

МАЛАККСКИЙ ПРОЛИВ – ВОЗМОЖНЫ ЛИ ПУТИ К БЕЗОПАСНОСТИ?

Введение

Анализ предложенной, вроде бы региональной темы, между тем, несомненно, требует учета тех огромных глобальных факторов и сдвигов, которые происходят в последние годы на более широком океанском пространстве. Эти новейшие явления нашли отражение в ряде монографий американских, индийских, китайских и других экспертов и, в частности, в интересной статье известного историка и политолога П. Кеннеди «Подъем и падение флотов», появившейся в апреле 2007 г. в газете “International Herald Tribune”. Показав ключевые изменения в балансе сил в Мировом океане и различия в оценках европейскими и азиатскими государствами значимости морской силы ныне и в будущем, автор пришел к любопытным умозаключениям.

Их суть состоит в том, что развивается процесс постепенного ухода западных флотов (за исключением американского) из Мирового океана. На смену им появляются **азиатские флотилии**, возникающие с такой быстротой, что подобный феномен вызывает немало интригующих и тревожных вопросов: почему подобный тренд наблюдается в границах азиатского ареала? Каковы его стратегические последствия для регионального баланса сил? Как он может повлиять на решение проблем безопасности, связанных с охраной **проливов**, морских коммуникаций (**SLOCs**), возможными конфликтами и противоречиями в интересах новых **морских держав Азии**? Ответы на поставленные вопросы сложны, хотя бы потому, что это явление относительно недавнее и его особенности попадают пока в поле зрения экспертов¹. Тем не менее, с концепцией П.Кеннеди трудно не согласиться в силу ряда веских показателей.

Во-первых, причины феномена кроются в **морской природе географии** Азии: Япония, Филиппины, Тайвань, Индонезия, Сингапур, Шри Ланка – островные государства или архипелаги; две Кореи, Малайзия - полуострова, южноазиатский

субконтинент, по существу, тоже огромный полуостров. 40% 4-х миллиардного населения континента проживают на 70-километровой береговой полосе, где расположены крупнейшие мегаполисы и порты – Токио, Иокогама, Кобе, Килунг, Манила, Гонконг, Пусан, Киндао, Шанхай, Сингапур, Каланг, Мумбай и др.

Во-вторых, многие исторические события в Азии, взаимосвязи и торговля развивались по морю или вдоль азиатских берегов.

В-третьих, впечатляет статистика **увеличения объемов современной морской торговли** в Азии. Если в 1990 г. она составляла 585 млн. т, то спустя 15 лет – 1,6 млрд. т, т.е. 280% прироста. 50% контейнерных перевозок приходится на данный регион, не говоря о значительных нефтяных и газовых потоках (в Китай и Японию до 80-85%). В последующие два десятилетия потребности Китая в нефти удвоятся. Из 14 государств Восточной и Юго-Восточной Азии 12 зависят от поставок нефти со Среднего Востока через Малаккский пролив.

В-четвертых, идет бурный **подъем судостроения** в Азии, где Южная Корея, Япония, Китай и др. являются крупнейшими в мире строителями кораблей разного типа. К 2015 г., по расчетам. Китай обойдет всех и выйдет на первое место в мире. А поскольку потребности и аппетиты в нефти растущих азиатских экономик Китая, Индии и НИС возрастают, большая доля в новых кораблях будет принадлежать крупным танкерам наряду с огромными платформами, которые используют и для нефте- и газодобычи, и для военных целей.

В-пятых, пожалуй, удивительными являются **цифры роста военных флотов** Азии. С 2006 г. по численности морских военных кораблей и подлодок Китай, Южная Корея, Япония и Индия стали заметно превосходить Великобританию и Францию, которые всегда признавались ведущими морскими державами. По данным Jane`s Defence, в течение ближайших 2-х десятилетий азиатские флотилии могут пополниться на 80 – 100 субмарины. Эксперт IISI (Лондон) К.Миере, считает, что через несколько десятилетий флоты азиатских стран будут преобладать в Индийском океане².

При этом существенно - качественное технологическое перевооружение азиатских флотов, введение ими в строй на смену устаревших кораблей огромных платформ, вертолетных эсминцев, ракетносцев и авианосцев и т.п. Один из военно-морских экспертов подсчитал, что с 2009 г. азиатские государства стали ассигновать и будут расходовать на перевооружение флотов свыше 14 млрд. долл. ежегодно. Крошечный Сингапур опережает в этой сфере крупные соседние страны - Малайзию и Индонезию. Следует принимать в расчет растущие флоты Ирана, Пакистана, Вьетнама и др. И Китай и Индия планируют к концу текущего десятилетия достичь уровня флотов так называемой «голубой воды».

В-шестых, меняются **подходы** азиатских лидеров к **определению и оценке морской силы** - от бывшего полного контроля на море, островных владений, торговых путей, выстраивания системы баз и т.п. (предложенных на рубеже XIX и XX вв. морским теоретиком А.Т.Мэхеном, отцом американской океанской стратегии), до возможности ныне влиять в своих интересах на политику и поведение других стран не столько в открытом море, сколько с моря (с упором на охрану морских коммуникаций и амфибийные операции), необходимости тесного взаимодействия сухопутных и морских сил, а также разработки инновационных подходов к собственной морской стратегии и высокотехнологичных средств ее реализации и т.п.

В-седьмых, ныне безопасность подразумевает не только ее прямой военный аспект, но и **нетрадиционные стороны безопасности** - борьбу, прежде всего, с международным терроризмом, пиратами (потери из-за разгула пиратства достигали в 1998 – 2010 гг. от 8 до 16 млрд. долл. ежегодно), контрабандой, браконьерством, незаконными перевозками ОМУ; устранение последствий природных катаклизмов и деятельности человека на море и т.п. Индийский океан является одним из центров, где указанные аспекты безопасности обнажаются и проецируются наиболее явно. Все это закономерно ведет к расширению функций современных флотов.

В-восьмых, индоокеанская зона, по мнению оборонного аналитика Томаса П.М.Барнетта, нуждается едва ли не в наибольшей стабильности в целом по сравнению с другими моря-

ми, поскольку она наиболее **нюклиализирована**. К числу ядерных держав, чьи корабли курсируют по Индийскому океану, относятся США, Великобритания, Франция, Россия, Китай, Индия, Пакистан, Израиль. Индоокеанские коммуникации использовались для снабжения ядерными материалами, технологиями обогащения и иным оборудованием из Китая и Северной Кореи в Йемен, Ливию, Пакистан³.

Геофизические и геостратегические особенности Малаккского пролива** обуславливают его чрезвычайно высокую уязвимость, и значимость для обеспечения экономической и энергетической безопасности многих государств - членов АСЕАН, занимающих уникальное, если не ключевое место в данном регионе, США, Японии, Китая, Индии и др.

Ежегодно через Малаккский пролив проходят свыше 60 тыс. кораблей. По прогнозам японского министерства транспорта, к 2020 г. их число достигнет 114 тыс.⁴. Некоторые из них становятся объектом нападений местных пиратов, обладающих специфическими чертами. Часть их является бывшими моряками прибрежных стран, сменившими род занятий из-за низкой оплаты. Другие выступают в данной роли под видом якобы необходимой защиты рыболовецких судов и иногда их замечали в военной униформе морских сил безопасности. Зачастую к пиратам примыкали деклассированные элементы. По некоторым свидетельствам, их ряды пополнялись также за счет военных, бежавших после окончания войны из Вьетнама. Все это свидетельствует о весьма пестром социальном составе пиратства в ЮВА.

Министерство обороны США не раз обозначало в своих документах военно-стратегическую значимость 12 международных регионов с наиважнейшими **Choke-points (узкие горлышки)** для их океанской стратегии – пять из них находятся в Азии. Самый труднопроходимый из них – **Малаккский про-**

* В самой узкой части, у берегов Сингапура, его ширина достигает всего 2,5 км, что дает потенциал для столкновений, посадок на мели, разлива нефти. Видимо, не случайно еще в 15 в. образно утверждали: «кто установит господство в Малаккском проливе, тот возьмет Венецию за горло», которая в те времена была великим торговым городом.

лив. Общеизвестно, что судоходное движение через него во много раз интенсивнее, чем через Суэцкий или Панамский каналы.

Но проблемы его безопасности нельзя рассматривать в отрыве и от **общей ситуации в близлежащем ареале – в Южно-Китайском и Восточно-Китайском морях (ЮКМ и ВКМ) и их коммуникациях**^{*5}, и от **огромной дуги, простирающейся от Аденского и Персидского заливов до берегов Поднебесной и Японии.** Здесь, несмотря на заключенную в декабре 2002 г. Декларацию о кодексе поведения между прибрежными государствами, обстановка далека от спокойствия и стабильности. Более того, все еще существующий потенциал конфликтов нарастает из-за неопределенности и нерешенности принадлежности отдельных островов и споров, обострившихся в связи с открытием новых богатых месторождений нефти и газа вокруг них, наконец, из-за территориальных притязаний Китая. Происходят прямые столкновения между Вьетнамом и Китаем, Китаем и Японией, Филиппинами и Китаем, США и Китаем и т.д.

Тем не менее, это все-таки позволяет говорить о формирующемся обширном морском пространстве – о так называемом Большом Индийском океане и о тяготении, по крайней мере, его восточного ареала, к западной части Тихого океана.

По существу процесс идет параллельно интеграции Юго-Восточной Азии с Восточной в Большую Восточную Азию, но на водном пространстве. Именно сюда смещается фокус мировой политики, экономики и стратегии.

Сложный комплекс разнохарактерных интересов и противоречий между государствами в этих водах, различия в их подходах к проблемам традиционной и нетрадиционной безопасности, безусловно, требуют внимания и решения, удовлетворяющего те или иные их аспекты, иначе говоря, выстраивания принципов морского порядка в данном регионе. С этой целью с окончанием «холодной войны» и особенно с рубежа тысячеле-

* Транзит нефти через ЮКМ в 3 раза и в 15 раз выше, чем через Суэцкий и Панамский каналы соответственно (последний будет модернизирован к 2014 г.) Как ожидают, объем перевозок нефти по коммуникациям ЮКМ удвоится к 2020 г.

тий ими выдвигались смелые инициативы в части решения морских проблем на двустороннем и многостороннем уровнях, которые носили и общеглобальный, и конкретный региональный характер.

Магистральными из них стали – поиски создания атмосферы большего доверия и регулирования свободы мореходства, меры по охране коммуникаций и проливов, борьба с пиратами путем совместного патрулирования окружающих вод, обмена информацией, создания единых информационных центров, прямых совместных операций и т.п.

Японские инициативы и реакция на них

Япония стала самой инициативной и активной, поскольку эта бедная ресурсами страна ранее и более других была зависима от их поставок и товаров через Малаккский пролив для реализации ее «экономического чуда». Изначальными крупными предложениями стали попытки в 1997 г. создания трехстороннего **американо-японо-китайского диалога на море**, нацеленного, с одной стороны, на охрану морских коммуникаций, а с другой, - на нивелирование опасений Пекина по поводу американо-японского военного союза.

В мае 2000 г. Япония выдвинула проект **Соглашения о региональном сотрудничестве по борьбе с пиратами и вооруженным разбоем против кораблей в Азии (ReCAAP)**. Идеи японских властей не находили поначалу понимания в странах АСЕАН. Но Токио приступил к настойчивому проталкиванию их через Форум АСЕАН по проблемам безопасности (ARF), через структуры АСЕАН+ три (APT) на саммитах 1998, 1999, 2000, 2001 гг. и т.д., через АТЭС, через Диалог Шангри-ла (Shangri-la)⁶. После 11 сентября 2001 г. Япония расширила миссию Морских самообороны (JMDF), пошла на пересмотр некоторых статей Конституции, чтобы в большей мере выполнять свои союзнические обязательства в Индийском океане, используя проход через Малаккский пролив.

Путь к адекватному позитивному восприятию инициатив был весьма извилист и долог для Токио. Несмотря на взвешенный многосторонний подход Японии, некоторые проливные страны, например, Сингапур, проявляли подозрительность к

Токио, а позже к Дели в связи с их возможными выгодами от участия в американской глобальной антитеррористической кампании, в частности, установить их морское присутствие в Малаккском проливе. На встрече представителей береговой охраны, организованной по инициативе Токио в мае 2000 г., китайский делегат удивил ее участников отрицанием многосторонних принципов организации ReCAAP по борьбе с транснациональной угрозой, мотивируя свою точку зрения способностью китайских ВМС справиться с пиратами самостоятельно⁷.

Параллельно руководство Японии выступило в 2004 г. с предложением об участии в береговой охране Малаккского пролива совместно с Индонезией, Малайзией и Сингапуром, которое было встречено ими негативно.

Потребность в многостороннем сотрудничестве на море для борьбы с нетрадиционными вызовами и рисками была еще раз подтверждена во время ликвидации последствий 9-ти балльного землетрясения в Асехе (Индонезия) вблизи Малаккского пролива и цунами в Индийском океане в конце декабря 2004 г. Сформированная группа государств “*ad hoc*” в составе США, Японии, Австралии и Индии направила совместно в районы бедствия отряды кораблей с гуманитарной помощью. Китай оказывал ее самостоятельно. Находившийся в январе 2005 г. с визитом в Сингапуре глава японского Агентства по обороне Оно Йошинори обратился к прибрежным странам с призывом учесть подобный опыт и действовать так же слаженно и эффективно в деле защиты нефтяных коммуникаций в Малаккском проливе. Однако он не получил надлежащего одобрения – представители Малайзии и Индонезии остались глухи к его словам и заявили, что «волны цунами смыли и пиратов и их береговые базы в регионе Малаккского пролива, и ныне нет необходимости в помощи извне»⁸.

Через год после выдвижения японской инициативы ReCAAP, единственной на то время нацеленной целиком на борьбу с пиратами в Малаккском и других проливах на стыке океанов, в 2005 г. представители более 30 государств, неправительственных организаций и крупнейших судостроительных компаний встретились в Джакарте для детального обсуждения будущей структуры морской безопасности. Был разработан доку-

мент под названием «**Джакартская инициатива**», которая дала импульс другим не менее результативным встречам - в 2006 г. в Куала-Лумпуре и в 2007 г. в Сингапуре. Наконец-то были найдены принципы «Общего механизма» реализации поставленных задач с тем, чтобы они в основном удовлетворяли заинтересованные стороны. Документ стал беспрецедентным примером партнерства прибрежных стран и государств-пользователей в обеспечении охраны международного пролива в соответствии со статьей 43 Морской конвенции 1982 г. Были учреждены форум регулярного диалога, комитет по координации, фонд управления по вкладам государств-пользователей и т.п.⁹

Созданный информационный центр в Сингапуре, по мнению его исполнительного директора Йошияки Ито, заметно улучшил обмен информацией о передвижениях пиратов, способствовал эффективности оперативной деятельности и ее разведывательной составляющей. К 2011 г. его база данных расширилась с 14 государств до 26.

Наряду с указанными мерами Япония оказывала прямую материальную помощь, к примеру, Малайзии на сумму в 473 млн.иен или 4,млн. долл. На разного рода оборудование для наблюдения в Малаккском проливе. В декабре 2007 г. японское правительство предоставило Индонезии 3 патрульных катера и другое военное оборудование¹⁰.

Когда пиратство сместилось на западный фланг Индийского океана – в Аденский залив и к берегам Сомали, в Токио в июне 2009 г. был принят «конституционный закон о противодействии пиратству». Он в значительной мере расширял границы акций японских морских Сил самообороны и, в частности, дал возможность для передислокации ВМС Японии к югу, на 500 км (по замыслам, в том числе и для сдерживания акций растущего флота Пекина). В последующем в ответ на командирование китайского отряда кораблей в Аденский залив для борьбы с местными пиратами (что стало весьма сильным раздражителем для Токио), было принято в июле 2009 г. решение об обустройстве военной базы на Джибути, которая была уже открыта летом 2011 г. и будет обходиться Японии в 30 млн.

долл. ежегодно за аренду. Все это свидетельствует о кардинальных изменениях в морской стратегии Японии¹¹.

Особенности позиций государств АСЕАН

Уникальное положение в регионе Малаккского пролива **стран АСЕАН** оказывает знаковое воздействие на конструирование любых структур, нацеленных на решение его безопасности. Какие аспекты дают право судить об их ведущей роли помимо такой особенности, как природно-географическая локация? Во-первых, Мьянма, Малайзия, Бруней, Вьетнам и др. играют возрастающую роль в качестве ближайших источников богатых ресурсов для ряда государств и, прежде всего для Китая. Во-вторых, страны АСЕАН политически стабильны по сравнению с Ближним Востоком. В-третьих, они крайне заинтересованы в продолжении непрерывного и мирного экономического развития и национального строительства. Наконец, именно они вносят в первую очередь значительный, если не решающий, вклад в дело обеспечения открытости, безопасности и мирного порядка в регионе Малаккского пролива в условиях, когда зона стала фокусом самого пристального внимания Китая, рассматривающего этот наиважнейший пролив в качестве «главной артерии жизни» в бурном становлении страны как мощного глобального игрока.

В силу этих факторов и особой чувствительности стран АСЕАН к любым нюансам и подвижкам в складывающейся ситуации вокруг проливов и в курсах крупных держав, их позиции также эволюционировали и корректировались. Так, они отвергли предложение Китая 2003 г. использовать АРТ в качестве структуры безопасности, в рамках которой Пекин мог бы решать «Малаккскую дилемму». Пекин пытался достичь этого через двусторонние соглашения, например, с Малайзией в сентябре 2005 г., а также с Индонезией (о позиции и мерах Китая ниже).

Намереваясь ослабить вмешательство извне, не принимая ни японскую инициативу ReCAAP, ни американское предложение (март 2004 г.) о создании региональной безопасности для Восточной Азии (RMSI), три государства ЮВА самостоятельно сформировали в июле 2004 г. структуру **MALSINDO**

(позже к ней присоединился Таиланд) в составе свыше 17 кораблей для патрулирования Малаккского пролива. Была создана также «горячая линия» для срочной связи. Автономные и независимые действия трех государств ЮВА вызвали поток критики в их адрес со стороны военно-морских экспертов и академических кругов, которые указывали на ограниченность их финансовых средств и военно-технических мер, на отсутствие подготовки и должного опыта у соответствующих контингентов ВМС MALSINDO и т.п. В дальнейшем усилия MALSINDO были расширены за счет структур «Eye in Sky», «The Malacca strait surface Patrols» и др.¹².

Не остались в стороне США, но мотивация их критики была иного плана. С одной стороны, США представляли характер угроз в водах пролива и прилегающих морей иначе. Пентагон был обеспокоен в большей степени транспортировкой ОМУ, экспортом компонентов ракет, материалов двойного назначения и т.п., к примеру, из КНДР, а также решением конфликтов на море, что и было прописано адмиралом Томасом Фарго, одним из авторов Региональной морской стратегической инициативы (RMSI). А с другой, - США явно опасались того, что в ходе антитеррористической кампании, они могут столкнуться с некоторыми ограничениями в комфортности прохождения через проливы торговых и военных кораблей из Тихого океана в Индийский. Кроме того, Вашингтон не желал оказаться на обочине тех интеграционных процессов, которые бурно развиваются на стыке двух регионов – ЮВА и СВА.

Курт Кэмпбел, помощник секретаря по делам Восточной Азии и Тихого океана президента Б.Обамы и один из основателей Центра новой американской безопасности в г. Вашингтоне, считал, что, хотя США (при администрации Дж. Буша-мл.) в своей политике предпочитали традиционные двусторонние связи, характер меняющихся нетрадиционных региональных угроз вынуждает их ныне к большей вовлеченности в решении проблем безопасности на многосторонней основе.

На слушаниях в Конгрессе он разъяснил детали подхода к проблемам безопасности региона, смысл которого должен состоять в привлечении усиливающегося флота Китая и опоре на существующий союз с Японией, т.е. косвенно указал на необ-

ходимость развития трехсторонних отношений. Как представляется, по существу он повторял в какой-то мере японское предложение конца 90-х гг., но уже в другое время и в других условиях¹³.

В целом, асеановцы не желали бы ни чрезмерного натиска китайцев в ЮВА по всем направлениям, включая обеспечение безопасности коммуникаций, ни возможного объединения их с японцами и американцами, в том числе в части охраны Малаккского пролива, ни внедрения Вашингтоном принципов RMSI в регионе. Индонезия и Малайзия неоднократно критиковали инициативу Томаса Фарго как попытку прямого нарушения суверенитета их вод, как угрозу свободе рыболовства, как подготовку платформы для постоянного американского и иного присутствия в проливе и т.п.

Но руководители стран АСЕАН понимали также высокую стоимость надлежащего контроля пролива, возможность столкновения национальных и международных превентивных мер, конфликта частных и общественных интересов, реальные трудности задержания пиратов, когда это практически невозможно без нарушения границ водных пространств соседних государств из-за особо плотного их расположения, и т.п.

В сложившейся обстановке члены АСЕАН безусловно искали обновленную комбинированную стратегию **«мягкого балансирования»** между ними и внешними игроками, возможными вариантами структур безопасности и нормами их построения и функционирования. Осознавая долговременность потенциала угроз безопасности, их динамизм и подвижность в силу, скажем, диспаритета в ВС между ними (ЮВА) и более крупными игроками (СВА), они пытались сохранить оптимально прагматические, в целом хорошие отношения с США и иными акторами в сфере обороны и в то же время нащупать инновационные элементы в своих курсах военной модернизации. Вот почему в последние годы страны АСЕАН демонстрируют достаточно смешанные стратегии во взаимодействиях с внешними ведущими державами, за которыми они признают и несопоставимое силовое превосходство, и свою политэкономическую и военно-техническую заинтересованность и зависимость¹⁴.

Так, связи Сингапура и Вашингтона можно охарактеризовать как нечто среднее между союзом и узами дружбы. Сингапур предоставил ВМС США базу логистики и построил пирс для их авианосцев в Чанджи. Подписание Соглашений о визитах иностранных ВС в 1997 г. и о поддержке системы взаимной логистики в 2003 г. привело к тому, что Филиппины (наряду с Сингапуром и Таиландом) были отнесены к категории «важных не-НАТОВских союзников». Последовавшие затем крупные совместные маневры и участие США в борьбе против Абу Сайаф (Abu Sayyaf) еще раз продемонстрировали отмеченный выше балансирующий характер курса.

Вьетнам и США продолжили путь к полной нормализации взаимосвязей, их торговый обмен возростал. Вьетнамское руководство допускало американские военные корабли в свои порты, происходил политический обмен визитами на высоком уровне, в том числе Вьетнамского премьер-министра в Вашингтон в 2005 г. Вьетнам поддерживает американское военное присутствие и сотрудничество в борьбе с терроризмом и наркотрафиком, гуманитарную помощь и т.п. Примерно в таком же русле развиваются отношения между Малайзией и США, между Индонезией и США. Взамен они получили безвозмездно от Пентагона 15 кораблей береговой охраны, радары, истребители «Ф-16», другую военную технику, значительные суммы для профессиональной подготовки соответствующих кадров, и позже согласились на совместные военные маневры и патрулирование и с США, и с Японией, и с Индией.

Вместе с тем у стран АСЕАН нет-нет возникает вопрос, а как долго, к примеру, США рассчитывают присутствовать в регионе? Очевидно, что ответ будет зависеть от многих внутренних и внешних факторов – переоценки американской стратегии защиты многообразных региональных интересов и ответов на вызовы после окончания «холодной войны», от эволюции и особенностей их морской доктрины (RMSI, GMP), от вероятных сокращений морского бюджета в условиях глобального кризиса, от стратегических сдвигов в регионе, от крепнущих возможностей флотов Китая и некоторых членов АСЕАН, от конечного исхода ситуации вокруг Тайваня, спорных островов в ЮКМ и ВКМ, на Корейском полуострове и т.п.

Исходя из курса «мягкого балансирования», члены АСЕАН поставили свои подписи в 2006 г. наряду с Южной Кореей, Бангладеш, Индией, Шри Ланкой, под японским достаточно гибким соглашением ReCAAP. Следует признать, что Китай, Малайзия и Индонезия не сразу дали свое согласие на участие в данной структуре. Лидеры Малайзии, и Индонезии указывали на то, что MALSINDO уже обеспечивает безопасность пролива. Через некоторое время Китай присоединился к соглашению ReCAAP, которое делало его полноправным пользователем Малаккского пролива, к чему он собственно и стремился, а это было чрезвычайно важно для страны в целом.

Эффективным итогом длительных дискуссий, переговоров, а затем совместных мер в проливе стало значительное снижение нападений пиратов со 112 в 2000 г. до 2-х в 2008 г. и почти нулевого в 2010 г., а в ЮКМ со 140 - в 2000 г. до 72-х - в 2008 г.¹⁵. Несмотря на ободряющую статистику, малайзийский министр иностранных дел, доктор Раис Ятим в своем выступлении на форуме АТЭС в Лиме в конце 2008 г. призвал членов АСЕАН не расслабляться и активизировать усилия против пиратов в проливе, где их акции могут участиться в связи с негативным воздействием глобального финансово-экономического кризиса¹⁶.

Контрасты морской стратегии США: прошлое и настоящее

Несмотря на отмеченную уникальность положения и ключевую роль стран АСЕАН в Малаккском проливе, региональную ситуацию в перспективе будут определять в значительной мере США, Китай и Индия. Вот почему эволюцию морской стратегии этих стран и прежде всего США можно и должно выделить в отдельные разделы.

Главным импульсом для перемен послужили атаки террористов 11 сентября 2001 г. в США. В 2002 г. в стенах Пентагона появился документ «**Морские силы -21**». В нем была сформулирована задача - объединить новые технологии и организационные реформы в качестве основы морской стратегии в постбиполярном мире после «черной даты». В силу заметного уменьшения числа американских боевых кораблей в последние годы и поэтому вероятного снижения уровня доминирования в

азиатских водах, правительство США выдвинуло в 2005 г. Национальную стратегию морской безопасности (NSMS). В поле ее операций подпадали весьма широкие многофункциональные задачи обеспечения наблюдения и контроля не только в границах Тихого и Индийского океанов, их проливов, но и вокруг крупнейших азиатских портов и мегаполисов. Безусловно, масштабы этих миссий были непосильным вызовом даже для ВМС США¹⁷.

Принимая в расчет прошлые уроки и недочеты в указанном документе, председатель объединенного комитета начальников штабов, известный адмирал М.Маллен вызвался разработать иную морскую стратегию 21 века. Его проект был смоделирован в какой-то мере со стратегии 80-х гг. XX века, которая, с его точки зрения, доказала свою эффективность в противостоянии советскому флоту. В его основу были положены три достоинства и преимущества «морской силы» - 1. ВМС США должны содействовать свободным рынкам и свободным обществам; 2. Особая гибкость морской силы должна позволять флоту выполнять различные функции в открытом море и в прибрежных районах; 3. Американский флот должен быть готов возглавить партнерство с иностранными флотами.

Эта последняя позиция и стала инновационной идеей М.Маллена, которая получила название «Глобальной морской сети» или «Флота тысячи кораблей», а чуть позже «**Глобального морского партнерства**» (GMP), чтобы избежать слишком агрессивного определения концепции и не отпугнуть будущих партнеров. Она заложила фундамент стратегии США для борьбы с традиционными и нетрадиционными угрозами и вызовами безопасности на море.

По существу адмирал призвал к отказу от устаревших принципов тотального контроля ВМС США над Мировым океаном времен «холодной войны». Это была первая, за два последних десятилетия, попытка администрации США положить начало многостороннему сотрудничеству на море в борьбе против пиратов, вооруженного разбоя, перевозок ОМУ, с целью охраны SLOCs, Малаккского и иных проливов и даже устья крупнейших азиатских рек в Индийском и Тихом океанах. Ад-

мирал неоднократно заявлял, что «никто не может в одиночку сделать океан свободным и безопасным для всех»¹⁸.

Стратегия «Глобального морского партнерства» предусматривала не драматический рост американского флота, а объединение 300 его кораблей с усилиями 700 кораблей союзников (Канады, Южной Кореи, Австралии, Японии, Таиланда, Филиппин), а также не-союзников, но заинтересованных государств в мировом порядке на море, например, Китая. Концепт М.Маллена следовал общему принципу NSMS свободы навигации, но в азиатских водах. Но в нем был сделан больший акцент на взаимодействии с иностранными флотами. Ожидалось, что к инновационной стратегии примкнут другие члены АСЕАН, а также Новая Зеландия, Индия и Пакистан. Китайское участие представлялось в виде специфических миссий – охрана Малаккского пролива и иных Choke points против пиратов и террористов.

Ставился ряд ключевых задач иного порядка: 1. Ослабить полемику в Министерстве обороны о меняющейся роли громоздких и дорогостоящих авианосцев в условиях антитеррористической борьбы, но с учетом уже заложенных крупных инвестиций в их строительство. По-видимому, споры возобновятся с удвоенной силой после успеха в операции «морских котиков» по ликвидации Усама бен Ладана в мае 2011 г. именно с моря.

2. В ходе принятия решения о новых инвестициях по статьям военного бюджета в условиях его снижения на 15% из-за глобального кризиса нужно было убедить армию, морской корпус, авиацию в том, что флот играет важную роль в совместной борьбе против противников Америки. Хотя опыт в этом контексте достаточно противоречив – были и провалы в Сомали, в иракской кампании, есть и успехи.

3. Стратегия должна была также склонить Сенат к необходимости продолжения финансирования флота как в части технологической, так и количественной, что было довольно неоднозначно. Некоторые адмиралы и эксперты признавали и учитывали определенную долю негибкости крупных военных судов в быстро меняющихся условиях в мире и Азии. Вместе с тем военно-морские специалисты указывали на возрастающие возможности флотов некоторых азиатских государств (Китай,

Индия), их активность, а в отдельных случаях (например, Индонезия) особую твердость и настойчивость в отстаивании права контроля в ее архипелажных водах.

Морская стратегия М.Маллена подталкивала американскую администрацию на перемещение ее внимания с Атлантики на Индийский океан и прилегающие моря западной части Тихого океана (ЮКМ и ВКМ), на создание костяка передового присутствия ВМС в этих водах. Обнародованный в июне 2008 г. Доклад американского корпуса морской пехоты «Видение и стратегия», разработанного на период до 2025 г., одобрял ее базовые позиции и отмечал еще одно примечательное обстоятельство – во времена глобализации Большой Индийский океан станет центральным театром конфликтов и соперничества. Если США не смогут контролировать события в регионе или вблизи него, то им следует компенсировать эту возможную «слабость» их региональных позиций усилиями по установлению доминирования **«на входе и выходе»**, т.е. в Ормузском, Баб-эль-Мандебском и Малаккском проливах. Сделав такой вывод, авторы доклада дали понять, что США, как и раньше, будут неизменно стремиться к постоянному присутствию в этой объединенной зоне и в будущем¹⁹.

Меняющаяся роль флота США в Азии

Межведомственные «разборки» при дележе бюджетного «пирога» вызвали широкий резонанс в научной среде США и даже за рубежом. В СМИ и академических журналах появилось немало статей, посвященных теме снижения влияния американского флота и численности его кораблей в эпоху глобализации и заметных сдвигов в морских стратегиях ведущих азиатских государств (см. список сносок).

Одним из инициаторов дискуссии оказался ведущий научный сотрудник упомянутого выше Центра по американской стратегии и член Совета Пентагона по обороне Р.Каплан*.

* Он является автором нескольких монографий о Северной Африке, Ближнем и Среднем Востоке, Центральной Азии, по которым интенсивно путешествовал. В итоге его интересных наблюдений многие истори-

В своих последних статьях, опубликованных в 2008-2010 гг. в журнале “Foreign Affairs”, газетах “The New York Times” и др., даже в русской «Время новостей», а затем в книге, вышедшей в 2010 г. под заголовком «Monsoon. The Indian Ocean and the Future of American Power», он изложил несколько острых, далеко идущих гипотез, особенно в отношении позиций США. Их суть можно свести кратко к нескольким оценкам, на которые академическое сообщество отреагировало неоднозначно.

1. Как и авторы официальных документов и научных разработок, Р.Каплан подчеркнул необходимость рассматривать индоокеанскую зону в купе с западной частью Тихого океана.

2. Динамизм разнообразных региональных трендов мирового звучания требует от США необходимости переключить внимание с Атлантики на эту объединенную зону и присутствия здесь ВМС на постоянной основе.

3. Растущие гиганты – Китай и Индия в своих курсах на расширение всестороннего влияния в регионе и мире стали придавать большую значимость морским пространствам по сравнению с сухопутными территориями, интенсивно укрепляют ВМС, активно строят военно-морские базы и т.п.

4. Идет снижения мощи и численности состава американского флота (с 600 после окончания «холодной войны» примерно до 300-250 в ближайшие годы). Это происходит на фоне того, что Китай наращивает свой флот ускоренными темпами, опережая американский по числу подводных лодок, баллистических ракет, способных поражать движущие цели на море, глушителей сигналов со спутников, от которых зависят американские ВМС и др.

5. В перспективе Р.Каплан представляет на арене Индийского океана двух соперников - Индию и Китай. Однако эксперт говорит в других работах и об иной конфигурации возможного противоборства – между США и Китаем, где Индии отводится роль посредника.

ческие и нынешние региональные процессы в посещаемых им странах получили любопытные интерпретации.

6. В качестве механизма будущего морского порядка Р.Каплан видит некое образование наподобие НАТО, но без явного доминирования какой-то одной страны. ВМС США отводится роль **полезной** (выделено мною – Н.Л.), стабилизирующей силы и незаменимого медиатора.

Спустя несколько недель он смягчил некоторые острые положения на пресс-конференции в апреле 2009 г., когда попытался определить их как долгосрочные мегатренды, которые могут получить свое развитие через два-три десятка лет²⁰.

Сотрудники американского Военно-морского колледжа, известные специалисты, профессора Т. Йошихара и Дж.Холмс фокусируют внимание на объединенном треугольнике «США-Китай-Индия». Они полагают, что ответ на вопрос о возможности США сохранить в перспективе свои преимущества в Мировом океане, остается открытым. Поэтому в условиях глобализации, следует гарантировать стабильность торговой системы коммуникаций в зоне не за счет доминирования ВМС одной страны (США), а за счет его разделения между несколькими государствами (США-Китай-Индия)²¹.

Если их понимание будущего баланса сил в Индийском океане основано в целом на принципах объявленного США «Глобального партнерства», то отдельные позиции Р.Каплана порождают немало сомнений. В ведущем американском журнале по международным делам “Foreign Affairs” вслед за публикацией статьи Р.Каплана появилось на имя главного редактора несколько писем с комментариями известных экспертов.

Так, руководитель Департамента по анализу и изучению проблем вооружений, профессор Т. Кулора и профессор Института китайских морских исследований А.Эриксон (оба из американского морского колледжа в Вашингтоне) подчеркнули: Р.Каплан излишне пессимистичен по поводу способности США удержать свое влияние, напротив оптимистичен в оценках возможности Китая быстро его расширить и слишком отстранен от очевидных региональных преимуществ Индии.

Поясняя свое отношение к его аргументу об «элегантном закате» американского флота (снижении числа кораблей – Н.Л.), эксперты указали на **качественную** составляющую действий ВМС при исполнении специфических миссий. Это руко-

водство многосторонними коалициями (“Combined Task Force 151” у берегов Сомали, Тихоокеанское партнерство и др.), организация «морских операционных центров» по всему миру, повышение роли Сил береговой охраны, их тесного сотрудничества не только с ВМС США, но и других заинтересованных государств, например, стран Малаккского пролива. По их глубокому убеждению, все это демонстрирует не «закат», а прагматическое перераспределение сил, что и ведет к превосходству ВМС США (но без доминирования). Выступая в поддержку все еще лидирующей роли ВМС, их эффективности благодаря не столько количественному уровню, сколько высокотехнологическому оснащению и тактически-операционному мастерству, специалисты выступают против каплановского вывода относительно «заката» американского господства на море.

Оценивая детали современных военно-морских возможностей Индии и Китая, они приводят статистику и их обширный технический перечень. Но наиболее убедительными оказываются не цифры, а такие простые и понятные всем факты – 1. огромная разница в необходимом **времени** в плавании кораблей от китайских и индийских портов до Аравийского залива - 13 и 3 суток соответственно! 2.отсутствие широкой поддержки логистики и опыта высокого уровня у китайских ВМС.

В циркулирующем в стенах Пентагона в последние годы плане полковника ВМС в отставке П.Гаррета тоже предусматривается усиление американского флота в обширном регионе на стыке двух океанов. Ныне в него входит такая геостратегическая единица, как Океания, которая включает американские островные территории, республики, имеющие военные соглашения с Пентагоном, независимые государства, готовые их заключить в обмен на экономическую помощь. В Южных морях, по его оценкам, держать военные базы удобнее, чем строить новые опорные пункты в Индийском океане, где Пентагон может опираться также на базы, управляемые Францией или Индией²².

Идею воссоздания сети баз, широко раскинутой от берегов Восточной Африки до Малаккского пролива с целью быстрого реагирования на возможные инциденты, поддержали в Австралии, союзнике США, где посчитали ее важным звеном

партнерства в формате стратегии GMP. Ряд азиатских государств высказывало опасения по поводу, как возможного диктатора США, так и обновляемой системы баз.

В правительственных кругах Индии не получили одобрения ни проекция Индийского океана в качестве будущего театра конфликтов между великими державами, ни ее роль посредника в возможном столкновении между США и Китаем, получившие хождение в СМИ и аналитических разработках. В ответ секретарь по иностранным делам Индии, госпожа Нирупама Рао, выступая в Дели в ноябре 2010 г. с программной речью «Стратегическое значение Индийского океана» в Национальном морском фонде, подчеркнула: «Как ведущая региональная держава, Индия жизненно заинтересована в развитии стабильной, открытой, сбалансированной безопасности и в формирующейся архитектуре сотрудничества... Мы поддерживаем в геополитике новые формы сотрудничества, но не в качестве предлога с целью установления доминирования какой-либо отдельной страны»²³.

Что касается желаний США и их союзников интенсивнее использовать прибрежные военно-морские базы и сооружения – то в памяти индоокеанских стран живы страницы недавней истории советско-американского противостояния и борьбы за доступ к ним, которые наблюдались в регионе в 60-80-ые годы минувшего столетия.

Вот почему американская инициатива имела ограниченный успех среди стран в Южной и Юго-Восточной Азии по сравнению с японской стратегией ReCAAP, которая оказалась более приемлемой, более мягкой и сумела привлечь даже осмотрительный Китай. Однако это не помешало флоту США в июне 2011 г. провести в Малаккском проливе совместные маневры с ВМС Филиппин, Сингапура, Малайзии, Таиланда, Индонезии, Брунея под кодом «ЮВА: сотрудничество и обучение» для отработки мер против пиратов, морского терроризма, контрабандистов и т.п.

«Малаккская дилемма» Пекина - варианты решения

Поиски Пекина энергетических ресурсов для растущей экономики идут по всему свету и будут неизменно продол-

жаться. С 1993 по 2006 гг. китайские национальные нефтяные компании осуществляли за границей 120 инвестиционных проектов на общую сумму в 27,178 млрд. долл., причем далеко не всегда в стабильных странах и регионах. Наверное, почти каждый из них был связан с теми или иными рисками и проблемами. Чтобы минимизировать их, пекинские руководители исходят из принципа политэкономического прагматизма – избегать, или, по меньшей мере, ослабить риски можно их управлением.

Еще в начале нового века аналитики из Rand corporation подготовили сценарии наиболее уязвимых узлов китайской экономики. В них отмечалось, что 25% сокращение глобальных поставок нефти приведет к длительному утроению цен на топливо в течение 2005 – 2015 гг. Это означает, что Китай может ожидать ежегодное снижение его экономического роста на 1.2 – 1.4%²⁴. Китайцы отлично понимают вероятность ситуации.

Тактика и усилия Китая по преодолению объявленной Ху Цзиньтао в 2003 г. «Малаккской дилеммы», по участию в борьбе с пиратами в Малаккском или Аденском проливах, а также на более широком морском пространстве, безусловно, вызывают немало вопросов. Является ли мотивация Пекина расширить морские операции за пределами своих берегов только желанием защитить экономические и торговые интересы? Ставит ли руководство Китай перед собой цель демонстрации его растущих сил и роли в качестве ответственного глобального «актора» международных отношений? Или в этом таится умысел подготовки китайских ВМС для более широких глобальных миссий и операций? Как можно оценить участие Пекина в многостороннем сотрудничестве на море по нетрадиционным аспектам безопасности и конкретно в Малаккском проливе?

Во-первых, пекинские власти рассматривают угрозы со стороны пиратов не столь опасными для его экономического роста по сравнению с возможной блокировкой его, скажем, США, или Японией, или совместно. Китайский эксперт Ши Хонгтао считает – с точки зрения перспектив международной безопасности, контроль именно над Малаккским проливом дает возможности США обладать значительным геополитическим

превосходством, ограничить подъем азиатских гигантов и следить за потоками мировых энергоресурсов²⁵.

Во-вторых, для Китая чрезвычайно важны ЮКМ и ВКМ в качестве стратегического поля действий его новых подводных лодок, будущих авианосцев и дальнейшего их выхода и к проливу, и в Индийский океан. К сожалению, те конфронтационные тенденции, которые наблюдались здесь в последние год-два (см. подробнее статью проф. Д.В.Мосякова в выпуске «Юго-Восточная Азия, № 15», с.5 - 9), получили в 2011 г. дальнейшее негативное продолжение. В мае, июне с.г. произошли столкновения китайских кораблей с судами Филиппин и Вьетнама, в июле – с индийским военным кораблем Эрават (Airavat). Китайцы объяснили эти шаги их принадлежностью вод ЮКМ вопреки общепризнанному принципу его открытости для международного судоходства²⁶.

Не случайно с такой активностью Пекина совпали заявления китайских адмиралов и видного китайского специалиста, профессора Университета «Fudan» в Шанхае Шен Динли о том, Китаю нужен не только флот «голубой войны», но и заграничные военные базы. По всей видимости, их обретение не за горами. Уже ныне Пекин примеривается к Адену, как и к базе Халалах (Halalah) на берегу Омана, воспользовавшись особым режимом антипиратской борьбы в Аденском заливе²⁷.

Что касается снятия остроты «Малаккской дилеммы», то китайские лидеры, с одной стороны, продолжили расширять взаимосвязи со странами АСЕАН по разным направлениям. Так, с марта 2008 г. Пекин инициировал встречи в рамках Диалога Китай-АСЕАН на уровне ведущих экспертов по обороне. В дальнейшем такие встречи стали проводиться совместно с высшими офицерами ежегодно и к 2011 г. их число достигло 30 (можно сравнить – Япония сумела обсудить вопросы нетрадиционной безопасности на таком же уровне лишь дважды)²⁸. Подобные взаимосвязи Пекин осуществлял и на двустороннем уровне с Таиландом, Малайзией, Филиппинами, Индонезией и Вьетнамом. С Сингапуром китайцам удалось подписать в 2008 г. Соглашение об обменах в сфере обороны и сотрудничестве, в рамках которого в 2008 и 2010 гг. состоялись маневры у берегов Южного Китая и Таиланда²⁹.

С другой стороны,- Пекин задумал реализацию нескольких локальных альтернативных проектов – строительство 250-ти км нефтепровода в северной части Малайзии или канала через Кра, использовать мелководный пролив Сунда, или пролив Ломбок, проложить нефтепровод от портов Бенгальского залива в Мьянме до Куньмина в Юньнани. Китайцы называют их **Планом «А»**.

План «В» подразумевает физическое присутствие в зоне Индийского океана путем реализации стратегии «нити жемчуга» или создания стоянок и других сооружений в дружественных странах – Пакистане, Бангладеш, Шри Ланке, Мальдивах и т.п., а декаду-другую спустя - путем размещения контингента ВМС.

Параллельно Китай реализует **План «С»** - наведение так называемых «сухопутных мостов», выстраивая сети обходных дорог, мостов, акведуков и путепроводов и попутно укрепляя взаимосвязи своих закрытых провинций с приграничными странами АСЕАН. К 2007 г. власти Китая открыли более 60 ворот на 140 замощенных китайскими строителями новых дорогах. В 2006 г. началось возведение линий железных дорог от Куньмина до Ханоя. В 2009-2011 гг. были приняты решения о строительстве второго трека от Наньниня (столицы Автономной области Гуанкси Зуанг) до Ханоя, а в Мьянме вдоль реки Иравади, а также о прокладке железной и шоссейной дорог через пустыню Каракорум протяженностью в 750 км, трасс и трубопроводов в ЦА и т.д. Однако, по оценкам и зарубежных специалистов, и китайских экспертов, масштабные усилия Китая реализовать планы «А,В,С», по видимому, не смогут в корне решить «Малаккскую дилемму» - они требуют огромных финансовых усилий и времени, а самое главное – большинство проектов локализованы в не менее уязвимых и нестабильных районах³⁰.

С конца 90-х гг. минувшего века помимо Малаккского пролива Пекин проявляет огромный интерес и к другим наиболее важным мировым проливам и уже сумел перехватить у США аренду Панамского канала (в связи с активизацией нефтяных интересов в Латинской Америке). Его компании подбираются к Суэцкому каналу, хотя трудно предугадать характер

влияния последних событий в Северной Африке и Арабском мире на данный процесс. Как представляется, китайские лидеры вряд ли перестанут обхаживать страны АСЕАН, с тем чтобы утвердиться в качестве полноправного и активно действующего пользователя Малаккского пролива.

Существует еще одна мало афишируемая, но отдаленная возможность в смягчении «Малаккской дилеммы» и в расширении влияния в Мировом океане. В первом десятилетии 21 в., в Китае был дан старт изучению Арктики. В 2004 г. была установлена первая постоянная исследовательская арктическая станция в Най-Алесунд, на норвежском острове Шпицберген.

Арктика привлекла Пекин не столько в качестве нового региона возможных ресурсных богатств (по некоторым оценкам, до 83 млрд. баррелей нефти и 1550 трл. кубических футов газа), сколько в освоении арктического пути в Атлантику и далее в Латинскую Америку, минуя многочисленные риски и угрозы Малаккского и Ормузского проливов, а также всей индо-океанской зоны.

За проектом, безусловно, есть будущее благодаря удлинению периода его использования из-за активного таяния полярных льдов. В широких возможностях арктического морского коридора убеждает китайские власти хотя бы опыт немецкой судоходной компании МС Белуга Шиппинг ГмбЭйч (M/S Veluga Shipping GmbH). В августе 2009 г. ею были направлены два корабля из Южной Кореи через Владивосток в Голландию без сопровождения ледокола. Они преодолели путь в 7 тыс. морских миль, сократив традиционный маршрут через Суэц-Индийский океан-Малаккский пролив на 11 тыс. миль³¹.

В составе флота Китая уже есть закупленное у Украины полярное неядерное судно, в основном для Антарктических экспедиций. А к 2013 г., по расчетам, будет введен в строй исследовательский высокотехнологичный ледокол водоизмещением в 8 000 т, который строится с помощью иностранных инженерно-технических компаний и оценивается в 300 млн. долл. Очевидно, что этих технологий пока недостаточно для полномасштабных полярных исследований, но у Китая существуют возможности закупок огромных платформ у РФ и полярных субмарин у США и Англии.

Помимо природных препятствий на новом пути китайские военные обеспокоены нарастающим военным присутствием пяти прибрежных арктических государств. Ныне у Китая нет опыта ни навигации в северных районах, ни запуска ракет из-под льда, ни обученных команд. Но по некоторым источникам, Китай приступил к осуществлению проекта по созданию собственных моделей субмарин следующего поколения класса Джин-96, которые способны будут запускать ракеты из-под толщи льда. За действиями Пекина в Арктике следят с большим интересом в США, Индии и др.³².

Географически Китай расположен далеко от арктического и антарктического материков, но учитывая его растущий интерес к новым источникам ресурсов и многообещающим коммуникациям в Арктике, а также к Исландии, можно ожидать, что его руководство довольно скоро включит и эти регионы в свою политико-экономическую стратегию в Мировом океане в целом.

Цели и практические меры Индии

Дели проявляет крайнюю заинтересованность в установлении безопасного режима как индоокеанских артерий, так и в Малаккском проливе. По ним идут значительные поступления нефти, сжиженного газа, угля, других природных ресурсов в Индию из Южной Африки, Катара, Судана, Малайзии, Индонезии, Австралии. Через Малаккский пролив обеспечивается перевозка до 50% мировой торговли Индии в Восточную Азию, проход к Сахалину, где индийские компании принимают активное участие в разработках нефтяных месторождений. Южные маршруты дают возможность доступа к индийским антарктическим исследовательским базам.

Рассматривая себя в качестве и региональной и глобальной (в ближайшем будущем) державы, Индия стремится к обеспечению безопасности пролива в силу того, что ЮВА является важнейшей частью реализации ее широкого курса “Look East Policy”, в котором явно запрограммирован и морской аспект, стремление заполучить «окно» через ЮВА и АСЕАН в АТР и его структуры сотрудничества. Принятый в 1991 г. правительством Н.Рао курс был направлен во второй его фазе на

расширение взаимосвязей с Австралией, островными странами Южных морей и далее, т.е. по существу на выход через пролив и Южно-Китайское море, в конечном счете, в Тихий океан. Используя выгодную геостратегическую локацию, успехи в экономическом реформировании, активизацию внешней политики, нацеленной на достижения уровня мировой державы, Индия начала расширение военно-морского профиля в Индийском океане по арке от Аденского залива до Малаккского пролива в соответствии с озвученной в 2004 г. обновленной морской стратегией, которая будет действовать до 2022 г.³³.

Благодаря значительному морскому строительству флота (до 160 военных кораблей к 2014-15 гг., двух авианосцев собственной постройки к 2014-16 гг. в дополнение к нынешнему «Горшкову» после завершения модернизации к 2012 г.), созданию баз и опорных пунктов на западном и восточном побережье (помимо Мумбаи, вторая очередь базы в Карваре к 2012 г., Рамби, порт Блэр, Вишакхапатнам со штабом Восточного военно-морского командования и др.), Индия сумела в начале века расширить сферу своего военно-морского присутствия от Малаккского пролива до Мозамбикского канала³⁴.

В марте-апреле 2007 г. Индия впервые продемонстрировала способность длительного пребывания на значительном удалении от своих берегов в Тихом океане. Отряд ВМФ Индии совершил визиты в порты Вьетнама, Филиппин, Южной Кореи и Японии, а затем принял участие в многосторонних маневрах в регионе.

С момента старта антипиратской борьбы в конце 2008 г. в Аденском заливе флоты мирового сообщества Индия активно и успешно участвует в операциях, а осенью 2011 г. добилась позитивного решения о возможности размещения своих кораблей в Адене для дозаправки и отдыха³⁵.

Что касается ее конкретной роли в обеспечении безопасности Малаккского пролива, то начиная с рубежа веков шаг за шагом Индия осваивала подступы к региону Малаккского пролива и далее. По договоренности с Индонезией и Малайзией в 2002 г. в проливе был размещен корабль берегового патрулирования Шандра, который осуществил в том же году с апреля по сентябрь конвоирование 24 американских судов. В мае

2005 г. было подписано соглашение о намерении (MOU) с Таиландом о расширении обменов в области обороны и разведки, а также координации морских и береговых операций вокруг пролива. В эти же годы после подписания ряда соглашений (Моу в 2007 г., а затем соглашение в 2008 г. с Сингапуром, в 2006 г. с Японией и др.) начались постоянные совместные маневры Индии со странами АСЕАН, Японией, США и др. в регионе, которые позже были расширены до ЮКМ.

В 2007 г. Индия объявила о расширении своего морского присутствия на Андаманских островах и создании базы для беспилотников, которые будут широко использоваться в предотвращении рисков нетрадиционных угроз в Бенгальском заливе и вокруг Малаккского пролива³⁶.

В феврале 2008 г. индийское правительство выступило с инициативой создания новой структуры сотрудничества – Индоокеанского морского симпозиума (IONS), в котором приняли участие главнокомандующие флотов 26 государств региона. Индия сразу же пояснила цели форума – это не военный союз, а союз единомышленников по борьбе с нетрадиционными угрозами. В последующем симпозиум собирался ежегодно. Любопытно, но Пекину было отказано в участии в данном формате под предлогом того, что Китай не принадлежит к числу индоокеанских государств³⁷.

В конце июня 2011 г. из Дели поступили сведения о намерениях индийского ВМФ установить свое присутствие в ЮКМ на постоянной основе. Однако в июле того же года, когда в ЮКМ, в 45-46 км от берегов, т.е. в водах вьетнамской ЭЭЗ, был замечен военный корабль Индии, возвращавшийся из Вьетнама по окончании визита доброй воли, возникла напряженная ситуация. По свидетельству “The Financial Times”, капитан китайского судна потребовал у индийских моряков объяснение их присутствия в регионе, который Китай считает своим, хотя неоднократно (последний раз в 2010 г. на встрече ARF), ЮКМ признавалось регионом международных коммуникаций. Как представляется, исходя из наблюдаемой в последние годы определенной агрессивности акций Пекина в регионе, впереди возможна не одна такая конфронтация. На данный момент трудно предугадать последующий ход событий, но в госструк-

турах США, Сенате США и т.п. они подверглись осуждению и критике, что несомненно усугубляет и американо-китайские противоречия и напряженность, включая и обозначившиеся проблемы в ЮКМ³⁸.

По всей видимости, в будущем можно ожидать и столкновения активизма Индии с достаточно агрессивными акциями Китая и в ЮКМ, и на более широком пространстве ЮВА, причем по разным направлениям. Общеизвестны некоторые факты такого соперничества.

Предварительные выводы

Краткое изложение заявленной темы демонстрирует существенную динамику в подходах стран АСЕАН, Китая, США и Индии к решению проблем безопасности Малаккского пролива. Нельзя не признать, что к настоящему времени некоторые их аспекты достаточно успешно реализуются в рамках структур Ad hoc или уже действующих региональных форм сотрудничества по нетрадиционной безопасности. Налицо вполне эффективные результаты – почти нулевое число пиратских атак в 2010 г. в Малаккском проливе и снижение их в ЮКМ, что можно видимо считать важным прорывом многосторонних и двусторонних усилий заинтересованных сторон. Намечились определенные подвижки в сближении подходов США и Японии, Китая и Японии, стран АСЕАН и Китая, Японии и Индонезии по вопросам нетрадиционной безопасности.

Вместе с тем, ощущается наличие ряда подспудных факторов и тенденций глобального и регионального уровня, которые в ближайшей или отдаленной перспективе могут воспрепятствовать дальнейшему становлению относительно мирного и стабильного порядка в Малаккском проливе. По мнению, например, Ш.У.Симона в каждой форме сотрудничества есть свои подводные камни и ограничители³⁹. На наш взгляд, к их числу следует отнести:

- негативное воздействие глобального финансово-экономического кризиса на динамику ситуации в проливе, на которое уже неоднократно указывали видные политики и эксперты, прежде всего стран АСЕАН.

- углубление напряженности в соседних ЮКМ, ВКМ в силу обостряющегося в последние годы соперничества национальных суверенитетов и нарастающего противостояния между Китаем и США, по-видимому, может задержать развитие диалогового партнерства и многостороннего сотрудничества пользователей Малаккского пролива.

- растущие амбиции Китая и Индии на статус великих держав, в том числе **морских великих держав** (вероятно к 2025 г.), с мощными флотилиями, способными к проекции силы далеко от своих берегов, могут привести к реальному столкновению на водных пространствах региона и непосредственно в Малаккском проливе.

- учитывая последние два фактора, предлагаемые некоторыми экспертами планы на конструирование треугольника «США-Индия-Китай» для гарантии стабильности коммуникаций в регионе вызывают сомнения. Видимо, конструктивнее было бы некоторое расширение данного формата, но не до бесконечности – труднее будет найти если не консенсус, то компромисс. Хотя кто знает?

Вызовут ли подобные мегатренды более глубокие сдвиги, в частности, пересмотр некоторых принципов новой морской стратегии США или магистрального курса на «возвращение» в Азию в целом, реакция на них со стороны пользователей пролива, сказать трудно. Судя по развивающимся событиям в ЮКМ и ВКМ, можно ожидать даже такой негативный сценарий, как частичное торможение интеграционного процесса СВА и ЮВА. Но по большому счету вряд ли это будет выгодно по экономическим причинам. Банально, но лучше торговать, чем конфликтовать. Видимо, лидеры сторон будут просчитывать все издержки и последствия возможного нарастания конфронтационности при любом из сценариев – компромиссном или негативном.

Не хотелось бы заканчивать на мрачной ноте. Парадоксально, но вот примечательный факт – опыт поисков стабильного порядка в Малаккском проливе стал востребованным странами Восточной Африки и Аденского залива после того, как и там произошел невиданный взрыв пиратства.

16 декабря 2008 г. СБ ООН резолюцией №1851 рекомендовал оказавшиеся эффективными модели ReСААР и MALSINDO в качестве образца для этого региона. В конце 2008 г. в Найроби усилиями экспертов ООН был подготовлен независимый доклад, который по многим параметрам ситуации в регионе оказался созвучным с резолюцией №1581. Организация мер и соответствующих структур в Восточной Африке пошла по схожему с ЮВА и Малаккскому проливу сценарию.

Международная морская организация (ИМО) параллельно организовала ряд встреч и семинаров в 2005 – 2008 гг. в Йемене, Омане, Танзании для обсуждения возможных шагов по пресечению пиратства и адаптации опыта ЮВА к условиям Аденского залива и Сомали. В январе 2009 г. на финальной встрече в Джибути был принят окончательный документ «Кодекс поведения» с механизмами подобными ReСААР, чуть позже была сформирована Консультативная группа в составе более 20 африканских и арабских государств по координации усилий в борьбе с пиратством⁴⁰.

Безусловно, ситуация на флангах Индийского океана различна, но это не мешает прибрежным и внерегиональным государствам разных континентов обмениваться полезным опытом в борьбе с новой глобальной проблемой.

¹ The International Herald Tribune, 05.04.2007.

² Asia Looks Seaward. Power and Maritime Strategy, ed. by Toshi Yoshihara and J.R.Holmes, Preager Security International, First Indian edition, 2009, p.3,6; Jane`s Defence Weekly, 18 April, 25 April, 2007; *ibid.*, 13.03.2009.

³ T.P.M.Barnett, India`s 12 steps to a World-Class Navy, Proceedings, Annapolis, MD, July 2001.

⁴ Japan Ministry of Transport, Online ed., Tokio, 2011.

⁵ R.D.Kaplan, Monsoon. The Indian Ocean and the Future of American Power, Random House, New York, 2010, p. 172.

⁶ Journal of Indian Ocean Studies, V. 18, N 1, April 2010, p.60-61; Asian Perspective, V. 33, N 3, 2009, p. 119, 125.

⁷ Japan Times, online ed., 14. 05.2000; Stanford Journal of International Law, V. 45, N 243, p. 271- 272.

⁸ Asia looks Seaward, *ibid.*, p. 126.

⁹ Stanford Journal of International Law, *ibid.*, p.274; Indian Ocean Survey, V 4, N 1-2, 2008, p.3,7.

- ¹⁰ Indian Ocean Survey, V 4, N 1&2, 2008, p. 40.
- ¹¹ Inoforum. Ru//jap. inostranaya pressa/ 03.08.2009:
- ¹² Asian Perspective, V. 33, N 3, 2009, p.124, 133.
- ¹³ Kurt M.Cambell, Nirav Patel, Vikram J.Singh, The Power of Balance: America in Asia, 2008, Washington, D.C., p. 81.
- ¹⁴ R.D.Kaplan, Monsoon, *ibid.*, p.179-180; Indian Ocean Survey, V 4, N 1-2, 2008, p. 5.
- ¹⁵ International Maritime Bureau (IBM), Reports. 2010, 2011; www.sovfrachtinfo/page_ID=2542; Journal of Indian Ocean Studies, V 18, N 1, April 2010, p.59.
- ¹⁶ Asian Survey, V 49, N 1, 2009, p. 493.
- ¹⁷ R.D.Kaplan, Monsoon, *ibid.*, p. 60,160; www.nautilus.org/fora/security/05101Valencia.html
- ¹⁸ Asian Perspective, V.33, N 3, 2009, p.128; Stanford Journal of International Law, *ibid.*, p.262; R.D.Kaplan, Monsoon, *ibid.*, p. 292.
- ¹⁹ Р.Каплан, Центральная арена XXI века. Силовые игры в Индийском океане, Время новостей, 17.03.2009.
- ²⁰ R.D. Kaplan, Monsoon, *ibid.*, Foreign Affairs, March-April 2009; *ibid.*, November-December 2010, etc.
- ²¹ см. J.R.Holmes and Toshi Yoshihara, China and the United States in the Indian Ocean: An Emerging Strategic Triangle, Naval War College Review, Summer 2008; они же, The Diplomat Brief, 21.02.2011.
- ²² Foreign Affairs, N 4, July/August, 2009; Foreign Affairs, N 3, May/June 2010.
- ²³ Rao Nirupama, The Strategic Significance of Indian Ocean, Purple beret, December 2010, p. 15.
- ²⁴ Цит. по Journal of Strategic Studies, V 31, N 3, June 2008, p. 368.
- ²⁵ Journal of Strategic Studies, *ibid.*, p.370.
- ²⁶ International Business Times, 09.09.2011; www.dbune.com/news/world/8131_us_reiterates_south-china_sea_policy_staying_clear_of_indo-china_incident.html
- ²⁷ См. Харш Пант, Военно-морская экспансия Китая в Индийском океане и индийско-китайское соперничество, Центр стратегических прогнозов и оценок, 20.10. 2010; The Asia-Pacific Journal, 03.05.2010; Naval War College Review, 01.01.2011.
- ²⁸ Journal of the United Service Institution of India, V CXL, N 580, April-June 2010, p.224; Journal of Indian Ocean Studies, V. 18, N 1, April 2010, p.33; Asian Survey, V 50, N 4, 2010, p. 827.
- ²⁹ Asian Survey, V 50, N 4, 2010, p. 829.
- ³⁰ Asian Survey, V 50, N 4, 2010, p. 645-648, 653, 656; Strategic Analysis, V. 32, N 1, January 2008, pp. 6-7, 10, 12-15.

³¹ SIPRI Insights into Peace and Security, March 2010; Journal of Strategic Studies, V 32, N 6, 2009, p. 833.

³² Asian Times, 02. 07/08.2011; V.Sakhuja, China breaking into Arctic Ice, ICOWA, Policy Brief, October 2010; Raja Menon, Rajiv Kumar, The long View from Delhi. To Define the Indian Grand Strategy for Foreign Policy, Academic Foundation, New Delhi, 2010, p. 133, 151.

³³ India`s Maritime Strategy, Ministry of Defence (Navy), New Delhi, 25.04.2004, p.12-13.

³⁴ Азия и Африка сегодня, № 9, 2011, с. 11-12; The Journal of Strategic Studies, V 32, N 6, December 2009, p. 825, 828; World Focus, October 2010,, p. 450; R.D.Каплан, Monsoon, ibid., p. 128.

³⁵ Военный информатор, 23.10.2011.

³⁶ Indian Ocean Survey, V 4, N 1&2 2008, p.35; Asian Survey, V 50, N 4, 2010, p.829.

³⁷ Indian Ocean Survey, ibid., p. 37; Journal of Indian Ocean Studies, V 4, N 1&2 2008, p. 35-37.

³⁸ Business Times, 09.09. 2011.

³⁹ Asian Security, V 7, N 1, 2011, pp. 27-43.

⁴⁰ Journal of Indian Ocean Studies, V 18, N 1, April 2010, p. 65.