

Геополитика «новой волны»: обзор факторного пространства пиратской среды

© Д.А. Цезарь

Дипломатическая академия МИД России, Москва, 119021, Россия

Рассмотрено влияние различных факторов на пиратскую среду, относительно недавно сформированную в том виде, в котором она образовалась на международной политической арене. Ввиду усиления в XXI в. глобальной угрозы международного морского пиратства структура пиратской среды требует более основательного изучения. Для разработки инновационных мер борьбы с пиратской средой представляется особенно важным уделить внимание всестороннему учету факторов, влияющих на пиратскую среду, а также обозначить приоритеты геополитического стратегического планирования: применение стратегического сдерживания, усиление контроля над проливами, противодействие пиратской среде в информационно-сетевых войнах.

Ключевые слова: пиратская среда, факторное пространство, глобальная угроза, региональные конфликтные узлы, международное морское пиратство, политическое прогнозирование.

Предпосылки для трансформации международного морского пиратства в глобальную угрозу. В XXI в. увеличилось количество противоправных актов, в том числе террористических, совершаемых против безопасности морского судоходства. Кроме того, с 2009 г. сохраняется устойчивая тенденция к увеличению районов действия современных пиратов. Пиратские формирования, используя новые и новейшие технологии, укрепили свою информационную и снабженческую базы, расширили сферу влияния.

Увеличился перечень угроз человечеству от международного морского пиратства: это, прежде всего, угроза жизни людей, похищения материальных ценностей, воздействия на международные торгово-экономические отношения, региональной безопасности, военного характера, конкретным транснациональным компаниям (ТНК), срастания международного морского пиратства с морским терроризмом.

Исходя из выявленных угроз можно определить совокупность факторов-катализаторов для роста пиратской активности: политические (клановые междоусобицы), социальные (нищета населения, отсутствие иных, сколько-нибудь обеспечивающих существование, источников дохода) и экономические (транспортировка через пиратоопасные акватории стратегически важных грузов).

Согласно данным Международного морского бюро, выявлено смещение центра пиратской среды за последние несколько лет (2013–

2015 г.) из Аденского залива (Сомали) в Юго-Восточную Азию (Вьетнам, Сингапур, Таиланд) и Гвинейский залив (Либерия, Нигерия). Современным фактором, влияющим на формирование пиратской среды, в последнем случае является Алмазный пояс Намибии, формирующий курсирование через акваторию Атлантического океана торговых кораблей международных алмазных монополистов и в том числе международного синдиката. Отмечается, что смещение акцента в области пиратоопасных морских путей совпадает с траекторией алмазных путей.

В рамках кодификации морского пиратства, включающей в себя международные договора (Женевская конвенция об открытом море 1958 г., Международная морская конвенция 1982 г., Конвенция о борьбе с захватом заложников 1979 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 г., Вашингтонский договор от 6 февраля 1992 г.) и национальные правовые акты, существует ряд проблемных аспектов.

Так, в отношении борьбы с морским пиратством статья 110 Конвенции ООН по морскому праву, ратифицированной большинством стран, за исключением США, запрещает военным кораблям сразу открывать огонь по предполагаемым пиратам, требуя сначала отправить досмотровую команду и выяснить, действительно ли они являются пиратами. Однако особая резолюция Совета Безопасности ООН разрешает иностранным кораблям при непосредственном согласии правительства Сомали преследовать пиратов в сомалийских водах. Другая резолюция Совбеза ООН, принятая в середине декабря 2008 г., дала военным право проводить наземные операции против пиратов.

В настоящее время некоторые государства не ввели в свое законодательство состав пиратства. Это особенно характерно для стран, не имеющих морского побережья. У некоторых государств в национальном законодательстве предусмотрены меры против морского терроризма, а не пиратства (Швеция). Другие страны внесли указанный состав в свое законодательство, но лишь после случаев пиратских актов. Также следует отметить архаичность некоторых кодексов. В частности, Уголовный кодекс Нидерландов содержит нормы о каперах и каперских свидетельствах (ст. 388, 389), хотя каперство было отменено еще в 1856 г. Кроме того, в законодательстве некоторых стран (например, Украины) до сих пор действует запрет официального включения вооруженной охраны в состав судов.

Также остается нерешенным вопрос возможности судовой самообороны в случае возникновения угрозы пиратского акта.

В настоящее время имеется положительный опыт внесения изменений в национальное законодательство Франции и Бельгии. Францией сформированы особые подразделения патруля, осуществляющие контроль над судами по вылову тунца в Индийском океане, Бельгия предложила приставить охрану к своим судам, которым необходимо пройти вблизи Сомали. В конце 2015 г. правительство США рассмотрело возможность введения судовой самообороны на примере Франции.

Отдельной проблемой является решение вопроса о том, как поступать с захваченными пиратами. На данный момент не существует ни одной международной инстанции, которая обладала бы правом судить пиратов и отправлять их в тюрьму, как некогда морские суды. МИД Великобритании в 2013 г. издал особое предупреждение, из которого следует, что корабли британского флота не должны брать пиратов в плен, чтобы те не просили убежища. Во избежание этого пленных придется выдавать в страны, где к ним, скорее всего, будет применено жестокое обращение, что нарушает британский акт о правах человека.

Представляется необходимым совершенствование механизмов привлечения к ответственности за морское пиратство на международном и национальном уровнях и гармонизация используемых в национальном и международном праве понятий пиратства, придание им единообразной смысловой нагрузки, а также создание профильных региональных организаций по борьбе с международным морским пиратством посредством заключения заинтересованными сторонами партнерских соглашений по подготовке и осуществлению противодействия пиратству. В частности, может быть полезной разработка инициативного проекта целевой резолюции ООН по вопросам борьбы с пиратской средой.

Несмотря на активные усилия мирового сообщества и присутствие у побережья пиратоопасных регионов военно-морских сил целого ряда государств, включая Россию, акты пиратства и вооруженного разбоя продолжают представлять серьезную угрозу для жизни моряков и пассажиров судов, наносят ущерб безопасности судоходства, затрудняют оказание международной гуманитарной помощи Сомали, ведут к существенным экономическим убыткам для многих государств. Кроме того, на фоне политической трансформации мировых держав пиратские группы получают дополнительное финансирование от террористических формирований. В этой связи представляется целесообразным создание высокоорганизованных и эффективно действующих систем гражданской обороны, формирующих оперативно-стратегический уровень противодействия морскому пиратству.

Выявление факторного пространства как приоритет стратегического планирования национальной безопасности. Рост пиратской активности обусловлен факторным пространством, характерным

для стран пиратоопасных регионов и представленным совокупностью упомянутых факторов-катализаторов. Факторное пространство должно лежать в основе ключевых стратегических подходов международного сообщества к противодействию морскому пиратству.

Необходимо отметить, что в странах, где морская безопасность определяет торговые и экономические приоритеты, соответствующие вопросы отражены в основополагающих актах национальной безопасности: Стратегии национальной безопасности США, Национальной разведывательной стратегии Великобритании, Законодательных нормативах по безопасности Голландии. В России данные особенности отражены в Стратегии национальной безопасности России до 2020 г., Концепции внешней политики России от 12.02.2013 г., Морской доктрине России до 2020 г., Концепции внешней политики Российской Федерации от 12.02.2013 г., Военной доктрине Российской Федерации от 25.12.2014 г.

Подчеркивая степень опасности международного морского пиратства для нашего государства, следует отметить, что жертвами пиратских нападений, совершаемых в мире, нередко становятся граждане России, входящие в экипажи захватываемых судов, а также суда, плавающие под российским флагом. Кроме того, при исследовании смещения политических акцентов пиратской среды следует обратить особое внимание на усиление политического влияния России в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). Как отмечается в исследованиях по политологической конфликтологии Е.П. Бажанова, в настоящее время присутствует предрасположенность к экономическому и политическому сотрудничеству АТР и России, формируется так называемое «стратегическое партнерство» [1]. Вместе с тем в регионе имеются проблемы, которые затрагивают наши интересы и требуют соответствующей реакции [2]. Исследование геополитических приоритетов России в АТР в рамках противодействия международному морскому пиратству представляет собой стратегическую предпосылку для создания и укрепления дипломатических отношений.

Рассмотрим угрозу морского пиратства на путях транспортных морских коммуникаций с точки зрения национальной безопасности для Российской Федерации. Выделение факторного пространства для пиратской среды представляется особенно значимым, прежде всего, ввиду особого геополитического положения страны. Россия занимает первое место в мире по площади внутренних морских пространств (экономических зон). Протяженность морской государственной границы России, составляющая 2/3 от протяженности всей границы, является фактором, предопределяющим установление экономических отношений с большим количеством государств.

На морском континентальном шельфе расположена большая часть разведанных углеводородных запасов России. В российских терри-

ториальных водах содержатся большие запасы различных биологических ресурсов. По мнению президента России В.В. Путина, определенная колоссальной территорией Российской Федерации значительная ресурсная база Российского государства представляет собой «существенный фактор, определяющий роль и место России в нынешних и будущих международных политических и экономических отношениях» [3].

Значительно зависит от защищенности и эффективности морской экономической деятельности и уровень жизни проживающего на побережье населения (составляющего около половины населения Российской Федерации).

В 2010–2015 гг. в морской экономической деятельности Российской Федерации наблюдалась положительная тенденция. В морской экономической зоне России ведется добыча различного углеводородного сырья (нефти и газа), осуществляется прокладка и строительство трубопроводов для поставки газа «Северный поток» и «Южный поток». Развитие получили добыча минерального сырья и морская энергетика. В морских акваториях и территориальных водах государственными и частными компаниями России размещены огромные и прибыльные материальные активы.

Но, к сожалению, при таком устойчивом росте эффективности деятельности Российской Федерации более масштабными становятся и современные угрозы ее экономической безопасности. В частности, международный морской терроризм и морское пиратство в морском пространстве характеризуются постоянным ростом масштабов и видов угроз безопасности.

Совокупность факторов в теории региональных конфликтных узлов. Экономические и геополитические интересы нашей страны, ее сырьевой, ресурсный, экономический и стратегический потенциалы в океане требуют постоянного и качественного обеспечения их безопасности. Указанный аспект превращает совокупность факторов, влияющих на безопасность морских пространств, в приоритет стратегического планирования для нашей страны.

Приведенные выше геополитические особенности определяют важнейшее значение морских путей как в интересах обеспечения внутренних перевозок, особенно в регионах, где морской и речной транспорт является безальтернативным видом транспорта, так и во внешнеэкономической деятельности. Россия эксплуатирует Северный морской путь, к эффективному использованию которого привлечено внимание многих частных компаний, государств и международных организаций.

В частности, некоторыми государствами предприняты попытки ограничения возможности выхода России к мировому морскому

пространству посредством изменения правового статуса субъекта малого предпринимательства, проливов в Черном море, острова Шпицберген и прилегающих ему островов. Подобная проблема представляется региональным конфликтным узлом в свете территориальных споров России с Японией из-за Южных Курил, Китаем и Тайванем из-за сферы интересов в Тайваньском проливе, а также акваториальных сфер влияния в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях между Китаем, Тайванем и Японией. Особенности подобных региональных конфликтных узлов в значительной мере исследованы учеными-политологами Е.П. Бажановым и О.П. Ивановым, в частности, в свете усиления политического влияния стран АТР. Так, Е.П. Бажанов в своих исследованиях проводит характеристику очагов региональных конфликтных узлов, а также выявляет особенности дипломатической стратегии СССР, а позднее и Российской Федерации в АТР, в рамках которой устанавливаются дипломатические отношения с Южной Кореей, Китаем и в более поздний период — с Таджикистаном, КНДР в рамках решения проблем обеспечения национальной безопасности [4].

О.П. Иванов приводит доводы в пользу геополитической стратегии усиления контроля над проливами, через которые проходят основные грузопотоки (на примере Малаккского пролива, посредством которого товары идут через Индийский океан в Восточную Азию), что позволит государству-контролеру влиять на политику многих азиатских государств [5].

Кроме того, для позиции России на Северном морском пути представляет угрозу запуск Китайской судоходной компанией с 2013 г. регулярных коммерческих рейсов ледокольных судов-снабженцев. Китай начал подготовку ледоколов специального класса, вышел на высокие результаты экономически выгодных грузоперевозок в Европу, а эксплуатация первого запущенного указанным маршрутом судна «Снежный дракон» положила начало проведению Китаем мероприятий по подготовке квалифицированных специалистов ледокольного флота.

Успешность эксплуатации данных морских акваторий в интересах стабильного экономического развития Российской Федерации во многом зависит от безопасности судоходства по морским путям, в том числе и от угроз пиратских актов.

Устойчивое и бесперебойное функционирование водного транспорта страны положительно влияет на военно-политическую, экономическую и экологическую безопасность Российской Федерации, тогда как увеличение пиратских актов в акваториях России представляет угрозу вышеуказанным сферам.

Вербальное моделирование как основа социально-политического прогнозирования. С распространением угрозы в интеллекту-

альном пространстве меняющегося мира и учетом влияния глобальной конкуренции информационного противоборства на мировой политической арене борьба с пиратством приобрела значение для современных российских и зарубежных ученых в сфере управления международными конфликтами [6]. В данной области для целей социально-политического прогнозирования представляются наиболее целесообразными и эффективными методы вербального моделирования.

Так, современные аналитические модели политических явлений и процессов, используемые в международной и российской практике (например, конструктивистская модель С. Эйзенштадта, экономико-политическая модель Д. Кеннета, офшорного балансирования О.П. Иванова), базируются на анализе факторов, влияющих на них.

Рассмотрим в факторном разрезе явление международного морского пиратства. Одним из основных факторов, влияющих на существование и функционирование пиратских групп, является социально-политическая сущность пиратской среды, которая во многом отражает внутреннюю обстановку в стране, ее нахождение, а также на правительства стран, которым она диктует свои условия в силу захвата кораблей, экипажей и грузов, принадлежащих другим государствам.

Пиратство как социально-политическое явление предполагает совершение вооруженного насилия во время захвата чужой собственности в море — корабля, груза, команды с целью как финансового обеспечения жизни (характерно для бедных стран, например, Сомали), промысла для получения большого дохода, так и воздействия на транснациональные корпорации, конкретные транспортирующие компании (криминальный характер явления характерен для сформированной в определенном регионе пиратской среды), дестабилизации политической обстановки в регионе, воздействия на конкретное государство (национальные интересы пиратской либо террористической группировки), дестабилизации международной обстановки.

Современное морское пиратство, как и терроризм, включает в себя такую сторону международных отношений, как противоборство политических субъектов и, таким образом, получает развитие в условиях политической нестабильности. Примерами могут послужить нападение военных судов Сомали на корабли, доставлявшие продовольственную помощь от ООН вследствие распада правительства Сомали (захват сухогруза «Розен», зафрахтованного Всемирной продовольственной программой ООН в 2007 г.) и мероприятия экологических организаций Sea Shepherd Conservason Society, направленные против браконьерских рыбацких судов.

В разрезе сегодняшней международной политической обстановки, для которой характерна военно-политическая напряженность,

следует понимать опасность последствий развития пиратства. Пограничные конфликты, пиратские нападения на стратегически важный груз могут привести к дипломатической, а также вооруженной борьбе между странами. Следствием этого может быть война между странами-участниками политического конфликта, а также противоборство ведущих международных организаций.

В связи с изложенным рассмотрим фактор военно-политической нестабильности страны (региона).

Если взглянуть на проблему пиратства в Аденском заливе и угрозу морским коммуникациям, которую оно составляет, с позиции государства, претендующего на абсолютное мировое лидерство (например, США), то напрашивается неожиданный вывод. Пиратство в Сомали является политическим инструментом в случае необходимости организации надежного канала для транспортировки денег и оружия в горячие точки, в которые все это невозможно поставлять легально по причине наличия международных санкций и ограничений. При этом пиратство выступает как идеальный канал переброски оружия с его последующей легализацией в зоне очередного вооруженного конфликта, а также канал для транзита финансовых средств.

Исторический пример — борьба за власть в Юго-Восточной Азии. Между XV и XIX в. воды Малайзии играли ключевую роль в политической борьбе за власть. Наряду с местными властями противоборствующими сторонами также были европейские колониальные державы, такие, как Португалия, Голландия и Британия.

Следует отметить особую роль захвата пиратскими группами военных кораблей. Являясь не только собственностью государства, но и составной частью его вооруженных сил, военный корабль пользуется полным иммунитетом на основе давно установившегося обычая, закрепленного в договорном праве. Современным примером может послужить захват в Аденском заливе российского военного корабля «Неустрасимый», в результате которого была похищена большая партия оружия.

Факторы стратегического сдерживания и информационно-сетевой войны. Военно-политический фактор в настоящее время приобретает новое значение и представляется крайне важным. Противостояние международного пиратства и международного сообщества предполагает угрозу транснациональных военных конфликтов на региональном и глобальном уровнях. С другой стороны, борьба с международным пиратством привела к установлению различия между традиционными военными угрозами XX в. и новыми угрозами в XXI в. и изменениям баланса сил и характера будущих военных столкновений.

Говоря о данном факторе, представляется целесообразным отметить фактор стратегического сдерживания и фактор информационно-

сетевой войны, являющиеся особенностью транснационального политического пространства.

Фактор стратегического сдерживания осуществляется посредством стратегических наступательных и оборонительных сил государств, оснащенных высокоточным оружием, и предполагает транспарентность боеспособности, количественно-качественный уровень военной опасности, находящийся в корреляции с военной мощью государства-агрессора (коалиции агрессивных государств), векторную направленность конфликта, потенциальную управляемость, склонность к поиску компромисса.

Исторически стратегическое сдерживание для России выделено исследователями как императив обеспечения суверенитета и безопасности, характеризующий «сторожевое и оборонительное положение» [7]. Вместе с тем в XXI в. на фоне появления эволюционных концепций ядерного стратегического сдерживания оно сформировалось в инструмент формирования условий устойчивого развития стран, направленный на сохранение суверенитета и обеспечение возможности проведения самостоятельной политики. В числе инновационных характеристик фактора можно выделить направленность на создание необходимой оборонной мощи государства, опирающейся на все возрастающие экономические возможности, высокотехнологическую оборонную промышленность, активную упреждающую политико-дипломатическую и информационную деятельность по предотвращению и разрешению конфликтных ситуаций мирными, политическими средствами, организацию эффективного информационного противоборства, в том числе реализацией политико-дипломатических, экономических, информационных и других акций, при возникновении угрозы акторов политического конфликта — демонстрацию военного присутствия и военной силы.

Фактор информационно-сетевой войны (ИСВ) получил комплексный характер и обрел вес примерно в конце XX в., на фоне разработки эффективных технологий скрытого разрушительного воздействия на основы государственности [8]. Как правило, целью ИСВ является прочное закрепление стратегически важных ресурсов политического актора за геополитическим агрессором. При этом информация рассматривается как отдельный объект ИСВ, так и потенциальное оружие как выгодной цели [9].

В государствах пиратоопасных регионов можно отметить влияние пиратской среды на разрушение военно-промышленного комплекса (каналы сбыта оружия, наличие у центра пиратской среды информационных центров сбора информации о прохождении кораблей, перевозящих военные и стратегически важные грузы), реформирования экономического строя (вынужденный переход необеспеченных слоев населения в пиратские формирования вследствие невозможности эко-

номического восстановления стран в послекризисный период), реформирования армии, образования, пенсионного обеспечения населения. При задействовании фактора ИСВ характерно участие основных общественных институтов: СМИ, религиозных организаций, учреждений культуры, неправительственных организаций, общественных движений, финансируемых из-за рубежа, научных институтов. Таким образом, данный фактор охватывает географическую (контроль над территорией посредством информационно-разведывательных систем), экономическую (навязывание систем кредитования, ввод эмбарго, санкций), идеологическую (распространение дезинформации о статусе геополитического агрессора), сетевую (компьютерные атаки на вычислительные и коммуникационные системы в целях похищения политически важных данных) сферы общества.

Иные факторы пиратской среды. Пиратская среда влияет не только на локальные процессы, затрагивает интересы людей, проживающих в данной конкретной деревне, области, а в последние годы приобрела влияние на внутреннюю политику целого государства и на внешнюю политику многих стран.

Рассмотрим влияние пиратской среды на мировую экономику и международную стабильность. Экономический фактор выражается прежде всего в численном значении мировой экономики, особенно сейчас, во время перехода экономик многих стран в рецессию, в том числе в связи с усилением угрозы ИГИЛ. В 2011 г. общий объем выкупа пиратами составил 146 млн долларов. В 2012 г. эта сумма уменьшилась до 31,75 млн долларов. Снижение в 2012 г. количества заканчивающихся захватом судов нападений может быть вызвано присутствием в районе Африканского Рога кораблей ВМС ряда стран, осуществляющих мероприятия в рамках международных усилий по борьбе с пиратством. В 2013 г. экономический ущерб от пиратской деятельности составил 6 млрд долларов, в 2014 г. — 3–3,2 млрд долларов. За первое полугодие 2015 г. и за текущие месяцы зафиксировано большое количество случаев пиратства, что говорит о возможном росте экономического ущерба.

Исходя из того, что доля морского транспорта в суммарном мировом грузообороте составляет более 60 %, а также с учетом некоторых особенностей его развития, в частности формирования новых морских путей, образования особых их сгущений на некоторых направлениях, усиления монополизации судоходства, обострения борьбы за грузы, можно сделать вывод о возросшем экономическом влиянии пиратской среды.

Еще один важный фактор, позитивно влияющий на формирование и существование пиратских групп, — стабильно низкий уровень образования. Действительно, по исследованиям зарубежных ученых, пиратская среда в целом ряде стран с весьма невысоким уровнем

развития и нестабильной внутривнутриполитической ситуацией является источником существования для довольно больших групп населения.

В апреле 2013 г. Морским ситуационным центром по борьбе с пиратством совместно с Далхаузским университетом США была разработана 25-летняя программа (Далхаузский проект). Программа включает в себя политику развития международных мер борьбы с пиратством и междисциплинарные исследования для действий в прибрежных регионах, а также на море, и посвящена изучению правовых и социальных условий, вызвавших развитие пиратства в различных регионах. Далхаузский проект также предусматривает классификацию стран риска на сильные с политической, экономической, военной, социальной устойчивостью, а также слабые государства.

Согласно проекту, слабые государства в основном могут быть охарактеризованы широким спектром географических, физических или экономических ограничений. Некоторые из этих государств имеют этнические, религиозные, языковые или межобщинные очаги напряженности, которые приводят к росту жестокости населения. В ряде случаев высокий и постоянно увеличивающийся уровень городской преступности, ухудшение инфраструктуры, школ, больниц, а также ослабление государственности и влияния государственных служб также являются характеристиками подобных государств. Список «слабых государств» в проекте возглавляют Сомали, Йемен, Судан, Эритрея и Эфиопия. Ни одна из этих стран не имеет средств для обеспечения соблюдения норм законодательства в пределах своих границ, не говоря уже об отсутствии попыток организации международного сотрудничества для противодействия морской среде.

С учетом приведенных особенностей можно предположить, что пиратские группы наиболее вероятно будут существовать и осуществлять свою деятельность преимущественно в слабых государствах, так как чтобы обеспечить комфортные условия работы для минимизации количества пиратских нападений, необходим определенный уровень государственности, социальной и экономической защиты.

При этом часто задействуется рассмотренный ранее на примере России геополитический фактор, оказывающий непосредственное влияние на формирование пиратских групп. Данный фактор учитывает протяженность морской границы, расположение на континентальном шельфе запасов минерального сырья и биологических ресурсов. Водные пути обладают особой важностью как в интересах обеспечения внутригосударственных перевозок, особенно в регионах, где морской и речной транспорт является безальтернативным видом транспорта, так и во внешнеэкономической деятельности.

Кроме того, следует принимать во внимание зависимость социального уровня проживающего на побережье населения от защищенности и эффективности морской экономической деятельности.

Пираты во многом зависят от внешнеполитической поддержки и экономической помощи, которую им оказывают близкие по ориентации круги. Система коррупции позволяет пиратам соблюдать свои экономические интересы без вооруженных столкновений, основываясь на разделе сфер влияния. В качестве примера можно привести Пунтленд. Бывшие убогие рыбацкие деревушки в Пунтленде, обеспечивающие пиратские базы, сегодня превратились в крупные потребительские центры.

При исследовании систематичности совершения пиратских нападений в особо опасных регионах следует обратиться к составляющим решения на осуществление пиратского акта. Для совершения пиратского акта, в частности, необходимо финансирование, наличие вооружения, информационное и техническое обеспечение, качественно спланированные сценарии совершения пиратского акта и принятие мер по подготовке к реализации спланированных сценариев.

Кроме того, анализ статистики, приведенной Международным Морским бюро, показывает, что когда происходит пиратское нападение, усиливается охрана, реализуется похищенный вследствие пиратского нападения товар. Однако на дне долго не пробудешь, и происходит подготовка следующего нападения.

Сумма, на которую деревня может прожить в течение нескольких месяцев, составляет примерно 10 000 долларов. За некоторое время (согласно анализу, 4–6 месяцев) она расходуется практически полностью, причем определенный процент идет государственным чиновникам, бизнесменам, кланам, ополченцам и религиозным лидерам в качестве взяток и сборов на развитие, чтобы гарантировать невмешательство политиков в пиратский бизнес, после чего происходит подготовка нового нападения, а затем — его реализация.

Итак, по исследованиям зарубежных и российских политологов, международное морское пиратство представляет собой опасность для мирового сообщества ввиду того, что затрагивает политический, военный, экономический, информационный, правовой и социальный аспекты и несет последствия для общественной безопасности и состояния социально-политической обстановки в мире.

В целях обобщения выводов о факторах, влияющих на существование и функционирование пиратских групп, можно объединить их в понятие «факторное пространство» с подразделением на следующие группы (категории):

- внутренние: политическая и экономическая нестабильность, низкий уровень образования, отсутствие правительственного контроля, наличие региональных центров для координации сотрудничества по противостоянию пиратству, высокий уровень преступности, страховой интерес, военное значение перевозимого на борту судна груза;

- внешние: отсутствие общепризнанной эффективной договорной базы в области борьбы с пиратством, низкий уровень научно-технического сотрудничества государств в создании единой системы противодействия пиратству в регионе, несогласованность действий в совместных операциях по борьбе с пиратством, отсутствие единых подходов в борьбе с пиратством на международном и государственном уровнях, благоприятные физико-географические условия для пиратства в ряде регионов (проливы и т. п.), траектория движения корабля — заведомо известный пиратоопасный регион либо зона военных конфликтов, наличие дипломатического конфликта интересов между страной-владельцем корабля и страной, во владениях которой пролегает часть морского пути, исторически сложившееся пиратское сообщество, географическое положение страны, плохая связь между колониями страны и континентальным флотом, низкий уровень освоенности обходных морских путей;

- факторы, связанные с проблемами судна: плохая оснащенность средствами наблюдения (мониторинга), отсутствие средств защиты на судне (низкий уровень безопасности на борту), небольшая скорость грузовых судов, некачественный уровень технических средств связи, маленький экипаж, низкий надводный борт.

Таким образом, факторное пространство представляет собой совокупность вышеприведенных факторов, влияющих на пиратскую среду.

Следует отметить, что борьба со средой, а не с явлением, требует расширения существующего спектра мер по борьбе с пиратством. Рассматривая факторы, следует обратить внимание на функциональные и геостратегические измерения трансформации вооруженных сил и революции в военном деле стран пиратоопасных регионов [10]. Кроме того, исследование факторного пространства, формирующего и оказывающего влияние на пиратскую среду, представляется наиболее эффективным в рамках международных центров мониторинга водных пространств. Как отмечает исследователем-политологом А.Д. Шутовым, только объединенными силами можно не допустить потенциально опасных для международного сообщества ситуаций [11].

В.В. Шумов, исследователь моделирования в области противодействия терроризму, отмечает, что в рамках борьбы с такими явлениями, как терроризм, требуется создание трехуровневых концепций борьбы, включающих в себя разработку процедур государственной политики и управления, координацию и контроль, оперативные процедуры для сдерживания, предотвращения, противодействия и прогнозирования террористической деятельности.

Широкое распространение моделирования в политике определено необходимостью всестороннего анализа при противодействии

глобальным угрозам международному сообществу. В.М. Шавер, исследователь моделирования в области криминалистики, приводит доводы в пользу того, что для выработки систем приемов и методов обнаружения и исследования доказательств необходимо, в первую очередь, изучить способы и методы совершения преступлений и что такое изучение составляет центральный элемент метода, имплементируемого в сфере исследования [12].

Анализ приведенных факторов представляется наиболее эффективным на основании определенной модели оценки. При расчете влияния каждого фактора возможно прогнозирование пиратских нападений в рассматриваемом регионе [13].

Кроме того, при проведении оценки факторного пространства представляется возможным программирование трансформации политического общества с учетом влияния оцениваемых факторов (например, стратегическое сдерживание, ИСВ).

При этом важно обращаться к эмпирическим данным международных центров сбора и анализа информации о пиратских нападениях, в том числе по результатам миротворческих операций по урегулированию конфликтов, операций военного патрулирования и мер силового противодействия пиратским актам.

В свою очередь, принимая во внимание основные факторы, можно воздействовать на пиратскую среду, к примеру, отрезая плавучие базы на перифериях. В качестве позитивных примеров можно привести антипиратскую операцию, предпринятую французским судном FS Siroco сил антипиратской коалиции (EU NAVFOR) 18 января 2014 г. совместно с японским JS Samidare, освободившими экипаж каботажного парусного судна, использовавшегося в качестве плавучей базы пиратов, а также голландскую операцию в рамках миссии ЕС по захвату плавучей базы пиратов Сомали, произведенную экипажем корабля Johan de Witt 24 января 2015 г.

Процессы развития в политике, обществе складываются из множества контуров управления и (или) самоуправления. Как отмечается в исследованиях в области политического управленческого моделирования А.А. Аникина, каждый из них — целенаправленный информационно-управляющий процесс, для которого должен быть произведен учет влияния факторов внешней среды и внутреннего построения — эндогенных и экзогенных факторов влияния [14].

Итак, подобная модель при наличии точных статистических характеристик преступлений прошлого периода времени (интраполяционный анализ) могла бы использоваться специальными структурами в борьбе с пиратской средой для оказания сопротивления и предотвращения случаев международного морского пиратства, а также прогнозирования ситуации в особо опасных регионах.

Анализ факторов, воздействующих на пиратскую среду, крайне важен для формирования способов воздействия на международную пиратскую обстановку в целях обеспечения безопасности международного судоходства и стабилизации мировой политической обстановки. Использование новых высокотехнологичных методов борьбы позволит сузить районы поиска очагов международного морского пиратства, а также своевременно отразить угрозу пиратской атаки, что немаловажно в современных политических условиях, ведь данная проблема может служить предпосылкой к увеличению и разрастанию международных конфликтов, увеличить риск возникновения военных угроз и привести к разрыву дипломатических отношений между странами пиратоопасных регионов.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Бажанов Е., Бажанова Н. *Многополюсный мир = The Multipolar World*. Москва, Восток-Запад, 2010, с. 160, 162.
- [2] Бажанов Е.П. Значение Дальнего Востока в Евразийской геополитике России. Интервью. *Persona Grata. Евразийский юридический журнал*, 2013, № 1, с. 8.
- [3] Путин В.В. Россия и меняющийся мир. *Российская газета*, 2012, № 664, с. 14.
- [4] Бажанов Е.П. Россия между Западом и Востоком. В кн.: *Современный мир и геополитика*. Москва, Канон+, 2015, с. 9–47.
- [5] Иванов О.П. Военно-политическая стратегия США в АТР. В кн.: *Современный мир и геополитика*. Москва, Канон+, 2015, с. 309–326.
- [6] Неймарк М.А., ред. *XXI век: перекрестки мировой политики*. Москва, Канон+, 2014, 423 с.
- [7] Бердяев Н.А. *Судьба России: опыт по психологии войны и национальности*. Москва, Философское общество СССР, 1990, 240 с.
- [8] Карякин В.В. *Геополитика третьей волны: трансформация мира в эпоху постмодерна*. Москва, Граница, 2013, 432 с.
- [9] Розина В.А. Информационные войны в период политической конъюнктуры. *Обозреватель Observer*, 2015, № 9, с. 79–86.
- [10] Иванов О.П. *Военная сила в глобальной стратегии США*. Москва, Восток-Запад, 2008, 198 с.
- [11] Шутов А.Д. О правде истории и современной политике. *Мир и политика*. URL: <http://mir-politika.ru/225-o-pravde-istorii-i-sovremennoy-politike.html> (дата обращения 12.01.2015).
- [12] Шавер В.М. Предмет и метод советской криминалистики. *Социалистическая законность*, 1938, № 6, с. 66–67.
- [13] Шумов В.В. Модели противодействия терроризму. *Пространство и время*, 2012, № 3, с. 175–177.
- [14] Аникин В.И. *Теория и практика управления во внешнеполитической деятельности*. Москва, Научная книга, 1999, 384 с.

Статья поступила в редакцию 26.08.2016

Ссылку на эту статью просим оформлять следующим образом:

Цезарь Д.А. Геополитика «новой волны»: обзор факторного пространства пиратской среды. *Гуманитарный вестник*, 2016, вып. 8.

<http://dx.doi.org/10.18698/2306-8477-2016-08-378>

Цезарь Дарья Алексеевна — соискатель ученой степени канд. полит. наук Дипломатической академии МИД России, заместитель начальника отдела подготовки и экспертизы правовых актов Управления правового обеспечения и имущественных отношений Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. e-mail: elfdariamiheeva-007@rambler.ru

Geopolitics of the “new wave”: an overview of the factor space of the pirate environment

© D.A. Tsesar

Diplomatic Academy of Russian Foreign Ministry, Moscow, 119021, Russia

The article discusses the influence of various factors on the pirate environment recently emerged in the form in which it exists at present in the international political arena. Due to the escalating global threat of international maritime piracy in the XXI century the pirate environment structure requires a more thorough study. In order to develop innovative measures of counteracting the piracy environment it is especially important to pay attention to the mainstreaming the factors influencing the pirate environment, as well as to identify the priorities of geopolitical strategic planning: the application of strategic deterrence, increasing control over the straits, the interdiction to the piracy environment in the global information network wars.

Keywords: *piracy environment, factor space, global threat, regional conflicting zones, international maritime piracy, political prediction.*

REFERENCES

- [1] Bazhanov E., Bazhanova N. *Mnogopolusnyy mir* [The Multipolar World]. Moscow, Vostok — Zapad Publ., 2010, pp. 160, 162.
- [2] Bazhanov E.P. *Evraziyskiy juridicheskiy zhurnal — Eurazian Law journal*, 2013, no. 1 (56), pp. 5–14.
- [3] Putin V.V. *Rossiyskaya gazeta — The Russian newspaper*, 27.02.2012, no. 664, p. 14 (accessed October 12, 2014).
- [4] Bazhanov E.P. *Rossiya mezhdru Zapadom i Vostokom* [Russia between East and West]. In: *Sovremennyy mir i geopolitika* [The present-day world and geopolitics]. Moscow, Kanon+ Publ., 2015, pp. 9–48.
- [5] Ivanov O.P. *Voенно-politicheskaya strategiya SShA v ATR* [The military and political strategy of the USA in the Asia-Pacific region]. In: *Sovremennyy mir i geopolitika* [The present-day world and geopolitics]. Moscow, Kanon+ Publ., 2015, pp. 309–326.
- [6] Nejmark M.A., ed. *XXI vek: perekrestki mirovoy politiki* [XXI century: the intersection of world politics]. Moscow, Kanon+ Publ., 2014, 423 p.
- [7] Berdyaev N.A. *Sudba Rossii: opyt po psikhologii voyny i natsionalnosti* [The fate of Russia: experience in the psychology of war and nationality]. Moscow, Filosofskoe obshchestvo SSSR Publ., 1990, p.7.
- [8] Karyakin V.V. *Geopolitika tretyey volny: transformatsiya mira v epokhu postmoderna* [Geopolitics of the third wave: the transformation of the world in the postmodern era]. Moscow, Granitsa Publ., 2013, 432 p.
- [9] Rozina V.A. *Obozrevatel — Observer*, 2015, no. 9 (308), pp. 79–86.
- [10] Ivanov O.P. *Voennaya sila v globalnoy strategii SShA* [Military force in the US global strategy]. Moscow, Vostok–Zapad Publ., 2008, 198 p.
- [11] Shutov A.D. *Mir i politika — World and Politics*, 2011. Available at: <http://mir-politika.ru/225-o-pravde-istorii-i-sovremennoy-politike.html> (accessed December 12, 2015).
- [12] Shaver V.M. *Sotsialisticheskaya zakonnost — Socialist Legality*. 1938, no. 6, pp. 66–67.

- [13] Shumov V.V. *Prostranstvo i vremya — Space and Time*, 2012, no. 3, pp. 175–177.
- [14] Anikin V.I. *Teoriya i praktika upravleniya vo vneshnepoliticheskoy deyatel'nosti* [The theory and practice of management in the foreign policy]. Moscow, Nauchnyakniga Publ., 1999, 384 p.

Tsesar D.A., applicant for the degree of candidate of political sciences, Diplomatic Academy of the Russian Foreign Ministry, Deputy head of the Department of Preparation and Expert Appraisal of Legal Acts, The Office of Legal Support and Property Relations of the Federal Agency for Air Transport, Ministry of Transport of the Russian Federation. e-mail: elfdariamiheeva-007@rambler.ru