

ВЛИЯНИЕ МОРСКОГО ПИРАТСТВА НА СТАБИЛЬНОСТЬ В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

Ключевые слова: морское пиратство, международная безопасность, организованная преступность, Юго-Восточная Азия, Южно-Китайское море, Малаккский пролив.

Аннотация: Статья посвящена анализу деятельности пиратов, действующих в районе Малаккского пролива и Южно-Китайского моря. Основное внимание уделено динамике развития этой преступной деятельности, а также влиянию морского пиратства на безопасность судоходства и мировую торговлю. Предпринимается попытка проследить тенденцию дальнейшего развития пиратства в Юго-Восточной Азии.

Keywords: sea piracy, international security, organized crime, Southeast Asia, South China Sea, Strait of Malacca.

Abstract: The article is an analysis of piracy in the Strait of Malacca and the South China Sea. The main attention is paid to the dynamics and evolution of this criminal activity, as well as to its influence on the safety of navigation and the world trade. The author also explores tendencies of further development of piracy in Southeast Asia.

DOI:10.20542/2307-1494-2016-2-114-127

I. Развитие пиратства в конце XX – начале XXI вв.

С начала XXI в. мир вновь столкнулся с угрозой, считавшейся давно изжитой еще во времена парусного флота, – морским пиратством. Последние два десятилетия, несмотря на серьезные усилия мирового сообщества, на просторах мирового океана наблюдается устойчивая тенденция постепенного роста числа пиратских нападений. Если в первое десятилетие XXI в. основным трендом считался рост сомалийского пиратства, в настоящее время центр деятельности морских разбойников вновь сместился в район Юго-Восточной Азии.

С 1970 по 2006 г. морская торговля выросла на 300% – с 2,5 до 7,5 млрд. тонн в год. Около 80% мировых транспортных перевозок осуществляется морем. 12 из 15 млн. контейнеров ежегодно перевозятся именно таким образом.¹ Однако мировые торговые пути имеют узкие в прямом и в переносном смысле места. К ним можно отнести Малаккский, Баб-эль-Мандебский и Омрузский проливы, Суэцкий и Панамский каналы. В таких местах плотность движения торговых судов наиболее интенсивная, что создает не только опасность повышенной аварийности, но и приводит к возникновению криминогенных рисков. В таких местах огромные супертанкеры могут быть захвачены минимальным количеством пиратов на обычной моторной лодке.

В 1980–1990-х гг. мировой центр пиратства располагался в Азии. Наиболее опасным местом считался Малаккский пролив, который был основной транспортной артерией Азиатско-Тихоокеанского региона. Активизация пиратов в этом районе пришлась на период окончания «холодной войны». Если в 1986 г. здесь были захвачены менее 30 торговых судов, то в 1990 г. их было уже 51, а в 2000 г. – 215.² Однако в последующее время число нападений существенно сократилось, а эпицентр пиратской активности сместился на запад, к побережью Сомали.

Азиатско-Тихоокеанский регион отнюдь не был уникальным. Аналогичные процессы проходили на всем просторе мирового океана. С 1992 по 2010 г. в мире было зафиксировано 3583 пиратских нападения. С 1993 по 2005 г. было убито 340 членов экипажей и пассажиров, 464 – ранены. Только в 2005 г. пираты взяли в заложники 650 человек.³

По мнению американского исследователя Д.Рассела, рост пиратства напрямую связан с окончанием «холодной войны». Ослабление военной опасности и противостояния после развала СССР привело к существенному сокращению военных флотов мировых держав и ограничению их присутствия в отдаленных уголках мирового океана. Кроме того, экономический бум 1990–2000-х гг. способствовал увеличению транспортных перевозок, в том числе через такие важные транспортные коридоры, как Аденский залив и Малаккский пролив.⁴ Увеличение транспортного потока через эти узкие коридоры не могло не привлечь внимание криминальных группировок.

Современные технологии позволяют захватывать даже самые большие торговые суда с использованием легких и быстроходных лодок и абордажных средств. Успеху пиратов способствуют также технологические новинки: мобильные телефоны, радары, навигационные системы, портативные радиостанции. Такие средства позволяют быстро и оперативно координировать действия во время преследования и нападения.

I. Юго-Восточная Азия: экономическая география

Географические условия Юго-Восточной Азии идеально подходят для пиратской деятельности, которая в этих краях имеет давнюю историю. Основные транспортные артерии – Малаккский и Сингапурский проливы – имеют длину 805 км (435 морских миль). Они разделяют три государства: Малайзию, Сингапур и Индонезию. Это основной транспортный коридор, соединяющий Индийский и Тихий океаны. В год через Малаккский пролив проходят примерно 70000 кораблей, и их число постоянно растет: так, с 1999 по 2008 г. оно увеличилось на 74%.⁵

Через Малаккский пролив в Китай, Японию и Южную Корею транспортируется большая часть нефтепродуктов из стран Персидского залива. В 2006 г. танкеры перевозили примерно 12 млн. баррелей в день через проливы, что составляло около 14,3% от мировых потребностей. Ежедневно через пролив проходили 26 танкеров, в том числе 3 супертанкера. Поскольку Малаккский пролив узок и имеет глубину всего 23 м, Международная морская организация ограничила осадку судов, проходящих через него, до 3,5 м.

Наиболее загруженным участком является пролив Филиппа шириной всего 2,8 км. В среднем его ежегодно пересекают 8687 кораблей суммарным тоннажем 3 млрд. тонн. Они перевозят грузы стоимостью примерно 390 млрд. долл.⁶

Учитывая растущие энергетические потребности Азии, Малаккский пролив играет ключевую роль в развитии региона. Согласно прогнозам министерства транспорта Японии, транзит грузов через него возрастет с 4,7 млрд. тонн в 2010 г. до 6,4 млрд. тонн к 2020 г., а число кораблей примерно увеличится со 117 тыс. в 2010 г. до 141 тыс. в 2020 г.⁷

Вторым по значимости является пролив Ломбок – он значительно шире и глубже (более 150 м) Малаккского. Он важен для кораблей, следующих из Австралии в Сингапур и далее в страны Юго-Восточной Азии. Через него проходят также супетаркеры водоизмещением более 230 тыс. тонн и с осадкой более 3,5 м, которые не могут проходить через Малаккский пролив.⁸

Большинство кораблей, следующих через пролив Ломбок, проходят также через Макассарский пролив между островами Борнео и Сулавеси. Он имеет длину 966 км и ширину 18 км и соединяет море Целебес с Яванским. Ежегодно здесь перевозят товаров на 40 млрд. долл.⁹

Пролив Сунда, отделяющий Яву от Суматры, соединяет Яванское море с Индийским океаном и имеет длину 81 км и ширину 24 км. Он очень глубоководный в своей западной части, однако изобилует отмелями и рифами в восточной, где глубина составляет всего 20 м. Тем не менее, через него проходит множество больших кораблей водоизмещение до 100 тыс. тонн. Ежегодно через него проходят примерно 2278 кораблей, перевозящих 111 млн. тонн различных грузов стоимостью 5 млрд. долл.¹⁰

Географические особенности региона создают для пиратов идеальные условия. Индонезийский архипелаг состоит из более 17500 островов. Протяженность морского побережья составляет 34000 морских миль (54 718 км). Все побережье изрезано бесконечным количеством бухт и заливов. Например, архипелаг Риау, расположенный всего в девяти милях от Сингапура, представляет собой настоящий пиратский рай. Остров Батам, самый крупный в архипелаге, давно известен как основная база местных пиратов. В 2000–2006 гг. четверть всех нападений в мире происходила в районе индонезийских островов.¹¹

Азиатские пираты хорошо подготовлены. Они являются составной частью организованных преступных группировок. Так, Сингапурский синдикат контролирует южную часть Южно-Китайского моря и Малаккский пролив. Бангкокский синдикат – Андаманское море, побережье Таиланда, Бирмы и Малайзии. Гонконгский синдикат – северную часть Южно-Китайского моря. Джакартский синдикат – Яванское море, юг Южно-Китайского моря до Борнео. Распределение зон контроля позволяет наиболее эффективно действовать небольшим бандам, захватывающим корабли ради получения выкупа.¹²

II. Особенности деятельности азиатских пиратов

В 1990-е гг. азиатские пираты значительно расширили ареал своей деятельности. Используя политическую обстановку и коррупцию среди

чиновников региональных держав, они приступили к систематической охоте за торговыми судами. Так в Азии появились «фантомные корабли».

Типичной для того времени является судьба гонконгского судна «Чеунг Сон». В ноябре 1998 г. груженный железной рудой он направлялся из Тайваня в Малайзию. В Тайванском проливе на судно напали пираты. Последние скрывались под видом китайских таможенников. На них была официальная военная униформа и оружие. После захвата судна владелец корабля потерял с ними контакт. Пираты убили всех 23 членов экипажа и сбросили их тела в море. Позднее рыбаки обнаружили тела убитых моряков и сообщили об этом власти.¹³

В результате было возбуждено уголовное дело. После проведенного расследования было арестовано около 50 человек. Возможно, они намеревались использовать судно для контрабандной транспортировки оружия или эмигрантов. Сам «Чеунг Сон» был продан сначала в Китае за 36 тыс. долларов. После этого судно еще 10 раз переходило от одного владельца к другому, пока не было приобретено сингапурским судовладельцем за 300 тыс. долларов. В январе 2000 г. китайский суд признал виновными в пиратстве 38 человек, 13 из них были приговорены к смертной казни. Среди осужденных оказался известный китайский бизнесмен Вэн Силян, который был признан главным организатором пиратского нападения.¹⁴

Больше повезло экипажу другого судна «Марин Мастер». В начале 2000 г. в Китае были осуждены 14 бирманцев. Они обвинялись в том, что захватили тайваньское судно «Марин Мастер» в Андаманском море. Корабль следовал из Китая в Индию. Угрожая оружием, пираты высадили команду из 21 человека на спасательные лодки и увели судно. После этого оно было перекрашено и получило новое название. Команду подобрали тайландские рыбаки, после чего сообщение о захвате судна передали правоохранительным органам. Через некоторое время судно было арестовано в китайском порту Фанчэнган. Все подсудимые были признаны виновными. Предводитель пиратов Маунг Хтай Аунг был приговорен к смертной казни, два его ближайших помощника – к пожизненному заключению, остальные – к различным срокам лишения свободы от 5 до 11 лет.¹⁵

Поскольку подобные случаи участились, представители Международного морского бюро заговорили о появлении в Юго-Восточной Азии «фантомных кораблей». Легкость, с которой захваченные суда регистрировали под чужими флагами и получали новые документы, заставила официальные власти всерьез задуматься об ужесточении этих правил.

Несмотря на усилия различных стран, проблема пиратства стояла по-прежнему остро. Так, специализирующаяся на страховании судов компания "Joint War Committee" (JWC) объявила в 2005 г. район Малаккского пролива территорией, приближенной к зоне боевых действий. В регион для охраны судов были направлены значительные военно-морские силы как США, так и региональных государств: Малайзии, Таиланда и Сингапура.¹⁶

III. Международное сотрудничество в борьбе с пиратами

Государства Юго-Восточной Азии, а также сопредельных регионов не могли остаться в стороне от борьбы с морским пиратством. Для этого требовалась координация усилий всех стран региона. В 2004 г. было подписано Соглашение о региональном сотрудничестве в борьбе с пиратством и морским разбоем в Азии (ReCAAP). В него вошли страны АСЕАН (Япония, Китай, Южная Корея, Индия, Бангладеш и Шри-Ланка), за исключением Малайзии и Индонезии. Подписание этого соглашения стало важной отправной точкой в активизации борьбы с пиратством в Азии.

В качестве альтернативы ReCAAP США предложили создать под своей эгидой другую организацию. В том же году Тихоокеанское командование США выдвинуло программу по созданию Региональной инициативы по обеспечению морской безопасности (RMSI). В нее должны были быть вовлечены все окружающие государства, заинтересованные в морской безопасности. Командующий тихоокеанскими силами США адмирал Томас Фарго пытался убедить Индонезию и Малайзию позволить боевым кораблям ВМС США патрулировать воды Малаккского пролива. Однако это затронуло национальные интересы государств Юго-Восточной Азии и было негативно воспринято ими. Тем не менее, это подстегнуло региональные государства к началу совместных действий по борьбе с пиратством и совместному патрулированию акватории Малаккского пролива кораблями флота Индонезии, Малайзии и Сингапура с июля 2004 г.¹⁷

В 2005 г. на встрече глав государств Юго-Восточной Азии в Джакарте было принято решение привлечь к борьбе с пиратами государства, расположенные к западу от Малаккского пролива, – Индию и Таиланд. Стороны договорились о координации действий и совместном патрулировании прибрежной зоны.¹⁸

Чтобы не остаться в стороне от общих усилий по борьбе с пиратством, Малайзия приступила к самостоятельным шагам по созданию специализированного правоохранительного органа. В 2004 г. власти Малайзии приняли решение о создании агентства, которое занималось бы борьбой с пиратством, а заодно с нелегальным выловом рыбы и другими преступлениями, совместив, таким образом, функции пограничной и таможенной службы. Так было создано Малазийское морское агентство охраны правопорядка (Malaysian Maritime Enforcement Agency – MMEA).¹⁹

Не осталось в стороне от решения общей проблемы и правительство Индонезии. Одним из очагов пиратства в стране являлся регион Ачеха, где местные сепаратисты уже не одно десятилетие боролись за создание собственного независимого государства и воспринимали пиратский промысел как источник финансирования своей деятельности. В 2005 г. правительство Индонезии заключило соглашение с ачехскими мятежниками, и это позволило существенно улучшить безопасность в водах Малаккского пролива.²⁰

Успешному сотрудничеству региональных держав способствовала компания против коррупции, поскольку именно взятки позволяли легализовать захваченные корабли и их грузы. В Китае с 1998 г. началась реализация программы, которая существенно сократила число подкупленных чиновников в

администрации. С 2004 г. индонезийский президент Сусило Йохойоно также начал кампанию против коррупции среди индонезийских чиновников.²¹

Важным фактором, который повлиял на активность азиатских пиратов, стало сильнейшее цунами 2004 г. Оно нанесло существенный ущерб базам пиратов и уничтожило множество пиратских лодок. Преступным синдикатам потребовалось время для восстановления своих сил.

Благодаря заключенным соглашениям между государствами региона началось совместное морское и воздушное патрулирование акватории Малаккского пролива. В 2005 г. правительство Индонезии провело широкомасштабную антипиратскую операцию с привлечением 20 боевых кораблей. В результате были арестованы многие члены пиратских банд. Кроме того, усилилось сотрудничество региональных держав в деле борьбы с морским разбоем.

С апреля 2006 г. начался обмен информацией между государствами в режиме реального времени. В 2008 г. к государствам, чьи корабли патрулировали пролив, присоединился Таиланд. В результате в марте 2006 г. индонезийские ВМФ смогли освободить захваченный пиратами морской паром. Спустя несколько месяцев они арестовали группу из 16 пиратов, которые были повинны в захвате, по крайней мере, шести судов.²²

Результаты деятельности региональных государств отчетливо прослеживаются на базе статистики. Благодаря совместным усилиям число нападений сократилось вдвое – со 165 в 2001 г. до 75 в 2008 г.

Статистика пиратских нападений в Юго-Восточной Азии в 2001–2008 гг.²³

Район	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Камбоджа/ Вьетнам	8	12	15	4	10	3	5	11
Индонезия	91	103	121	94	79	50	46	28
Малаккский пролив	17	18	28	38	12	11	7	6
Малайзия	19	14	5	9	3	10	9	12
Филиппины	8	10	12	4	0	6	7	7
Сингапурский пролив	7	5	2	8	7	5	4	6
Таиланд	8	5	2	4	1	1	2	0
Мьянма (Бирма)	3	0	0	1	0	0	0	0
Южно-Китайское море	4	0	2	8	6	1	6	5
Итого:	165	167	187	170	118	87	86	75

Первые результаты антипиратской деятельности оказались весьма показательными и положительными с точки зрения улучшения безопасности мореплавания в регионе. Успехи, достигнутые странами региона, позволили ослабить внимание к этой проблеме.

В 2006–2013 гг. основным районом морского пиратства стал район Аденского залива и побережья Восточной Африки, где действовали

сомалийские пираты. Благодаря беспрецедентным усилиям мирового сообщества, в том числе таких стран БРИКС, как Россия, Китай и Индия, удалось существенно снизить опасность пиратских нападений в этом регионе. В 2013 г. произошло всего 20 нападений на торговые корабли. При этом сомалийцы в 2013 г. не смогли захватить ни одного судна.²⁴ Та же тенденция сохранилась и в 2014 г. Сомалийцы атаковали всего 12 кораблей. При этом пираты вновь не смогли захватить ни одного судна.²⁵

IV. Состояние и перспективы развития пиратства в Юго-Восточной Азии

Сокращение пиратских нападений в одном регионе сопровождалось их ростом в другом. В 2013 г. значительно увеличилось число подобного рода случаев в Южно-Китайском море. По данным Международной морской организации, в 2013 г. там произошло 142 нападения по сравнению с 90 инцидентами в 2012 г.²⁶

Наибольшее количество пиратских нападений в 2014 г. было зафиксировано в Южно-Китайском море (93 инцидента), Малаккском и Сингапурском проливах (81 инцидент).²⁷ В 2015 г. по отчету ReCAAP в водах Азии было зафиксировано уже 200 атак на торговые суда (187 реальных нападений и 13 попыток захватить судно). Из них 11 являлись актами международного пиратства, согласно морскому праву. Остальные случаи – грабежи на море, поскольку они были совершены в территориальных водах. По сравнению с 2014 г., число нападений увеличилось на 7%.²⁸ Это устойчивая тенденция последних лет, и нет оснований полагать, что она изменится.

Традиционно азиатские пираты действуют вблизи от побережья, как и их «коллеги» в большинстве регионов мира. В 2013 г. более 60% всех пиратских нападений в мире было совершено в акватории портов. Наиболее часто это происходит на Филиппинах и в Индонезии. В основном пираты атаковали суда небольшими группами от одного до четырех человек, вооруженными огнестрельным оружием и ножами.²⁹

Однако в последние несколько лет ситуация стала постепенно меняться. Азиатские пираты, как и их сомалийские коллеги, осваивают просторы открытого моря. Число пиратских нападений в территориальных водах стало сокращаться. В 2014 г. примерно 40% атак в мире произошло в территориальных водах. В основном такие нападения происходят в Малаккском проливе. В 119 случаях (40,8%) нападения осуществляли группы до четырех человек, вооруженные ножами и огнестрельным оружием (в 108 из 119 инцидентов, т. е. в 90,7% случаев).³⁰ Все это свидетельствует о том, что пираты в Азии и во всем остальном мире все активнее выходят на просторы мирового океана.

В 2015 г. азиатские пираты смогли существенно модернизировать свою тактику. Если раньше большую часть нападений пираты совершали на якорных стоянках, то в последнее время они предпочитают нападать на свои жертвы прямо на ходу. Из 200 нападений в 2015 г. 120 (60%) произошли, когда судно

двигалось, следуя своим курсом, остальные 80 (40%) произошли на якорной стоянке. Более 50% всех нападений (104 инцидента) произошло в Малаккском и Сингапурском проливах. Однако большая часть нападений в этом районе зарегистрирована до ноября 2015 г., после чего атаки не фиксировались. Вероятнее всего, это стало результатом усиления морских патрулей в данном районе.³¹

Среди нападений на якорной стоянке (80 инцидентов) первое место занимает Вьетнам (27 нападений), второе – Индонезия (27 нападений). По 10 нападений произошли у побережья Индии и Бангладеш.³²

Большая часть нападений в 2015 г. (121 случай, или 65% от общего числа) были произведены небольшими группами от одного до шести нападавших. В 22 (12%) случаях нападавших было от семи до девяти человек и лишь в двух (1%) случаях число нападавших превысило девять человек. К таким инцидентам можно отнести захват танкеров «Донгфанг Глори» (25 нападавших) и «Орким Хармони» (13 нападавших). Оба нападения имели целью захват танкера для дальнейшей транспортировки его груза на другое судно. Интересен тот факт, что число нападений с участием больших групп пиратов численностью более девяти человек сократилось по сравнению с 2014 г., когда такие группы нападали на корабли 21 раз (12%).³³

Нынешнее поколение азиатских пиратов менее жестоко, чем их предшественники конца 1990-х гг. Тем не менее, они не стесняются применять оружие. В 2013 г. в 116 из 142 случаев азиатские пираты применяли по отношению к экипажам насилие.³⁴ Однако при этом они старались запугивать своих жертв, избегая смертельных случаев.

В 2014 г. в мире от рук пиратов погибли четверо моряков, трое из них были убиты в Южно-Китайском море.³⁵ В 2014 г. оружие применялось в 18 (11%) случаях нападений.³⁶ Однако это было скорее исключение из правил. Зная особенности национального законодательства стран региона, пираты, особенно действующие в территориальных водах тех или иных государств, стараются не убивать моряков, поскольку это привлекает излишнее внимание правоохранительных органов.

Даже холодное и огнестрельное оружие азиатские пираты используют крайне редко. В 2015 г. из 187 реальных нападений, совершенных пиратами, лишь в 12 (6%) случаях нападавшие были вооружены и огнестрельным оружием, и ножами. Число нападений, в которых пираты были вооружены ножами и мачете, сократилось с 61 (36%) в 2014 г. до 54 (29%) в 2015 г.³⁷

В большинстве случаев пираты не применяли насилие в отношении экипажей, поскольку их целью была кража имущества, а не захват судна. В 86% атак в 2015 г. моряки не пострадали. Однако в 27 (14%) случаях членов экипажей брали в заложники и подвергали насилию. Так, в ходе атаки на судно «Джоаким» 8 августа 2015 г. один из моряков получил ранение лица. Другой член экипажа был ранен выстрелом в ходе атаки на танкер «Орким Хармони» 11 января 2015 г. Однако в этих случаях члены экипажа вскоре получили свободу. В целом, насилие по отношению к экипажам стало меньше. Если в 2014 г. пираты применяли насилие в 43 (25%) нападениях, то в 2015 г. лишь в 27 (14%) случаях.³⁸

Статистика подтверждает тот факт, что большинство азиатских пиратов – это бывшие рыбаки, которые пытаются украсть хоть что-то ценное с проходящих мимо торговых судов. Однако другая часть пиратов – представители организованных преступных группировок. Они готовы применять насилие, действуют осознанно и целенаправленно. Для них целью является не мелкая кража, а захват судна с грузом. Такие группы выбирают определенный тип судна, груз которого можно легко реализовать на черном рынке.

Из 200 случаев нападений в 2015 г. 82 (41%) приходились на балкеры, 61 (31%) – на танкеры, 31 (16%) – на контейнеровозы, 10 (5%) – на буксиры. Остальные случаи нападений пришлись на иные типы судов, включая прокладчики кабелей (1 нападение), драги (1) и рыболовные траулеры (1).³⁹

Примерно 57% пиратских нападений в 2015 г. закончились различными убытками. В большинстве случаев повреждения получали элементы управления и двигатели судна. Лишь в 9 случаях пираты захватили наличные деньги или личные вещи членов экипажа, а в 12 – целью нападения стал груз (в 10 случаях пираты перекачали топливо, в двух – похитили металл).⁴⁰ Теперь профессиональных пиратов привлекают нефтепродукты и металлы, которые легко реализовать, не вызывая подозрений.

Целью пиратов в последнее время все чаще становятся танкеры. Однако в отличие от своих сомалийских коллег, которые захватывали суда для получения выкупа, азиатские пираты предпочитают перекачивать нефтепродукты, используя для этого развитую портовую инфраструктуру и коррумпированных чиновников. В 2015 г. из общего числа нападений 12 были совершены на танкеры с целью их похищения.⁴¹

Наиболее резонансный случай – нападение на малазийский танкер «Орким Хармони». 11 июня 2015 г. в 30 милях от берега восемь пиратов смогли захватить его, когда он перевозил 50 тыс. т бензина из Малакки в порт Куатан на восточном побережье Малайзии. Под угрозой оружия команда была заперта во внутренних помещениях. После чего, выключив систему опознавания, в режиме полного молчания пираты повели судно в укромное место. Чтобы скрыть его принадлежность, они покрасили часть названия судна, превратив его в «Ким Хармони». Пираты рассчитывали затеряться среди множества кораблей, следующих в этом регионе в разных направлениях. Однако патрульный самолет Р-3 «Орион» австралийских ВВС, который участвовал в поисках, обнаружил подозрительное судно. Все сомнения относительно истинного названия судна были развеяны, после того как спустя шесть дней его задержал малазийский военный корабль. Пираты, осознав, что их могут схватить, пересели в одну из спасательных лодок танкера и попытались достичь побережья Вьетнама. Однако вскоре они были задержаны местными властями. Все 22 члена экипажа «Орким Хармони» были спасены и благополучно вернулись в Малайзию в сопровождении военного корабля.⁴² Малазийские власти готовят показательный, публичный процесс над пиратами, угнавшими «Орким Хармони», хотя нападение было совершено в международных водах, а среди налетчиков не было граждан Малайзии.

В том же месяце аналогичным образом пираты захватили другой 7300-тонный танкер с грузом дизельного топлива.

Стоит отметить также, что правоохранительные органы государств Юго-Восточной Азии активно работают по пресечению пиратской деятельности. Ряд нападений закончился арестами подозреваемых. Так, в феврале 2015 г. были задержаны четверо граждан Индонезии, подозреваемые в нападении на судно «Рехобот» 28 января 2015 г. Их предводитель был арестован на Филиппинах 11 ноября 2015 г.⁴³ 29 января 2015 г. на борту захваченного пиратами судна «Сан Берд» были арестованы девять подозреваемых. За вооруженный грабеж члены банды получили по 10 лет тюремного заключения.⁴⁴ В июне 2015 г. во Вьетнаме были арестованы восемь пиратов, участвовавших в нападении на танкер «Окрим Берд». Руководители группы пиратов были арестованы в августе и декабре 2015 г. Судно, с которого они атаковали танкер (буксир «Меулабон»), было арестовано властями Индонезии в июне 2015 г.⁴⁵

Однако большинство подозреваемых в пиратских нападениях смогли избежать задержания. Это порождает у пиратов ощущение безнаказанности и потворствует их дальнейшей противоправной деятельности.

V. Территориальные споры и перспективы борьбы с пиратством в Юго-Восточной Азии

Безнаказанность и относительная легкость захвата торгового судна – лишь один из факторов роста пиратства в Юго-Восточной Азии. Важной причиной увеличения числа нападений является обострение отношений между крупнейшими державами региона. Именно с 2014 г. обострились территориальные споры между Китаем и соседними государствами. Объектом спора являются острова, расположенные в Южно-Китайском море.

Китай осваивает не только полезные ископаемые спорных территорий в Южно-Китайском море, но и активно ловит рыбу в этом регионе. В 2013 г., по сообщениям правительства Вьетнама, китайские рыболовецкие суда 516 раз вторгались в спорную акваторию Парасельских островов, хотя годом ранее таких вторжений было всего 223.⁴⁶

Причиной спора являются не только богатые рыбные ресурсы региона, но и потенциальные залежи полезных ископаемых, прежде всего нефти и газа. Для того чтобы закрепить свои территориальные претензии, Китай и другие страны региона проводят активное строительство военной инфраструктуры на спорных территориях. К началу 2015 г. на острове Вуди, входящем в архипелаг Парасельских островов, на которые претендуют и Тайвань, и Вьетнам, китайские инженеры возвели взлетно-посадочную полосу длиной 2,7 км. На рифе Ферри-Кросс строится полоса длиной 3 км. На рифе Хьюз площадью 75 тыс. м² с середины 2014 г. происходит насыпка грунта. Предполагается проведение работ на рифах Гавен, Куартерон, Элдад и Мичиф. Тайвань быстро строит новый военный порт на острове Иту Аба (Тайпин) – крупнейшем в архипелаге Спратли.⁴⁷

Китай активно пытается закрепиться на рынках развивающихся стран Центральной Азии, Среднего Востока и Африки, а также расширить торговлю с Европой. Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул концепцию возрождения «Шелкового пути». Китайская политика «Один пояс – одна дорога» направлена

на освоение как сухопутного пути через Среднюю Азию, так и морского пути через Индийский океан. Для осуществления этого проекта было заключено 900 различных соглашений на общую сумму в 890 млрд. долл.⁴⁸ Среди них можно назвать трубопровод из Бенгальского залива через Мьянму в Юго-Западный Китай, железную дорогу из Пекина в Дуйсбург и транспортный хаб в Германии.

Однако, если на среднеазиатском направлении китайская политика находит поддержку, в Юго-Восточной Азии она сталкивается с многочисленными сложностями. Так, Китай планирует постройку высокоскоростной железной дороги длиной 3000 км из города Кунмин в Сингапур. Однако в июне 2016 г. этот план натолкнулся на противодействие со стороны Таиланда, который заявил, что согласен лишь на частичную реализацию проекта и лишь при условии самостоятельного финансирования строительства своего участка дороги.⁴⁹

Страны региона всерьез опасаются, что Китай, используя свои огромные экономические и военные ресурсы, сможет подчинить себе страны Юго-Восточной Азии и станет гегемоном в регионе.

Рост влияния Китая в Юго-Восточной Азии вызывает активное противодействие не только региональных держав, но и Соединенных Штатов и их союзников, которые рассматривают этот регион как зону своих интересов. В район Южно-Китайского моря стягиваются все больше военно-морских сил различных государств. Однако это приводит не к сокращению пиратских нападений, а наоборот. Причина – в месте концентрации боевых кораблей. В основном они патрулируют районы, вокруг которых ведутся территориальные споры. Не удивительно, что в районе островов Спратли или Парасельских практически не фиксируется активности пиратов. Пираты с успехом пользуются тем, что патрульные корабли нацелены на противостояние вдали от ключевых районов, где проходят торговые пути. Это обеспечивает практически идеальные условия для пиратской деятельности.

Обострению ситуации способствует и тот факт, что 12 июля 2016 г. Арбитражный суд в Гааге вынес решение по делу «Филиппины против Китая», по которому отверг все территориальные притязания Пекина на острова в Южно-Китайском море. Представитель КНР немедленно заявил, что не признает решение арбитража.⁵⁰ Все это лишь усиливает противоречия между странами региона, с одной стороны, а с другой – может спровоцировать рост криминогенной опасности в регионе. Поскольку напряженность в спорных районах Южно-Китайского моря в ближайшей перспективе не ослабнет, стоит ожидать, что число пиратских атак в этом регионе останется на прежнем уровне, а возможно, даже возрастет. Кроме того, теперь у пиратов из Малайзии, Вьетнама, Индонезии или Филиппин появляется «законное» право осуществлять «акты возмездия» в отношении китайских торговых и рыболовных судов, проходящих через Южно-Китайское море. Именно с этого начинался рост сомалийского пиратства в начале 2000-х гг. Такой сценарий при обострении ситуации в спорных водах не исключается и для Юго-Восточной Азии.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Dutton Y.M. Bringing pirates to justice: a case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court // *Chicago Journal of International Law*. 2010. V. 11. № 1. P. 211.

² Abdi Smail Samatar, Lindberg M., Mahayni B. The Dialectics of piracy in Somalia: the rich versus the poor // *Third World Quarterly*. 2010. V. 31. № 8. P. 1379.

³ Weir G.E. Fish, family, and profit: piracy and the Horn of Africa // *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies* / Ed. by B.Elleman, A.Forbes and D.Rosenberg. – Newport, 2010. P. 207.

⁴ Russell D. Who Rules the Waves? Piracy, Overfishing and Mining the Ocean. – L., N.-Y., 2010. P. 67.

⁵ Kraska J., *Contemporary Maritime Piracy. International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. – Santa-Barbara, 2011. P. 41–42.

⁶ Bateman S., Ho J., Chan J. Good Order at Sea in Southeast Asia / S.Rajaratnam School of International Studies (RSIS) Policy Paper. Nanyang Technological University, April 2009. http://www.rsis.edu.sg/publications/policy_papers/RSIS_Policy%20Paper%20-%20Good%20Order%20at%20Sea_270409.pdf [PDF]. P. 11.

⁷ Ibid. P. 12.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid. P. 13.

¹¹ Kraska J., *Op.cit.* P. 42.

¹² Russell D. *Op.cit.* P. 69–70.

¹³ Kraska J., *Op.cit.* P. 40–41.

¹⁴ Antony R.J. Piracy on the South China coast through modern times // *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies* / Ed. by B.Elleman, A.Forbes and D.Rosenberg. – Newport, 2010. P. 35.

¹⁵ Привалов Д. Конец пиратской интербригады // *Известия*. 9 февраля 2000 г. С. 10.

¹⁶ Murphy M. Solving Somalia // *Proceedings*. 2010. № 7. P. 31.

¹⁷ Kraska J. *Op.cit.* P. 42–43.

¹⁸ Ibid. P. 44.

¹⁹ Lundquist E. Ready to respond // *Sea Power*. 2015. № 11. P. 40.

²⁰ Malacca buccaneers // *The Economist*. 2015. 27 June – 3 July. P. 34.

²¹ Murphy M. *Op. cit.* P. 32

²² Kraska J. *Op. cit.* P. 44.

²³ Bateman S. Op. cit. P. 17.

²⁴ International Maritime Organization (IMO). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2013. MSC.4/Circ.208. 1 March 2014. P. 2.

²⁵ IMO. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2014. MSC.4/Circ.219/Rev.1. 28 April 2015. P. 2.

²⁶ IMO Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2013. Op. cit.

²⁷ IMO. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2014. Op. cit.

²⁸ ReCAAP ISC Annual Report 2015: Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia / Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) Information Sharing Center (ISC) Report for Jan.–Dec. 2015. P. 2.
<http://www.recaap.org/AlertsReports/IncidentReports.aspx>.

²⁹ IMO. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2013. Op. cit.

³⁰ IMO. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2014. Op. cit.

³¹ ReCAAP ISC Annual Report 2015. Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. Op. cit.

³² Ibid. P. 5.

³³ Ibid. P. 8.

³⁴ IMO. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2013. Op. cit.

³⁵ IMO. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2014. Op. cit. P. 3.

³⁶ ReCAAP ISC Annual Report 2015. Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. Op. cit. P. 8.

³⁷ Ibid.

³⁸ Ibid.

³⁹ Ibid. P. 9.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid. P. 2.

⁴² Lundquist E. Op. cit. P. 38

⁴³ ReCAAP ISC Annual Report 2015. Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. Op. cit. P. 21.

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Hai-handed // The Economist. 2014. 18–24 January. P. 28.

⁴⁷ Reclamation marks // The Economist. 2015. 28 February – 6 March. P. 35.

⁴⁸ Our bulldozers, our rules. Op. cit. P. 29.

⁴⁹ Ibid. P. 30.

⁵⁰ Коростиков М. Китай с претензией // Власть. 2016. № 28. С. 32.