

УДК 327

Куманев Д.С.

Проблема пиратства как разновидности терроризма и ее влияние на региональную безопасность в АТР

The problem of piracy as a form of terrorism and its impact on regional security in Asia-Pacific region

В связи с проблемой региональной безопасности в предлагаемой статье рассматривается историческая эволюция и современное состояние пиратской деятельности в АТР.

Ключевые слова: *пиратство, терроризм на море, Дальний Восток, Юго-Восточная Азия, Азиатско-Тихоокеанский регион.*



In connection with the problem of regional security in the proposed article the historical evolution and current state of piracy in the Asia-Pacific region are discussed.

Key words: *piracy, terrorism at sea, the Far East, Southeast Asia, the Asia-Pacific region.*

Морское пиратство для стран Азиатско-Тихоокеанского региона всегда было большой проблемой. Однако во второй половине XX века, когда в АТР закрепились двухполюсная система мироустройства, масштабное присутствие ВМС великих держав в Тихом океане сдерживало рост преступности на море и обеспечивало безопасность мореплавания на морских коммуникациях в этой части света.

Окончание «холодной войны» в мировом масштабе привело к снижению активности ВМС стран-участников двухполюсного противостояния в Мировом океане и значительному свертыванию передового военно-морского базирования США и СССР на Дальнем Востоке и Тихом океане. Именно с этого времени начинается прогрессирующий рост морского пиратства в водах Восточной Азии.

Актуальность, рассматриваемой теме, добавляет тот факт, что пиратство в АТР порой принимает не только криминальные, но и политические формы [6]. Разница здесь кроется в мотивах и целях, с которыми осуществляются эти преступления. Во втором случае в пиратскую деятельность оказываются включены экстремистские, сепаратистские и террористические организации. Последствия и масштабы их деятельности выходят за рамки простого криминального деяния, приобретают политическую значимость, что позволяет расценивать такого рода пиратство как морской терроризм.

В данной статье мы попытаемся рассмотреть эволюцию пиратской

деятельности в АТР, оценить ее современный масштаб и влияние на региональную безопасность.

Пиратство на Тихом океане и в Южных морях имеет богатую историю. Испокон веков пиратство существовало у китайских берегов и в Малаккском проливе, у берегов Индонезии и Филиппин – везде, где проходили торговые пути.

В Северо-Восточной Азии китайцы называли пиратов «вокоу», корейцы – «вагу», а японцы – «вако». Это слово состоит из двух иероглифов. Первый иероглиф этого слова означал жителей Японии, что ясно указывает на происхождение большинства пиратов [2]. Однако пиратство на Дальнем Востоке одной страной не ограничивалось.

Первое упоминание о вокоу, как о «налетчиках из страны Ва» встречается на каменной табличке, датированной 414 годом н.э. из южной Манчжурии, посвященной герою царю Гвангето царства Когурё. Это был период участия Японии в конфликтах трех корейских царств: Пэкче, Силла и Когурё. Японские войска часто прибывали на Корейский полуостров. По-видимому, этот монумент отражает попытку царства Пэкче использовать японских вокоу в войне с Когурё, а не собственно пиратский рейд. Прошло еще несколько столетий, прежде чем слово вако стало ассоциироваться с пиратской угрозой из Японии.

На протяжении IX в. Япония была скорее жертвой пиратства, нежели пиратским рассадником. В 811, 813, 893 и 894 годах корейские пираты, воспользовавшись ослаблением страны после распада царства Силла, совершили ряд набегов на побережье Японии. В этот период пиратов еще не называли «вако». Вместо этого использовалось слово «кайдзоку», которое буквально означает «морские разбойники». Слово «кайдзоку» стало основным названием пиратов в японском языке.

В IX-X веках в летописях императорского двора отмечена неоднократная деятельность пиратов на западе Японии и в водах Внутреннего моря. В 931, 932 и 933 годах императорский двор издавал приказы по борьбе с пиратством. В приказе 932 года даже учреждается громкая должность «цуйбу кайдзоку си» (уполномоченного по преследованию и аресту пиратов).

Первым «королем пиратов» в Японской истории считается Фудзивара Сумитомо. Родившись в аристократической семье в провинции Иё, он первоначально служил двору, но в 936 году поднял восстание и сумел объединить под своим командованием значительные пиратские силы. Его успеху способствовали многолетний неурожай и голод. Сумитомо смог поставить под контроль все судоходство в акватории Внутреннего моря, под его командованием находилась не одна сотня кораблей, а его люди постоянно совершали набеги на побережье. Однако в 941 году императорским войскам, наконец, удалось его разгромить.

Следующее поколение пиратов происходило из племени чжурчженей, населявшего Манчжурию. В 1019 году чжурчженские пираты атаковали японские острова Цусима и Ики, а также некоторые области основных островов, занимаясь грабежом.

В начале XIII века японские пираты вновь набирают силу и расширяют географию своей деятельности. Корея стала первой страной, испытывавшей натиск вако. Выбор Кореи как первой цели объяснялся рядом причин. Во-первых, Корея в этот момент находилась в упадке. В 1218 году монголы razорили север страны. Для прикрытия границ пришлось перебрасывать армию с юга, что оголило береговую линию. Во-вторых, на западе Японии началась засуха и недород, что заставило многих японцев обратиться к морскому разбою. Наконец, в-третьих, в Японии утвердилось новое правительство сёгуна, которое перенесло столицу дальше на восток в город Камакура, что уменьшило контроль над западными

районами страны. Все эти факторы обусловили набеги японских вако на южное побережье Кореи в 1223, 1225, 1226 и 1227 годах. В этих разбойных нападениях участвовали не только пираты с Цусимы, Ики и Кюсю, но и множество безработных самураев со всей Японии. Такое положение дел в итоге привело к тому, что в 1251 году на побережье Кореи возвели укрепления для отражения набегов японских пиратов.

В XIV в. пиратские набеги японских вако уже не ограничивались одной Кореей, они распространились также и на Китай. Особенно масштабному нападению в 1358 году подвергся Шаньдунский полуостров и провинция Цзянсу. Примечательно, что насилие также сопровождало и некоторые торговые операции, поскольку многие вако были полупиратами-полуторговцами, для которых пиратство было той же коммерческой деятельностью, но проводимой другими способами.

На протяжении XV-XVI вв. пиратская активность в водах Дальнего Востока год от года только усиливалась. Ее масштабы были столь велики, что оказывали влияние на внешнюю политику Японии, Китая и Кореи. Пираты терроризировали прибрежные воды материка, препятствовали торговле и создавали негативный имидж Японии в глазах своих ближайших соседей. Правящие династии Китая и Кореи столетиями пытались бороться с пиратами, периодически разоряя их базы и уничтожая их флот, но полностью взять ситуацию под контроль так и не смогли. Главной причиной этого была нестабильная ситуация в самой Японии, периодически сотрясаемой гражданскими войнами. Японские власти не раз пытались покончить с пиратством, но начинавшиеся межклановые войны, переходившие в гражданскую войну, сводили на нет все усилия правительства. В период Сенгоку или «период враждующих государств», длившийся в Японии с 1467 по 1615 годы, пиратством не гнушались заниматься и многие князья-дайме.

Наилучшим примером взаимодействием государства и пиратских кланов можно считать военную экспедицию в Корею японского дайме Тоётоми Хидееси в 1592 году. Тогда пиратские семьи Мураками и Коренори соблазнились возможностью участвовать в пиратском рейде под эгидой государства и поддержали вторжение, обеспечив самураев флотом и моряками [5].

Однако корейская кампания через шесть лет была проиграна и помощь пиратов государству стала не нужна. Тем не менее, японские пираты активно терроризировали прибрежные воды Дальнего Востока вплоть до 1639 года, когда их история внезапно закончилась. Это произошло потому, что утвердившаяся в Японии власть сегунов из клана Токугава решила прервать все контакты с внешним миром и объявила политику изоляции. Был принят эдикт об изоляции (сакоку), по которому ограниченные отношения могли поддерживаться лишь с Китаем и Кореей, а японцам запрещалось покидать страну под страхом смертной казни. Местные пираты были истреблены.

Стоит отметить, что если в начале своей истории пиратская активность со стороны японцев была связана с нуждой, голодом и нестабильной ситуацией в самой Японии, то с XIV века японские вако стали постепенно заполнять нишу нелегальной торговли между Японией и ее соседями – Кореей и Китаем. Совмещать пиратскую деятельность с контрабандой было очень выгодно, тем более что этому способствовали китайские законы, запрещавшие китайским купцам легально торговать с Японией. Китайские власти использовали запрет на торговлю с соседями в политических целях, пытаясь заставить японское правительство обуздать своих пиратов, но эта политика принесла обратные результаты. Нуждаясь в китайских товарах (шелке и фарфоре) и не имея возможности вести легальную торговлю, японское правительство было вынуждено

договариваться с влиятельными пиратскими кланами, такими, например, как клан Со, чей лидер Со Садамори в середине XV века получил официальный статус смотрителя торговли.

По мере улучшения отношений между официальными японскими властями и Пекином потребность в посреднических услугах пиратов отпала и с ними даже пытались бороться, но полностью искоренить нелегальную торговлю не получалось еще долго.

С середины XVI века пиратские синдикаты перерастают, по существу, в интернациональную мафию. Китайские торговцы нанимают японских солдат в свои частные армии и занимаются контрабандой с большим размахом. С этого времени мы сталкиваемся с китайскими главарями интернациональных пиратских отрядов, базирующихся на территории Японии.

Когда, наконец, в 1567 году династия Мин отменила свои запреты на торговлю со многими странами, это серьезно подорвало позиции пиратов. Правда отмена запрета не распространялась на Японию, которая приобрела к тому времени столь скверную репутацию, что никакие легальные контакты с ней не представлялись возможными. Внешняя торговля Японии постепенно перешла под контроль португальцев.

Португальцы же стали первыми европейцами, которые открыли следующий этап в истории азиатского пиратства. С их появлением оно приобрело новый, колониальный, оттенок.

Начиная с эпохи Великих географических открытий местных азиатских пиратов стали теснить европейцы, в первую очередь португальцы, в конце XV – начале XVI веков прорвавшиеся сначала в Индийский, а потом и в Тихий океаны. Португальцы начали свою «деятельность» в Индийском океане с истребления торговых судов мусульман и индугов. На протяжении всей эпохи колонизации Азии вопросы политики тесно переплетались с религиозной и культурной экспансией, а также грабительскими действиями частных лиц, осуществлявшимися нередко в государственных интересах. За португальцами пришли голландцы и англичане, начавшие уничтожать не только местные суда, но и корабли португальцев, а также грабить друг друга. Позднее к этой схватке присоединились французы. И лишь после этого в азиатских водах появились «классические» пираты из Карибского моря.

Приход европейцев разрушил международные связи азиатских государств, поломал налаженную систему торговли. Когда сферы интересов европейских стран в Индийском океане и Южных морях определились, на первое место выступила их борьба с государствами Азии и Океании. Настало время разделить этот регион на колониальные владения. В XVIII веке под видом борьбы с местным пиратством голландцы захватывают султанаты Малайского архипелага, англичане – полуостров Малакку и Северный Калимантан [4]. Пиратство переплетается с колониальными войнами.

После установления сфер влияния в Азии колониальные державы берутся за поддержание мира и порядка на море и пиратство почти прекращается. Однако с началом первой мировой войны торговые суда в этих водах начинают терроризировать рейдеры, т.е., по сути, государственные пираты. Во вторую мировую войну террор на море приобретает еще больший размах: к крейсерам-рейдерам присоединяются еще и подводные лодки, которые десятками топили танкеры, транспорты и госпитальные суда противника [1].

После обретения странами Тихоокеанского бассейна независимости, морской разбой, как явление регионального масштаба, прекратился. История возвратилась на круги своя – пиратство вновь стало местным, «каботажным» явлением.

Получив независимость, страны Азии активно стали наращивать ВМС для эффективного контроля над морским побережьем своих стран. Однако этот процесс не везде происходил одинаково быстро. Современное пиратство в Азии стало разрастаться после окончания «холодной войны» и уменьшения активностей АТР ВМС СССР и США. С «уходом» великих держав в Азии поначалу возник вакуум силы, чем и воспользовались вновь появившиеся в Тихоокеанских морях пираты.

В 80-х годах XX века активизировались пиратские группировки в водах Малаккского пролива, омывающего Малайзию, Индонезию, Сингапур и Тайланд. По мнению исследователей за период с 1981 по 1985 года в водах пролива было совершено 179 пиратских нападений на торговые суда [3]. Ситуация в Малаккском проливе вызывает особое беспокойство, потому что это одна из самых оживленных морских артерий в мире. Ежедневно пролив используют до двухсот судов. Пролив на отдельных участках является мелководным и узким, что предъявляет особые требования к точности судовождения. Большинство нападений в этом районе осуществлялось на движущие суда.

Кроме того, широко распространение получили также нападения на джонки и рыбацкие баркасы, сотнями отправляющиеся из Вьетнама и Камбоджи к берегам Гонконга, Малайзии или Таиланда – промежуточным пунктам на пути к постоянному жительству в США, Канаде или Франции [3].

В 1991 году в Куала-Лумпуре был открыт Центр информации по пиратству (Piracy Reporting Centre (PRC)), который занимается сбором и анализом информации о пиратских нападениях по всему миру, ведет их статистику и выпускает ежегодные доклады по этой проблеме.

PRC входит в Международное морское бюро (International Maritime Bureau (IMB)), которое является некоммерческим отделением, расположенной в Париже, Международной торговой палаты (International Chamber of Commerce (ICC)).

Анализируя ситуацию в Мировом океане, Международное морское бюро выделяет несколько районов, где пиратская активность фиксируется уже давно и имеет значительные масштабы. К таким районам относятся воды Карибского бассейна, западной Африки, Аденского залива и берега Сомали, а также Индийского субконтинента и Юго-Восточной Азии [8].

Согласно ежегодному докладу Центра информации по пиратству (PRC) в 2009 году в мире официально было зарегистрировано 406 случаев пиратства и вооруженного ограбления [9]. 2009 – уже четвертый подряд год, в котором число зарегистрированных случаев пиратства последовательно увеличивается. До этого сообщалось о 239, 263, и 293 пиратских инцидентах в 2006, 2007 и 2008 годах соответственно. Воды Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии прочно занимают второе место, после Африки, по количеству нападений на торговые суда. В 2009 году здесь было зарегистрировано 68 пиратских нападений.

Год от года изобретательность и дерзость пиратов только растет. В мире значительно увеличивается число пиратских нападений с применением огнестрельного оружия (240 в 2009 году) и захватом заложников (1052 в 2009 году). В АТР в 2009 году в заложники было взято 89 моряков, для сравнения в 2007 году в плен попало всего 29 человек [7].

Очевидно, что ежегодный рост пиратской активности в Мировом океане и в АТР в частности не может не тревожить мировую общественность. Пиратские нападения сегодня, как и много лет назад, угрожают безопасности морских коммуникаций и создают угрозу стабильности в Восточной Азии.

Литература

1. Григорян В.Л., Дмитриев В.И. Пиратство, разбой и терроризм на море. М.: Академкнига, 2004. 135 с.
2. Киселев В.И. Пираты Дальнего Востока. Артемовск: Клуб «Ветеран», 2002.
3. Моджорян Л.А. Терроризм на море. Борьба государств за безопасность морского судоходства. М.: Междунар. отношения, 1991. 168 с.
4. Можейко И.В. Пираты, корсары, рейдеры: очерки истории пиратства в Индийском океане и Южных морях (XV-XX века). М.: Наука, 1991. 348 с., ил.
5. Тернбул С. Самураи. Военная история. СПб.: Издательская группа «Евразия», 1999. 432 с., ил.
6. Graham G.O. Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2006.
7. ICC International Maritime Bureau. Piracy and armed robbery against ships, 2008.
8. ICC International Maritime Bureau. Piracy and armed robbery against ships, 2009.
9. ICC International Maritime Bureau. Piracy and armed robbery against ships, 2010.