

О. Г. ПАРАМОНОВ

МОРСКОЕ ПИРАТСТВО В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Олег Геннадьевич Парамонов, канд. ист. наук, ст. науч. сотр.
Центра исследований Восточной Азии и ШОС
Института международных исследований МГИМО МИД России;
доцент Департамента международных отношений
Факультета мировой экономики и мировой политики
Национального исследовательского университета
«Высшая школа экономики».
E-mail: paramonov_og@rambler.ru

Аннотация. Морское пиратство рассматривается как один из наиболее серьезных нетрадиционных вызовов безопасности. После заметных успехов в борьбе с ним в водах, прилегающих к Сомали, ситуация с морским пиратством и морским терроризмом в Юго-Восточной Азии вновь оказалась в фокусе внимания не только региональных держав, но и внерегиональных акторов. При этом государства АСЕАН последовательно выступают против интернационализации этой проблемы региона, рассматривая ситуацию с точки зрения в контексте обеспечения собственного суверенитета. Вместе с тем в настоящее время сами региональные государства не обладают достаточными возможностями для эффективного противодействия морскому пиратству, несмотря на определенные успехи на данном направлении.

Ключевые слова: АСЕАН, морская безопасность, Южно-Китайское море, Малаккский пролив, морской терроризм, Морской шелковый путь.

На морском пространстве ЮВА сконцентрирован ряд ключевых транспортных коммуникаций, проходящих в первую очередь через Малаккский пролив и Южно-Китайское море (далее – ЮКМ). Ведущие страны региона активно вовлечены в процесс мирового разделения труда и мировой торговли, в силу чего обеспечение безопасности морского судоходства является их жизненно важным приоритетом. Особую актуальность эта задача имеет для островных и архипелажных государств, например для Сингапура, являющегося глобальным экономическим хабом.

Кроме того, от обеспечения морской безопасности в ЮВА зависят и интересы внерегиональных акторов. В частности, планы Китая по созданию «Морского шёлкового пути» – одного из стержневых элементов инициативы «Один пояс, один путь». Энергетическая безопасность Японии во многом обеспечивается бесперебойными поставками углеводородов через судоходные пути ЮВА. Нефтепродукты из стран Персидского залива транспортируются в Китай и Республику Корея также преимущественно через Малаккский пролив.

Несмотря на наличие широкого круга государств, интересы которых связаны со стабильным функционированием морских транспортных артерий ЮВА, в том числе государств, обладающих серьёзными военно-морскими возможностями, здесь сохраняет свою актуальность одна из серьёзных угроз безопасности – морское пиратство и морской терроризм.

В период после окончания холодной войны рост морского пиратства в мире в значительной степени был связан с сокращением военных флотов ведущих морских держав и улучшением конъюнктуры на развивающихся рынках. В 1980–1990-х гг. ЮВА фактически превращается в мировой центр пиратства, а наиболее опасным местом становится Малаккский пролив, имеющий глубину чуть более 20 м и в самом загруженном участке (пролив Филиппа) ширину – 2,8 км. Если в 1986 г. здесь было захвачено менее 30 торговых судов, то в 2000 г. – 215. И это при том, что пролив является главной тихоокеанской транспортной артерией. Согласно прогнозам Министерства транспорта Японии, транзит грузов через него может достигнуть к 2020 г. 6,4 млрд т [5, с. 116].

Когда в последующем, благодаря усилиям Малайзии, Сингапура и Индонезии, ситуация в Малаккском проливе стала улучшаться (о чём подробнее будет сказано ниже), увеличилось

число разбойных нападений в территориальных водах Вьетнама, у южного побережья Филиппинских островов, а также в водах близ Индонезии и Малайзии.

Вместе с тем во второй половине 2000-х гг. новым очагом морского пиратства стало побережье Африканского Рога. По мере нейтрализации пиратской активности в Сомали с помощью скоординированных действий мирового сообщества (например, государств БРИКС, США, Германии, Японии) морские пираты ЮВА вновь стали более активно напоминать о своём существовании¹.

В период 2013–2016 гг. имела место серия инцидентов, связанных с захватом нефтеналивных судов для продажи их груза на чёрных рынках. Так, по информации Центра сообщений о пиратстве при Международном морском бюро Международной торговой палаты, функционирующего с 1992 г. в Куала-Лумпуре, в 2015 г. произошло 108 морских пиратских нападений, преимущественно на небольшие танкеры. Это во многом можно объяснить использованием судоходными компаниями в условиях коррекции нефтяных цен тихоходных нефтеналивных судов с малочисленными командами. Нападения были прекрасно организованы, пиратские группы владели инсайдерской информацией о маршрутах следования кораблей, характере их груза и т. д. Особую тревогу вызвала серия нападений на суда с целью получения выкупа за их экипажи, совершённая в 2016 г. боевиками террористической группировки «Абу Сайяф». Полученный за заложников выкуп, скорее всего, был использован для финансирования террористической деятельности². Ранее, в 2004 г., имел место акт морского терроризма с участием данной группировки, в результате которого взрывом бомбы было уничтожено судно в Манильской бухте, погибло 116 человек. Море Сулу, где произошли захваты заложников, является одним из основных региональных очагов распространения контрабанды, торговли оружием и наркотиками [7].

В 2017 г. на фоне роста количества нападений на торговые суда в Азии на 16 % (101 инцидент против 87 в 2016 г.) происходит увеличение количества нападений морских пиратов на суда с целью их перепродажи либо захвата груза в водах близ Филиппин, в ЮКМ, Малаккском и Сингапурском проливах, количество же похищений в море Сулу экипажей морских судов с целью получения выкупа снижается. Если на 2016 г. приходилось максимальное количество нападений на торговые суда, совершенных особо жесткими методами, то в 2017 г. число подобных нападений резко снизилось (15 инцидентов – 2016 г., 6 нападений – 2017 г.)³. При этом в целом пираты ЮВА стараются не применять во время нападений огнестрельное и другие виды оружия. В 2014 г. от рук пиратов погибли четыре моряка, три из них – в ЮКМ.

Нападения на торговые суда совершались преимущественно на якорных стоянках или у причалов (68 %). Например, в водах близ Индонезии в 2017 г. было совершено 30 нападений на стоящие на якорю торговые суда и только три нападения на суда во время их следования по маршруту⁴. Вместе с тем в последнее время появляется всё больше сообщений о пиратских атаках на суда в открытом море, что свидетельствует об изменении тактики морских пиратов по причинам, о которых будет сказано ниже.

Географические условия ЮВА идеально подходят для пиратской деятельности. Кроме Малаккского пролива, хорошие естественные условия для организации пиратских нападений имеются в проливах Ломбок и Сунда. В 2000–2006 гг. четверть всех пиратских нападений в мире происходила в районе индонезийского архипелага, состоящего из более 17 500 островов и имеющего общую протяжённость морского побережья 34 000 морских миль. Например, архипелаг Риау, расположенный всего в девяти милях от Сингапура, имеет репутацию «пиратского рая». Батан, самый крупный остров данного архипелага, считается основной базой местных пиратов.

Обычно в качестве причин возникновения и распространения морского пиратства указывают на следующие: деградация государственных институтов, рост межэтнических и межрелигиозных конфликтов, обнищание. Применительно к региону ЮВА ситуация представляется более сложной. Допуская, что слабость институтов государства или их полный упадок предпо-

¹ К 2013 г. только девять судов сообщили о нападении на них в районе Африканского Рога, ни один из кораблей не был захвачен. Вместе с тем в 2017 г. появилась информация о возобновлении пиратской активности в этом районе.

² Special Report on Abducting of Crew from Tug Boats in Waters off East Sabah and South Philippines. ReCAAP Information Sharing Centre, SR 01/2016. — URL: <http://www.recaap.org/resources/ck/files/special/Special%20Report%20on%20Abducting%20of%20Crew%20from%20Tug%20Boats%20in%20Waters%20off%20East%20Sabah%20and%20South%20Philippines.pdf>

³ Situation of Piracy and Sea Robbery in Asia // ReCAAP Information Sharing Centre, April 25, 2018. — URL: <https://www.intertanko.com/Global/presentations/2018/Presentation-INTERTANKO-Asian-Regional-Panel-Mtg-25-Apr-18Final.pdf>

⁴ Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships // International Maritime Organization. Annual Report – 2014, April 28, 2015. P. 8. — URL: http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/219_Annual_2014.pdf

лагают фрагментацию его правящих групп, подобные процессы не всегда являются идеальной средой для возникновения пиратства. Если количество примитивных по своей организации разбойных нападений возрастает в странах, где вместо государственной власти имеет место анархия, то хорошо скоординированные пиратские нападения с использованием современных технических средств обычно производятся с территории государств, где налицо политические и экономические проблемы, но ситуация при этом далека до признаков коллапса.

В странах ЮВА рост бедности населения вследствие экономического спада или сокращения морских биоресурсов обычно вызывает увеличение примитивных пиратских нападений с целью хищения личных вещей экипажей судов и имеющегося на них топлива. Но этим не может объясняться рост хорошо организованных пиратских атак. Страны региона давно уже преодолели последствия Азиатского финансового кризиса 1998–1999 гг. и демонстрируют устойчивый экономический рост. Имевшая место в период глобального финансового кризиса 2008–2009 гг. экономическая «встряска» в целом не отразилась на ситуации с морским пиратством (некоторое увеличение пиратских нападений было зафиксировано в водах близ Малайзии).

Что же касается районов военных, религиозных, этнических конфликтов в ЮВА, то они, как правило, не совпадают с очагами распространения морского пиратства. Кроме того, в регионе (за исключением Филиппин) за последние десять лет не наблюдалось серьезных проблем с внутренней стабильностью. Имеющиеся статистические данные⁵ позволяют сделать вывод, что в период укрепления политической стабильности в таких странах, как Индонезия, Малайзия, Филиппины, отмечается рост числа пиратских нападений в примыкающих акваториях.

Возможно, увеличение числа пиратских нападений связано и с доступностью ряда технологических новинок: средств связи, радаров, навигационных систем, — которые существенно упрощают координацию действий пиратов во время нападений. Кроме того, благодаря доступности сети «Интернет» пираты получили возможность перейти от захватов судов с целью их последующей перепродажи к организации на основе полученной от хакеров информации нападений на суда, перевозящие интересующий их груз.

Что же касается пиратских нападений с целью захвата заложников, здесь также изменилась тактика. Специализирующиеся на подобных преступлениях пираты южной части Филиппинских островов, которые раньше могли относительно свободно пересекать границы государств региона, в настоящее время, в отличие от тактики своих сомалийских «коллег», стараются сразу после захвата покинуть судно вместе с заложниками и далее, после объявления условий выкупа, тщательно скрывают своё местоположение [6, р. 7].

Хотя пиратство в ЮВА является, как было отмечено выше, ещё и побочным видом заработка для многих местных рыбаков, специализирующихся на подобной деятельности, структуры в той или иной степени интегрированы в организованные преступные группировки со своими зонами контроля. Сингапурский синдикат контролирует южную часть ЮКМ и Малаккский пролив, Бангкокский синдикат — Андаманское море, побережье Таиланда, Бирмы и Малайзии. Гонконгский синдикат — северную часть ЮКМ, Джакартский синдикат — Яванское море, южный сектор ЮКМ до Борнео [5, с. 116].

Специфика деятельности морских пиратов обычно связана со следующими существенными условиями. Захват судов для перепродажи либо захват перевозимых ими грузов не требует значительного времени. Перекраска судна занимает несколько часов, на продажу судна или груза уходит несколько дней. Вместе с тем для получения прибылей от подобных действий требуется наличие доступа к соответствующей инфраструктуре. Захваченные суда должны пройти перерегистрацию, обычно это происходит в одном из портов и при участии соответствующих должностных лиц, часто коррумпированных, но зачастую просто халатно относящихся к своим обязанностям. Кроме того, пираты должны получить доступ на различные торговые площадки, в том числе электронные, для быстрой реализации больших объёмов захваченных грузов.

Что же касается захвата заложников с целью получения выкупа, здесь, напротив, не требуется доступ к экономической инфраструктуре, но при этом необходима специфическая политическая среда — отсутствие у местных властей желания или реальной возможности бороться с подобными преступлениями. Кроме того, ведение переговоров о выкупе требует значительного времени, за которое в ситуацию могут вмешаться настроенные действовать решительно полицейские чиновники из более высоких бюрократических эшелонов, а также представители правоохранительных органов других государств.

⁵ Pairwise correlations between Political Stability and Pirate Attack Frequency in Southeast Asia (1996–2006 v. 2007–2015) [6, p. 7]: Indonesia: -0,57; 0,61; Malaysia: 0,00; 0,59; Philippines: -0,38; 0,67.

Уровень развития экономики и бюрократической культуры в странах ЮВА более соответствует первому из данных условий. При наличии в ряде случаев эффективной системы правоохранительных органов её деятельность сильно дискредитирована наличием даже ограниченного количества политиков и чиновников, готовых оказывать поддержку морским пиратам. Кроме того, в архипелажных странах ЮВА осуществляется активная внешнеторговая деятельность, способная «абсорбировать» похищенные суда и грузы [6].

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ ПИРАТСТВУ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Правительства государств ЮВА демонстрируют заинтересованность в искоренении пиратства и предпринимают для этого энергичные и иногда весьма эффективные усилия. Вместе с тем ведущие региональные державы выступают против интернационализации борьбы с морским пиратством в ЮВА, как это имело место, например, в случае «сомалийского кейса».

Ведущие архипелажные государства, а также Вьетнам, опасаются, в ряде случаев справедливо, что присутствие иностранных военно-морских сил способно привести к ослаблению их суверенитета над территориальными водами и потере контроля над исключительной экономической зоной. Например, Индонезия добилась принятия резолюции Совета безопасности ООН, содержащей оговорку, что международные антипиратские операции в территориальных водах Сомали являются особым случаем, не затрагивающим права, интересы или обязанности других государств по международному праву [2, с. 147]. Ещё в 1999 г. на фоне участвовавших нападений на японский торговый флот Кэйдзо Обути, возглавлявший в то время правительство Японии, на конференции министров АСЕАН+3 выдвинул инициативу создания постоянно действующих региональных военно-морских сил на основе национальных контингентов в рамках концепции «Поддержание мира в Мировом океане» (the Ocean Peace Keeping). Предложение было отклонено из-за опасений Индонезии и Малайзии [4, с. 74].

Кроме того, в регионе наличествуют и другие вызовы морской безопасности, которые имеют, по мнению правительств ряда государств, приоритетный характер по отношению к проблеме морского пиратства. В первую очередь это существование в ЮКМ серой зоны безопасности. Кроме того, морское пространство ЮВА фактически оказалось в сфере стратегического соперничества Китая, с одной стороны, а также Японии и США — с другой. Появление в его акватории военно-морских флотов других государств для борьбы с пиратством может способствовать эскалации.

Морские государства ЮВА обладают, кроме военно-морских сил, службами береговой охраны и морской полиции, ориентированными на борьбу с пиратством. В Малайзии имеется Агентство морского реагирования (Malaysia Maritime Enforcement Agency, ММЕА), подчиняющееся премьер-министру и осуществляющее разведывательные, оперативные и иные функции. В 2015 г. по инициативе ММЕА была создана группа спасательных сил специального назначения (STAR — Special Task and Rescue). После получения информации о захвате в июне 2015 г. судна «Orkim Victory» ММЕА направило для его освобождения судна внушительные силы: вертолёт, три корабля и пять катеров. ВМС Сингапура сформировали сопроводительные группы безопасности для защиты судов. Правительство Индонезии возложило на командные пункты ВМС ряд функций по противодействию морскому пиратству и разместило в Малаккском проливе группу западной флотилии быстрого реагирования (WFQR — Western Fleet Quick Response).

Еще в 1970-е гг. начался трехсторонний диалог с участием Индонезии, Малайзии и Сингапура для обсуждения вопросов, касающихся борьбы с пиратством. В настоящее время действует система совместных патрулей на наиболее важных морских путях региона. Особое внимание уделяется водам Малаккского и Сингапурского проливов. В 2004 г. запущена программа MALSINDO, ключевым инструментом которой является «Малаккский патруль» с участием Сингапура, Индонезии, Малайзии. В 2008 г. к указанной программе присоединился Таиланд. «Малаккский патруль» состоит из трёх элементов: «Морской патруль Малаккского пролива», «Глаза в небе» (воздушное наблюдение) и «Группа обмена разведанными» [7]. В 2005 г. в программу MALSINDO были внесены поправки, разрешившие патрульным судам прибрежных государств Малаккского пролива преследовать пиратские суда в территориальных водах друг друга, углубляясь на расстояние до 5 миль. В 2005 г. Ассоциация Ллойдс объявила Малаккский пролив зоной военных действий для того, чтобы сделать возможным выплату страховых премий судовладельцам, пострадавшим от действий пиратов. Во многом благодаря эффективным дей-

ствиям «Малаккского патруля» Ллойдс уже в 2016 г. исключила Малаккский пролив из списка зон, в которых ведутся военные действия. Вместе с тем, как указывалось выше, пираты перенесли свою активность в другие районы морского пространства Юго-Восточной Азии. При этом достаточно очевидно, что собственных сил у региональных государств для противодействия морскому пиратству на всём протяжении морского пространства ЮВА недостаточно [2, с. 148].

Комплексный подход к вопросам противодействия морскому пиратству включает в себя не только меры военно-морского реагирования, но и преодоление политических и экономических условий, делающих возможным получение значительных прибылей от участия в данном виде преступной деятельности. И здесь многое зависит от вклада наднациональных регуляторов. Предпринимаемые глобальной бюрократией меры зачастую имеют паллиативный характер. Например, в 2004 г. Международная морская организация обязала судовладельцев осуществлять регистрацию всех судов водоизмещением свыше 500 т с обязательным рельефным нанесением их названия на корпус, что должно было сделать невозможным игнорирование портовыми службами случаев захода в порты подозрительных судов и, действительно, привело к заметному уменьшению случаев появления в портах подозрительных судов. В этой ситуации морские пираты переключили свои усилия на захват небольших судов, в том числе с целью хищения личного имущества моряков, а также вместо перепродажи судов стали заниматься, как указывалось выше, сбытом захваченных на них грузов. Перегрузка с захваченного судна на другое судно, уже принадлежащее пиратам, но при этом не скомпрометированное, осуществляется прямо в открытом море и обычно не требует значительного времени. В результате после 2007 г. нападению стали чаще подвергаться суда, которые можно быстро освободить от груза, — танкеры, сухогрузы, буксируемые баржи. В качестве добычи у пиратов стали весьма популярны различные виды жидкого топлива и пальмовое масло.

Судостроительная промышленность приступила к внедрению Автоматической идентификационной системы (Automatic Identification System) практически на все суда, выходящие в международные воды. Трекеры данной системы позволяют судовладельцам и морской полиции отслеживать курс судов. Попытки отключения трекеров автоматически рассматриваются как пиратское нападение [6, р. 9].

В качестве инструмента «мягкого» регионального сотрудничества в антипиратской деятельности выступают международные институты ЮВА, прежде всего структуры АСЕАН — АРФ, ВАС, СМОА+, в рамках которых пиратство, морской разбой и морской терроризм обсуждаются как формы нетрадиционной угрозы безопасности. В Программе развития Сообщества политики и безопасности (СБА) АСЕАН до 2025 г. одной из основных задач рассматривается совершенствование борьбы с транснациональными преступлениями и трансграничными проблемами, к числу которых отнесено пиратство. В рабочем плане Регионального форума АСЕАН (АРФ) по морской безопасности на 2015–2017 гг. были определены такие приоритетные направления: общая осведомлённость и обмен информацией и передовым опытом; построение доверительных отношений, основанных на принципах международного права и региональных соглашений, договорённостях и сотрудничестве; развитие потенциала региональных органов обеспечения морской безопасности.

В настоящее время в рамках АСЕАН ведётся обсуждение возможности создания единых ВМС для борьбы с пиратами. Очевидно, интересы стран ЮВА совпадают в намерении уничтожить пиратство, однако различаются их подходы к данной проблеме и инструментам её решения [2, с. 149].

УЧАСТИЕ ВНЕРЕГИОНАЛЬНЫХ АКТОРОВ В БОРЬБЕ С ПИРАТСТВОМ В ЮВА

Как отмечено выше, региональные державы, обладающие достаточно существенными военными возможностями, — Индонезия и Малайзия занимают настороженную позицию в отношении активного использования военно-морских возможностей внерегиональных государств в борьбе с морским пиратством, что делает затруднительным использование опыта сомалийского «кейса». Любое проявление военно-политической активности в ЮВА со стороны какого-либо внерегионального актора воспринимается руководством соперничающих с ним государств в логике «игры с нулевой суммой». Например, решение Вашингтона выделить 425 млн долл. в период 2015–2020 гг. в рамках инициативы по обеспечению морской безопасности (Maritime Security

Initiative, MSI) для помощи странам ЮВА в «выстраивании инфраструктуры по обмену информацией, идентификации потенциальных угроз и для совместной работы по реагированию на общие вызовы», было крайне негативно воспринято в Пекине. Хотя Вашингтон подчёркивает направленность своей инициативы на борьбу с пиратством и другими нетрадиционными вызовами, её главные бенефициары (Манила, Куала-Лумпур, Ханой, Джакарта) имеют спорные вопросы в отношениях с Пекином [7].

Япония также применяет «концепцию выстраивания возможностей» (capacity building), помогая оснащать патрульными катерами подразделения береговой охраны Филиппин и Вьетнама — государств, занимающих наиболее твёрдую позицию по спорным вопросам с Китаем. Ранее подобную помощь Токио оказывал Джакарте [3, с. 48]. Принятие в 2015 г. законодательства о расширении участия Токио в коллективной самообороне, снимающего географические ограничения на использование Сил самообороны, дало возможность Токио рассматривать варианты военно-морского присутствия в ЮВА под предлогом участия в борьбе с пиратством⁶. Впрочем, Джакарта и Куала-Лумпур в случае появления подобных планов у Японии, скорее всего, будут против них возражать. Сингапур традиционно занимает более спокойную позицию в отношении вмешательства в ситуацию с морским пиратством внерегиональных сил.

Вместе с тем имеет место и развитие более широких форматов противодействия пиратству. В 2004 г., во многом по инициативе Японии, было подписано соглашение о региональном сотрудничестве в борьбе с пиратством и морским разбоем в Азии (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, ReCAAP)⁷. В него вошли члены АСЕАН (за исключением Малайзии и Индонезии), а также Япония, Китай, Республика Корея, Индия, Бангладеш и Шри-Ланка. Позднее к соглашению присоединились США, Великобритания, Австралия, Норвегия, Дания и Нидерланды. Тихоокеанское командование США в том же году выдвинуло программу по созданию региональной инициативы по обеспечению морской безопасности (RMSI), которая не была поддержана региональными государствами. Считается, что выдвижение подобной инициативы способствовало активизации региональных усилий по противодействию морскому пиратству, в частности организации «Малаккского патруля». В 2006 г. в рамках ReCAAP в Сингапуре был создан Центр информационного обмена (Information Sharing Center, ISC). Основной задачей ISC является улучшение скорости реагирования на сообщения о пиратских нападениях, информационный обмен и обеспечение оперативного взаимодействия между силами и средствами каждого из государств. Индонезия и Малайзия, не будучи подписантами Соглашения, начали сотрудничество с ISC с момента его основания. ISC получил высокую оценку за получение более точной информации, чем, например, Центр сообщений о пиратстве при Международном морском бюро Международной торговой палаты. ISC также предоставляет аналитику и статистическую информацию о ситуации с пиратством в Азии. При этом нападения морских пиратов подразделяются на категории в зависимости от степени жестокости, количества нападавших, наличия у них оружия, их обращения с экипажем и т. д.

Идея подобных Центров получила дальнейшее развитие. В 2009 г. был создан Центр обмена информацией (Information Fusion Center, IFC) на военно-морской базе Чанги в Сингапуре. IFC ориентирован на создание общей информационной картины ситуации с морской безопасностью в ЮВА и обмен ею с ВМС и подразделениями береговой охраны 23 стран [7].

* * *

Интернационализация решения проблемы морского пиратства в ЮВА происходит зачастую независимо от желания ведущих региональных субъектов. Например, Китай будет предпринимать значительные усилия для уменьшения рисков морского сегмента своей инициативы «Один пояс, один путь». Вместе с тем опасения региональных государств насчёт возникающих в этом случае рисков для их стратегических, экономических и иных интересов имеют под собой определённые основания. Очевидно, что для минимизации подобных рисков необходимо взаимодействие не столько между отдельными государствами, но на более широкой основе.

⁶ Подробнее о новых подходах Токио к участию в коллективной самообороне, см.: [1].

⁷ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia // Ministry of Foreign Affairs of Japan. — URL: https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf

ЛИТЕРАТУРА

1. Добринская О. А. Законодательство об обеспечении мира и безопасности: глобальное, региональное и национальное значение // Япония 2016. Ежегодник. — М.: АИРО-XXI, 2016. — С. 61–78.
2. Золотухин И. Н. Морское пиратство в Юго-Восточной Азии: региональное измерение проблемы // Ойкумена. — 2016. — № 4. — С. 140–157.
3. Парамонов О. Г. Выход Токио на мировой рынок вооружений: политический аспект // Японские исследования. — 2016. — № 3. — С. 42–56.
4. Свечникова Д. А. Взаимодействие Японии и АСЕАН в сфере обеспечения морской безопасности Юго-Восточной Азии // Актуальные проблемы современных международных отношений. — 2016. — № 8. — С. 73–79.
5. Рагуништейн А. Г., Рагуништейн О. В. Влияние морского пиратства на стабильность в Юго-Восточной Азии // Пути к миру и безопасности. — 2016. — № 2 (51). — С. 114–127. — URL: https://www.imemo.ru/files/File/magazines/puty_miru/2016/02/10_Ragunshcheyn.pdf
6. Hastings J. The Return of Violent Maritime Organizations to Southeast Asia. Prepared for presentation at the International Studies Association International Conference, Hong Kong, June 2017. — URL: <http://web.isanet.org/Web/Conferences/HKU2017-s/Archive/bf3a2acd-a173-4d3e-8c50-cd96d91773df.pdf>
7. Storey I. Addressing the Persistent Problem of Piracy and Sea Robbery in Southeast Asia // Perspective (Yusof Ishak Institute), June 7, 2016. — URL: https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2016_30.pdf

OLEG PARAMONOV

MARITIME PIRACY IN SOUTH-EAST ASIA:
THE REGIONAL ASPECT

Oleg G. Paramonov, Ph.D. (History), Senior Researcher,
Center for East Asian and SCO Studies, MGIMO University;
Associate Professor, School of International Relations,
Faculty of World Economy and International Affairs,
Higher School of Economics.
E-mail: paramonov_og@rambler.ru

Summary. Nowadays maritime piracy is one of the most serious non-traditional security challenges. After significant progress in the fight against maritime piracy in Somalia waters, the situation with maritime piracy and maritime terrorism in South-East Asia once again became the focus of attention of not only regional powers, but also extra-regional actors. At the same time, the ASEAN members States have consistently opposed the internationalization of the South-East Asia maritime piracy problem considering the situation from the point of view of protecting their own sovereignty. However, the regional states themselves do not have sufficient capacity to effectively counter maritime piracy, despite some successes in this field.

Keywords: ASEAN, maritime security, South China Sea, Malacca patrol, maritime terrorism, Maritime Silk Road.

REFERENCES

- Dobrinskaya O. A. Zakonodatel'stvo ob obespechenii mira i bezopasnosti: global'noe, regional'noe i nacional'noe znachenie [Japan's Legislation for Peace and Security: its Global, Regional and National Significance]. *Yaponiya 2016. Ezhegodnik*. Moscow: AIRO—XXI, 2016. P. 61–78.
- Hastings J. *The Return of Violent Maritime Organizations to Southeast Asia*. Prepared for Presentation at the International Studies Association International Conference, Hong Kong, June 2017. — URL: <http://web.isanet.org/Web/Conferences/HKU2017-s/Archive/bf3a2acd-a173-4d3e-8c50-cd96d91773df.pdf>
- Paramonov O.G. Vyhod Tokio na mirovoj rynek vooruzhenij: politicheskij aspekt [The Output of Japan to Global Arms Markets: the Political Aspect]. *Yaponskie issledovaniya*. 2016. No. 3. P. 42–56. — URL: <https://doi.org/10.24411/2500-2872-2016-00021>

- Ragunshitejn A. G., Ragunshitejn O. V. Vlijanie morskogo piratstva na stabil'nost' v Jugo-Vostochnoj Azii [The influence of maritime piracy on the stability in Southeast Asia]. *Puti k miru i bezopasnosti*, 2016. No. 2 (51). P. 114–127.
- Storey I. Addressing the Persistent Problem of Piracy and Sea Robbery in Southeast Asia // *Perspective*. Yusof Ishak Institute. June 7, 2016. — URL: https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2016_30.pdf
- Svechnikova D.A. Vzaimodejstvie Japonii i ASEAN v sfere obespechenija morskoy bezopasnosti Jugo-Vostochnoj Azii [Japan-ASEAN Maritime Security Cooperation in Southeast Asia]. *Aktual'nye problemy sovremennyh mezhdunarodnyh otnoshenij*. 2016. No. 8. P. 73–79.
- Zolotuhin I. N. Morskoe piratstvo v Jugo-Vostochnoj Azii: regional'noe izmerenie problem [Maritime Piracy in South East Asia: regional dimension of the problem]. *Ojkumena*. 2016. No. 4. P. 140–157.