин уже более десяти лет является обыденностью. Китай претендует на большую часть Южно-Китайского моря. В январе 2013 года Филиппины приступили к арбитражному производству против своего морского соседа в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву, а в июле 2016 года арбитражный трибунал окончательно постановил, что исторические претензии Китая на ресурсы в пределах так называемой линии девяти рисков не имеют правовой силы. Пекин это решение не признает, утверждая, что трибунал не имел юрисдикции.

Решение касалось также рыболовства и морской среды. Трибунал выяснил, что Китай с мая 2012 года закрывал филиппинским рыбакам доступ к рифу Скарборо, чем нарушал их традиционное право на рыболовство. Также оказалось, что Китай нанес серьезный

ущерб коралловым рифам, строя искусственные острова и допуская вылов видов рыбы, находящихся под угрозой исчезновения. После решения арбитража давление не прекратилось. В апреле 2024 года китайская береговая охрана применила водометы против судна филиппинской береговой охраны и судна, принадлежавшего органу по вопросам рыболовства, в районе рифа Скарборо. И это не единственный пример.

Как и в Балтийском море, напряжение пока не достигает уровня вооруженного конфликта. Но для прибрежных общин Филиппин это вопрос средств к существованию и продовольственной безопасности. Более 2,5 млн человек на Филиппинах зависят от рыболовства как источника средств к существованию, а рыба и рыбные продукты составляют 11,7 процента их рациона.

Вывод для Европы из ситуации в Южно-Китайском море: морская безопасность включает отнюдь не только морские пути и трубопроводы. Политолог Кристиан Бюгер предложил широко цитируемую концепцию, определяющую четыре взаимосвязанных измерения морской безопасности: национальную безопасность, морскую среду, развитие экономики и безопасность людей. Можно утверждать, что напряжение, не переходящее в войну, часто возникает именно там, где эти сферы пересекаются. Например, в районе Скарборо речь идет одновременно об интересах рыбаков, рифов и властей. Эти сферы взаимосвязаны и у побережья Германии, где судоходство, морские ветроэлектростанции, кабели и трубопроводы делят между собой сравнительно небольшую исключительную экономическую зону.

Заранее, а не постфактум

Если Европа действительно заботится о своей экономической безопасности, ей следует выглянуть за пределы собственных берегов. Морские пути и проливы нуждаются в оценке рисков так же, как критически важное сырье. Чтобы обеспечить себя энергией и сырьем, необходимо обеспечить безопасность маршрутов, по которым их транспортируют. Сама Еврокомиссия еще в декабре 2025 признавала необходимость отойти от реактивного подхода. Вопрос в том, перерастет ли это намерение в конкретные меры по защите морских маршрутов поставок Европы.

На фоне развития морской инфраструктуры Германии этот вопрос особенно актуален. Новый немецкий закон KRITIS обязывает операторов обеспечивать защиту своих объектов. Но не уточняет, какой из немецких органов власти отвечает за мониторинг кабелей,

трубопроводов и ветровых электростанций вне территориальных вод и кто должен вмешиваться в случае угрозы. Немецкий парламент должен устранить этот пробел, приняв соответствующее законодательство, *до* того, как будет нанесен какой-либо ущерб.

Четкая формулировка полномочий обеспечивает правовую определенность государственным органам и судам, но не изменяет морское право. За пределами территориальных вод трудно осуществлять контроль за иностранными судами без сотрудничества с государствами их флага. Поэтому Берлин должен добиться заключения соглашений, которые позволят государствам флага санкционировать проверки своих судов.

В Южно-Китайском море у Европы тоже есть свои интересы: через эти воды проходит около 40 процентов внешней торговли ЕС. С 2018 года органы власти государств Индо-Тихоокеанского региона обмениваются информацией через созданную ЕС платформу *Indo-Pacific Regional Information Sharing*. Среди прочего это способствовало борьбе с незаконным рыболовством. Филиппинская береговая охрана и морская администрация (Marina) присоединились к платформе в 2023 году. ЕС должен углублять эти контакты и более тесно сотрудничать с Манилой для защиты рыболовных угодий, морской среды и подводных кабелей. Это будет способствовать прибрежным общинам и в то же время укрепит авторитет Европы как защитника морского права.

Автономия Европы определяется, в частности, на море. Но она будет ограничена по суше, если Берлин и Брюссель будут обращать внимание на море только тогда, когда обрывается кабель.

По этой ссылке статья откроется без VPN



Дениз Кочак

Д-р Дениз Кочак (Deniz Kocak) – научный сотрудник Университета им. Хельмута Шмидта / Университета Федеральных вооруженных сил в

Гамбурге и Немецкого института обороны и стратегических исследований. Он координирует работу междисциплинарного исследовательского направления по морской безопасности (iFMS).