

АТЛАС МИРА

Черный флаг 2.0. Как и почему возродились сомалийские пираты

Александр Дубровский

26 сентября 2026



Рыболовное судно, захваченное сомалийскими пиратами в Индийском океане и превращенное ими в плавучую базу. Май 2026 года

У берегов северо-восточной Африки в Индийском океане в 2026 году возродилось масштабное морское пиратство. Оно быстро, но не неожиданно уже переросло рамки локальной угрозы, превратившись в еще одну гибридную региональную войну. Подпитываемая использованием современных боевых БПЛА, притоком миллионных выкупов и союзом морских разбойников с радикальными исламистскими группировками и йеменскими хуситами, эта война еще сильнее усугубляет хаос во всей глобальной мировой торговле.

События 2026 года демонстрируют опасный парадокс: на фоне общего исторического снижения числа пиратских инцидентов в мире (минимальные значения с 1991–1992 годов), именно на западе Индийского океана наблюдается

резкая эскалация насилия, при этом большинство нападения оказываются очень эффективными.

Ведущие мировые аналитики сходятся во мнении: это не просто повторение вроде бы забытого сценария 2011-2014 годов, а новая, теперь высокотехнологичная угроза, напрямую спровоцированная значительными геополитическими сдвигами и эскалацией насилия во всем регионе.



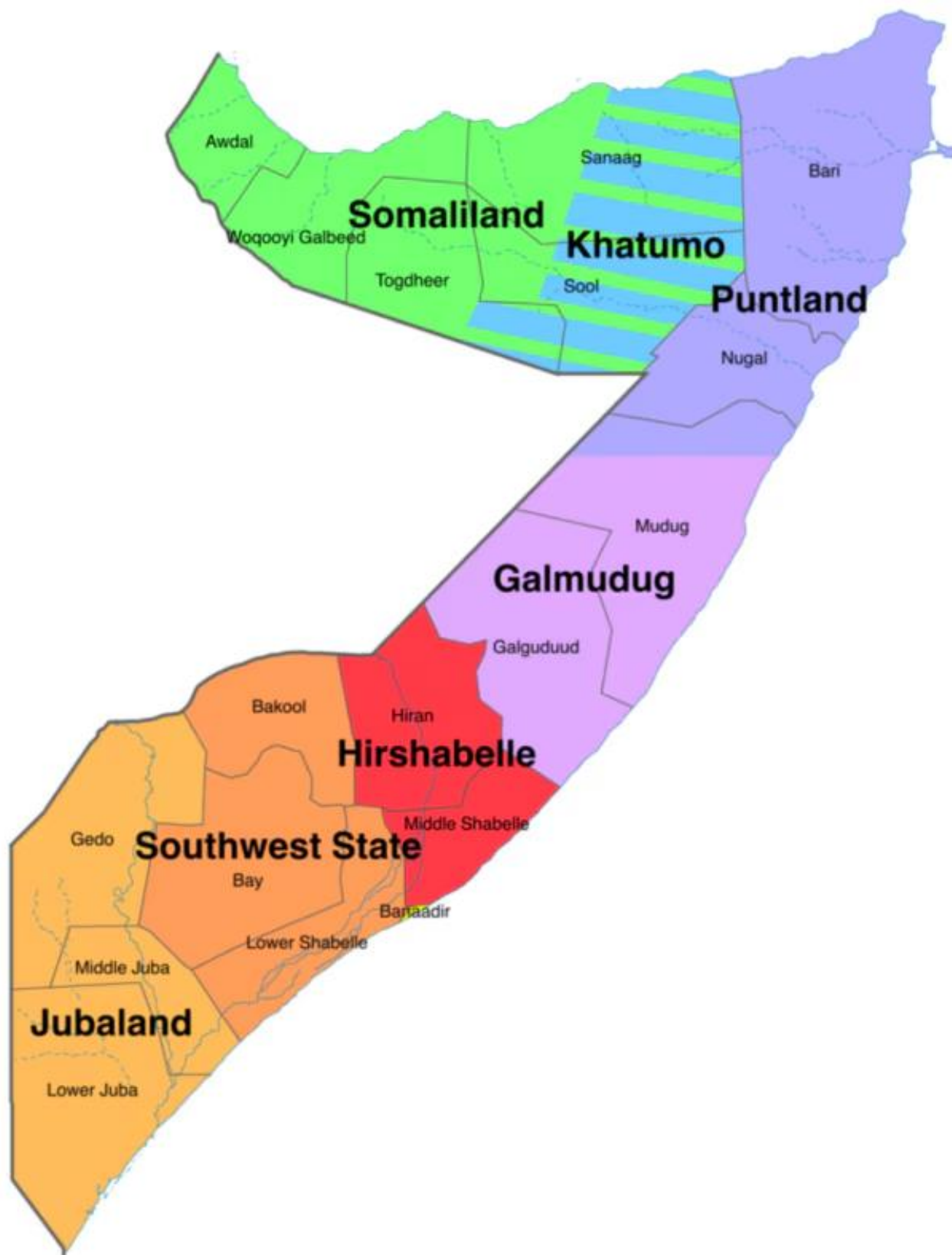
Вид с французского фрегата "Флореаль" на проходящий мимо контейнеровоз в Аденском заливе. Фрегат участвует в военно-морской миссии ЕС "Аталанта", призванной бороться с пиратством в регионе. Она началась еще в 2008 году — но особых успехов так и не достигла. Фото октября 2025 года

Наземной базой для пиратов по-прежнему остается в основном побережье фактически не существующего африканского государства Сомали. Оно уже десятилетия назад развалилось на удельные княжества и разбойничьи анклавы и стало центром и пиратства, и оплотом браконьеров, уничтожающих остатки фауны в соседних африканских странах, и, главное, базой для международных террористических исламистских группировок, наподобие ИГИЛ и "Харакат аш-Шабаб".

Признанное ООН правительство Сомали, располагающееся в городе Могадишо, совершенно не контролирует не только большую часть территории страны, но и многие кварталы самой столицы, где происходят постоянные теракты и перестрелки.

Но основной причиной возвращения пиратской угрозы эксперты называют не только ситуацию на территории Сомали, но растущую геополитическую нестабильность на всем Ближнем Востоке и перенаправление военных эскадр ВМС западных государств из зоны Африканского Рога на защиту Красного моря и Ормузского пролива.

Образовавшийся вакуум безопасности позволил пиратским группировкам активизировать действия, координируя их теперь с местными джихадистами и йеменскими хуситами, за которыми стоит Иран. Кроме того, на ситуацию влияют многие внутренние социально-экономические проблемы Африки и Аравийского полуострова.



Zabzt (Wikimedia Commons)

Карта Республики Сомали с обозначением условных границ регионов и разных автономных и самопровозглашенных территориальных образований. Эти границы и общая военно-политическая ситуация постоянно меняются

Статистика атак и ущерб

В [IMB Piracy and Armed Robbery Report for H1 2026](#), официальном бюллетене International Maritime Bureau (IMB) (специализированного подразделения Международной торговой палаты (ICC), созданного в 1981 году специально для борьбы с преступлениями на море) говорится, что с конца апреля по сентябрь 2026 года сомалийские пираты в Индийском океане успешно захватили 6 очень крупных коммерческих судов, не считая более мелких – при том, что за предыдущие 14 лет было зафиксировано всего 3 подобных захвата во всем регионе.

По состоянию на конец сентября более 60 моряков различных национальностей удерживаются в плену на сомалийском берегу. Согласно отчету IMB, именно на сомалийских пиратов за первую половину 2026 года пришлось 94 процента всех взятых в заложники членов морских экипажей по всему миру.

Датская ассоциация судоходства (Danish Shipping) [зафиксировала](#) летом 2026 года 13 подтвержденных инцидентов в Аденском заливе, Красном море и у побережья Сомали, связанных непосредственно с местными группами морских разбойников, включая обстрелы судов и попытки штурма.

В этом отчете указывается, что сомалийские преступные группировки предпочитают в большинстве случаев сперва атаковать наиболее уязвимые плавсредства (часто маленькие рыболовецкие сейнеры и традиционные парусные лодки "[дау](#)"), которые затем они используют в качестве "материнских кораблей", то есть мобильных морских баз для совершения нападений на крупные торговые суда далеко от берега.

С них спускаются скоростные моторные лодки, оснащенные теперь не только привычными автоматами АК-47 и ручными гранатометами, но и современными беспилотниками и средствами радиоэлектронной борьбы.



Сомалийские пираты недалеко от своего порта на территории Республики Сомали. Фото сделано с борта испанского фрегата Numancia - который не имеет права атаковать и задерживать их в сомалийских территориальных водах. Июль 2026 года

Как пишет издание The New York Times, наиболее заметный всплеск морского разбоя отмечается в августе-сентябре. Иногда пиратам достается весьма значительная добыча. Например, у берегов автономного Пунтленда пираты угнали контейнеровоз под флагом Камеруна, перевозивший турецкое военное оборудование, а у побережья Йемена – большой нефтяной танкер под эритрейским флагом.

Оснащение, организация и связи пиратов

В отличие от кризисов прошлых десятилетий, современное пиратство у берегов Африканского Рога опирается на гибридные технологии и трансграничную поддержку.

По данным экспертных отчетов, включая профильные оборонные обзоры, сомалийские пиратские группы больше не действуют вслепую. Вместо простого патрулирования прибрежных зон они используют современные GPS-системы трекинга, позволяющие отслеживать и перехватывать коммерческие маршруты далеко за пределами территориальных вод Сомали.

Пираты начали активно применять для воздушного мониторинга океанской акватории коммерческие и специализированные разведывательные дроны. Это лишает потенциальные жертвы нападений, то есть торговые суда, и без того небольших шансов уйти от погони и позволяет пиратам точно оценивать выбранные цели – к примеру, высоту их надводного борта, или количество экипажа и его готовность к отражению атаки.



СМОТРИ ТАКЖЕ

Нефть и советская база со скидкой.
Признает ли Трамп страну Сомалиленд

В докладах разных правительственных ведомств и публикациях в ряде СМИ подчеркивается еще один очень опасный фактор – пираты, движение "Ансар Алла" (хуситы) в соседнем Йемене и радикальная сомалийская террористическая джихадистская группировка "Аш-Шабаб" сформировали устойчивый прагматичный союз. Анализ и возможные последствия создания этого союза представлены, например, на страницах американского издания Africa Defense Forum (ADF) – ежеквартального онлайн-журнала Африканского командования Вооруженных сил США (AFRICOM).

Хуситы теперь снабжают сомалийские пиратские и исламистские группы высокотехнологичным оборудованием и современным оружием (включая дроны-камикадзе и средства ПВО), поступающим из поддерживающего их Ирана, в обмен на помощь в дестабилизации Аденского залива и всего региона. Кроме того, зафиксированы случаи организации лагерей боевой подготовки для сомалийцев на территории Йемена.

Взамен хуситы требуют от сомалийских пиратов максимально нарастить атаки в Аденском заливе, вблизи контролируемого ими сами Баб-эль-Мандебского пролива. Когда пираты захватывают суда и уводят их к своему берегу, международные группировки ВМС, все еще остающиеся в этой акватории (например, действующие по мандату Евросоюза в рамках операции "Аталанта"), вынуждены рассредотачивать корабли для спасательных операций. Это ослабляет блокаду йеменского побережья и открывает коридоры для беспрепятственного прохода судов с иранским оружием в порты хуситов.

Действуя через группировку "Аш-Шабаб", контролирующую часть побережья Сомали, хуситы получают свою долю в размере 5–10 процентов от каждого крупного пиратского выкупа. Эти деньги служат оплатой за ранее поставленные оружие и навигационное оборудование.

Но эта схема работает и в обратную сторону. Сомалийские пираты, используя свои традиционные деревянные лодки "дау", помогают хуситам обходить международную морскую блокаду. Крупные океанские суда из Ирана, маскируясь под гражданские, разгружаются в нейтральных водах Индийского океана или у берегов Сомали. А пиратские сети принимают их грузы и потом на мелких катерах под видом рыбаков перевозят их в Йемен.



Карта региона и части акватории Индийского океана, где теперь действует альянс пиратов, хуситов и нескольких радикальных джихадистских группировок

Пиратство как четко структурированный бизнес

Как пишут аналитики африканского исследовательского института Policy Center for the New South (PCNS), на берегу в Сомали и самопровозглашенных соседних государственных образованиях выстроена жесткая пиратская организационная структура, в реальности напоминающая корпоративную.

Прибыль от выкупов, которые в 2026 году выросли до рекордных 10 миллионов долларов за судно – как в случае с танкером Eureka, захваченным в мае 2026 года у берегов Йемена и угнанным в один из портов Сомали, где он остается до сих пор вместе с пленным экипажем – распределяется по строгой сетке: от исполнителей

на катерах до местных властей, "инвесторов" и международных криминальных сетей. Эксперты подчеркивают, что современные пираты региона сегодня функционируют уже не как разрозненные банды, а как сложноорганизованные синдикаты с венчурным финансированием.

Каждая пиратская операция – это отдельный "стартап", требующий первоначального капитала. Местные коррумпированные бизнесмены, полевые командиры или представители сомалийской диаспоры за рубежом финансируют подготовку рейдов. Именно они закупают скоростные катера, топливо, провизию, спутниковую связь, включая терминалы Starlink, и оружие (помимо новых поставок от йеменских хуситов).

Но вклад в пиратскую операцию не обязательно должен быть денежным. Местный житель может "купить долю" в пиратском рейде, предоставив преступникам автомат АК-47, гранатомет РПГ или даже просто партию продовольствия или топлива, говорится в исследовании PCNS.



СМОТРИ ТАКЖЕ

Хуситы бьют по ценам на всё. Ждет ли мировые рынки новый шок

Как указывает профильное международное издание Shippingwatch, большинство морских пиратских рейдов пока что заканчиваются неудачей из-за все еще действующих поблизости патрулей ВМС ряда стран. Однако один-единственный успешный захват (например, крупного танкера) окупает десятки провальных миссий, принося участникам до тысячи процентов прибыли на вложенный капитал.

Когда судно (например, упомянутый танкер Eureka) захвачено и отбуксировано к берегу Сомали, начинаются долгие переговоры через профессиональных посредников. После выплаты выкупа (средний размер которого вырос до 7–10 миллионов долларов), деньги распределяются по строгой "корпоративной шкале":

- *От 30 до 50 процентов прибыли уходит финансовым инвесторам и "спонсорам" на берегу.*
- *Штурмовая абордажная команда делит между собой от 20 до 30 процентов выручки (при этом первый пират, ступивший на борт захваченного судна, получает двойной бонус, до 100–200 тысяч долларов).*

- Еще 15–20 процентов капитала направляется на оплату береговых боевиков, которые месяцами охраняют судно в порту, а также поставщикам еды, питьевой воды и сигарет для заложников.
- 10–15 процентов расходуется на взятки местным чиновникам и старейшинам кланов, за "неприкосновенность" пиратских береговых баз.
- Оставшиеся 5–10 процентов выплачиваются в качестве "налога на безопасность" радикальным группировкам, например, "Аш-Шабаб", за право действовать на их территории.



Сомалийский пират на берегу. Фотография 2010 года

Аналитики института Policy Center for the New South (PCNS) пишут также о том, что главная сложность для пиратов – не получить выкуп наличными (которые часто сбрасывают на океан в водонепроницаемых контейнерах с парашютом), а легализовать их потом. Согласно исследованию, эти финансовые потоки распределяются по трем основным каналам:

- Система "Хавала": неформальная и практически не отслеживаемая мусульманская система денежных переводов. Через нее миллионы долларов мгновенно перемещаются из Сомали в финансовые хабы Африки и Ближнего Востока, прежде всего в Дубай и столицу Кении Найроби, минуя систему SWIFT и западные санкции.

- *Интеграция в легальный бизнес: львиная доля прибыли инвестируется в недвижимость в Кении и ОАЭ, а также в легальный торговый сектор Восточной Африки (импорт автомобилей, логистические компании, торговля скотом и наркотическим растением кат).*
- *Криптовалютные шлюзы: в последние годы пираты начали использовать стейблкоины (преимущественно USDT) для трансграничных расчетов со своими международными поставщиками оружия и навигационного софта, что делает отслеживание транзакций западными спецслужбами еще более трудным.*

Что могут и не могут власти разных стран и судовладельцы

Сложившаяся критическая ситуация теперь вынуждает судовладельцев тратить колоссальные средства на дополнительное "противопиратское" оборудование, наем частной вооруженной охраны и резкое повышение страховых премий.

Реакция международных сил, и в частности военно-морской миссии Евросоюза "Аталанта" (EUNAVFOR), на всплеск пиратства в 2026 году носит характер "экстренной адаптации". Европейский совет официально продлил мандат миссии до 28 февраля 2027 года и существенно скорректировал ее стратегию, признав, что прежние методы сдерживания устарели.

Поскольку пираты начали действовать в связке с йеменскими хуситами, силы "Атланты" теперь работают при тесном обмене данными с другой военно-морской миссией EUNAVFOR – Aspides, защищающей суда в Красном море, а также с коалицией Combined Maritime Forces. Военные корабли уже не только ищут пиратские лодки, но и отслеживают каналы незаконных поставок оружия и наркотиков, которые подпитывают теневой бюджет группировок.



Два катера с британского военного корабля HMS Cumberland с морскими пехотинцами на борту перехватывают вблизи побережья Африканского Рога пиратскую лодку "дау", замеченную при попытке захвата датского торгового судна

На дальних подступах к Африканскому Рогу военные корабли миссии (такие, как испанские фрегаты Victoria и Numancia) действуют, как утверждается, заметно жестче. При попытках захвата крупных судов (как в случаях с танкером Hellas Aphrodite или судном MV Glamor в сентябре 2026 года) они сходу открывают предупредительный огонь – чего ранее старались всячески избегать "по гуманитарным соображениям".

В большинстве подобных инцидентов это вынуждает пиратов спешно покинуть борт до появления морского спецназа, что спасает экипажи, обычно укрывающиеся в специальных укрепленных бункерах внутри своих судов.

Однако главной проблемой для участников операции "Аталанта" в 2026 году остается все та же давняя тактика пиратов – сразу уводить захваченные торговые суда в сомалийские порты. Как только угнанное судно бросает якорь в сомалийских территориальных водах, международные силы теряют юридическое право на прямой штурм без согласия официального Могадишо (которое никогда не дается). Из-за этого "Аталанта" вынуждена переходить от военных действий лишь

к жесткому морскому блокированию и мониторингу, чтобы хотя бы не позволить пиратам использовать захваченные суда как базы для новых рейдов.

При этом такие СМИ, как Fortune, "Немецкая волна" и The Guardian констатируют, что военно-морские силы США, наиболее мощные и боеспособные, а также ВМС их союзников сейчас "слишком заняты", чтобы действительно эффективно противостоять сомалийским пиратским группировкам. Из-за эскалации вокруг Ирана, блокады Ормузского пролива и нападений хуситов в Красном море международные коалиции перебросили основные боевые корабли на защиту других критических узлов. Образовавшийся вакуум безопасности у берегов Восточной Африки и развязал руки пиратским синдикатам, которые не встречают прежнего отпора на воде.



Силы безопасности автономного сомалийского региона Пунтленд берут в плен боевиков террористической группировки ИГИЛ, с которой пираты теперь находятся в союзе, во время захвата их базы возле океанского побережья. Январь 2025 года

По этой причине в конце июля 14 государств Африки и Ближнего Востока самостоятельно создали новый "Многонациональный альянс морской обороны" (Multinational Maritime Defence Alliance) для защиты судоходства в Красном море, Аденском заливе и Баб-эль-Мандебском проливе собственными силами. Решение было принято на фоне резкого всплеска как сомалийского пиратства, так и непрекращающихся атак йеменских хуситов, которые в общем привели к 24 нападениям на коммерческие суда за несколько месяцев.

Чтобы противостоять угрозе и обезопасить международную торговлю, страны-участницы альянса договорились оперативно обмениваться разведанными, проводить совместные военные учения и начать скоординированное морское патрулирование.

[BBC](#) и [CNN](#) обращают внимание на иронию ситуации. Чтобы избежать обстрелов хуситов в Красном море и опасностей возле Персидского залива и Ормузского пролива, крупнейшие мировые морские грузоперевозчики начали массово перенаправлять свои суда по длинному маршруту в обход Африки, через мыс Доброй Надежды. Но идя этим курсом, огромные танкеры и сухогрузы вынуждены проходить как раз вблизи вновь ставшего угрозой побережья Африканского Рога – где с 2026 года многократно вырос морской трафик, а лакомые для пиратов цели становятся все крупнее.

Кроме того, ситуация усугубляется выглядящим все более катастрофическим кризисом внутри самой, в реальности несуществующей, Республики Сомали. Попытки центрального правительства в Могадишо координировать борьбу с пиратством постоянно [наталкиваются](#) на агрессивное сопротивление властей полуавтономного, а фактически независимого региона Пунтленд.



Так выглядят солдаты правительственной армии Республики Сомали, охраняющие порт Могадишо

Неоднократно на свет [выплывали](#) инциденты, когда официальные власти Сомали помпезно заявляли об "освобождении" с помощью военной силы захваченных

судов и их экипажей – тогда как впоследствии подтверждались факты выплаты за них судовладельцами многомиллионных выкупов.

Эксперты и военные предупреждают: возвращение практики выкупов делает этот криминальный бизнес сверхприбыльным, вовлекая в пиратский промысел все новые группы боевиков и радикальных исламистов.

Выбор Свободы

Мир

Атлас Мира