

РЕГИОНАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

«МАЛАККСКАЯ ДИЛЕММА» И РЕГИОНАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

И.В. ЗЕЛЕНЕВА

Доктор исторических наук
Санкт-Петербургский
государственный
университет

Ключевые слова: Юго-Восточная Азия, Малаккский пролив, региональное сотрудничество и безопасность, борьба с пиратством, внешняя политика КНР

Малаккский пролив является стратегически важным морским путем не только для таких прибрежных стран, как Малайзия, Индонезия и Сингапур, но и для всего мирового сообщества. Заинтересованность таких государств, как Китай, Япония, Индия и США ведет к постоянному столкновению интересов за сферы влияния в Юго-Восточной Азии (ЮВА). Экономическое благополучие многих из них зависит от экспорта/импорта энергоресурсов именно через Малаккский пролив. Стабильная и безопасная ситуация в Проливе является главным фактором развития всей мировой торговли.

Расположенный в Юго-Восточной Азии между Малайским полуостровом (Западная Малайзия) и индонезийским островом Суматра, Пролив простирается на 1000 км - с севера на юг, на 300 км - в его северо-западной части и только на 2,1 км - в юго-восточной части, между Сингапуром и Индонезией¹.

Целью данной статьи является определение значимости Малаккского пролива для внешнеполитической стратегии Китая и региональной безопасности в ЮВА.

В 2013 г. Администрация США по энергетической информации (EIA) выделила 7 *Choke points* - стратегически

важных проливов и заливов². Этими *choke points* являются: Ормузский и Малаккский проливы, Суэцкий канал, Баб-эль-Мандебский и Датский проливы, Турецкие проливы (Босфор и Дарданеллы), Панамский канал³.

В 2013 г. общемировой уровень добычи нефти составлял около 90,1 млн баррелей в день, примерно 63% от общего количества производства нефти (56,5 млн барр./д) перевозилось морским путем⁴. Мировые энергетические рынки во многом зависят от транспортных маршрутов. Блокировка одного из вышеперечисленных проливов или заливов даже на незначительный промежуток времени

может привести к существенно-му повышению цен на энергоресурсы и даже повлиять на роль различных государств на международной арене.

Ведущими морскими путями по объемам нефтяного транзита являются Ормузский пролив, соединяющий Оманский залив с Персидским, и Малаккский пролив, соединяющий Индийский и Тихий океаны⁵. Малаккский пролив - самый короткий путь, соединяющий поставщиков из бассейна Персидского залива с рынками Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего, с такими быстро развивающимися странами, как Китай и Южная Корея. Из-за высокого уровня поставок этот Пролив является ключевым в Азии.

Ежегодно, начиная с 2002 г., через Малаккский пролив проходит свыше 60 тыс. кораблей: в 2014 г. - 79 344, в 2015 г. - 80 960⁶ (см. *диагр.* 1).

Около 1/3 общего объема мировой нефти и около 80% «японской» нефти транспортируется именно через Малаккский пролив⁷. Кроме того, Малаккский пролив является

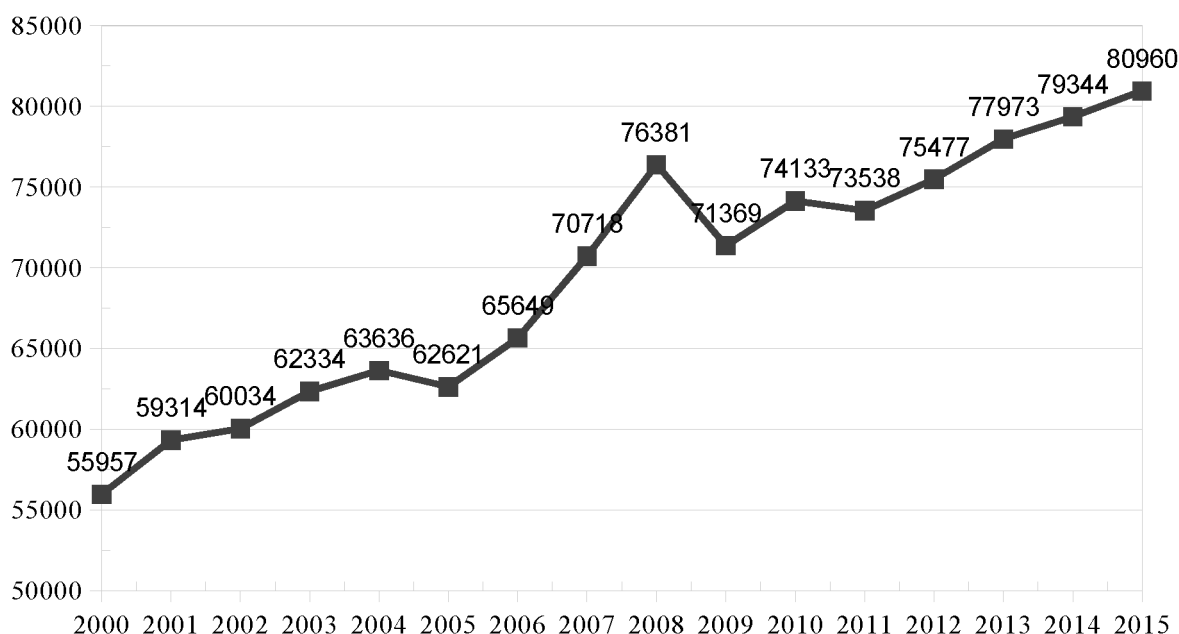


Диаграмма 1. Динамика транзита через Малаккский пролив, 2000-2015 гг.

Источник: 2015. The Marine Department of Malaysia's STRAITREP. List of Statistics - http://www.marine.gov.my/jlmeng/Contentdetail.asp?article_id=245&category_id=4&subcategory_id=42#.VwwDMvmLTIU

главным транспортным узлом для транспортировки сжиженного природного газа из Персидского залива (прежде всего, из Катара) в восточноазиатские страны (в Южную Корею, Японию). Можно заметить положительную динамику транспортировки газа через Малаккский пролив с 2009 по 2013 гг., но уже в период с 2014 по 2015 гг. уровень транзита начал постепенно снижаться ввиду падения общего объема добычи природного газа⁸.

Необходимо заметить, что Малаккский пролив находится в регионе формирования нового экономического пространства, о чем свидетельствуют «Треугольники роста» (ТР), которые начали активно формироваться с конца 80-х - начала 90-х гг. XX в.⁹

Страны АСЕАН заключают двусторонние и многосторонние соглашения о зонах свободной торговли в районе Малаккского пролива, об экономи-

ческом партнерстве и развитии приграничного сотрудничества, создавая пространство «экономики без границ», где, безусловно, каждый участник получает определенные выгоды экономического и политического плана. Так, в 1990-е гг. в зоне Малаккского пролива были созданы: ТР «Индонезия - Малайзия - Сингапур» (*GTIMS*) и ТР «Индонезия - Малайзия - Таиланд» (*GTIMT*)¹⁰.

Однако блокировка транспортного узла Малаккского пролива - проход в юго-восточной части между Сингапуром и Индонезией - может представлять угрозу для мировой экономической системы. Морскому флоту различных стран придется обогнуть Индонезийский архипелаг, через Ломбокский пролив между индонезийскими островами Бали, Нуса-Пенида и Ломбок или через Зондский пролив между островами Джава и Суматра, что, безусловно, увеличит издержки на транспорти-

ровку грузов, а это, в свою очередь, может привести к повышению цен на товары и энергоносители.

Геополитическими рисками блокировки Малаккского пролива могут стать природные катастрофы (цунами, землетрясения), военные столкновения (не стоит забывать о длительных территориальных спорах в Южно-Китайском море), разлив нефти, общее ухудшение экологической ситуации, а главное - пиратство.

ПРОБЛЕМА ПИРАТСТВА

По данным Международной морской организации (*ИМО*), в период 1998-2005 гг. наибольшее количество нападений на суда в Малаккском проливе было зафиксировано в 2000, 2001 и 2004 гг. - 112, 58 и 60, соответственно¹¹ (см. *диагр. 2*).

В ответ на растущее число нападений на торговые корабли прибрежные страны Пролива

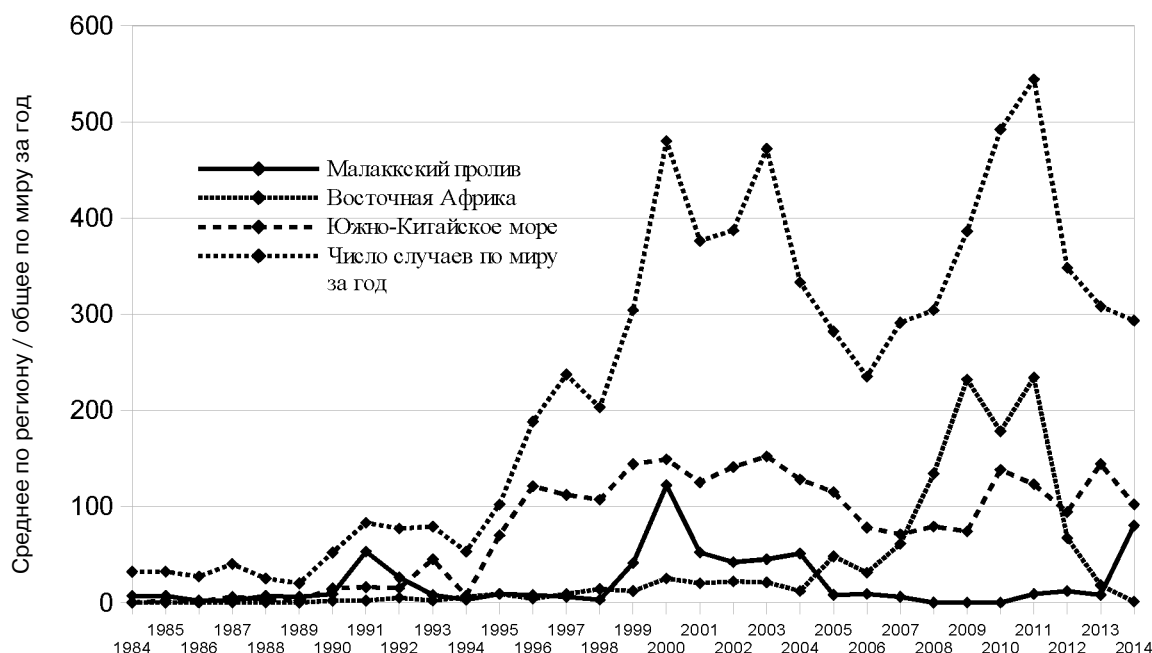


Диаграмма 2. Нападения пиратов на морские суда, 1984-2014 гг.

Источник: 2014. IMO. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships - http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/219_Annual_2014.pdf

постепенно начали объединять свои усилия для борьбы с пиратством. Так, в конце 2005 г. представители Японии, Сингапура, Камбоджи и Лаоса подписали «Региональное соглашение о сотрудничестве в противодействии пиратству и вооруженным нападениям на корабли в Азии» (*ReCAAP*)¹². В дальнейшем к нему присоединились Индия, Китай, Южная Корея, Бангладеш и Шри-Ланка.

Международное сотрудничество государств имело свои первые успехи уже в 2008 г., когда было зафиксировано значительное снижение нападений со стороны пиратов (см. *диагр. 2*).

Как считает ряд экспертов, снижение нападения пиратов на корабли во многом связано с координированной деятельностью стран-союзниц по *ReCAAP*¹³. Это и совместное патрулирование вод Малаккского пролива прибрежными странами, усиление силовых мер, а точнее - увеличение присутствия военно-

морских сил, причем не только прибрежных стран, таких как Индонезия, Малайзия и Сингапур, но и ВМС Китая, Индии и США. Однако угроза нападения пиратов на суда в Проливе по-прежнему существует.

Согласно ежегодному докладу *ReCAAP*, в 2015 г. количество нападений пиратов увеличилось: произошло 200 захватов кораблей, что на 7% больше, чем в 2014 г. (187)¹⁴. Малаккский пролив остается «самым популярным проливом» в Азии среди пиратов. Более 50% всех нападений пиратов от общего числа в 2015 г. произошло именно здесь¹⁵. Из 200 случаев захвата кораблей 60% произошли в море (а точнее, в Проливе), 40% - когда судно стояло на якоре¹⁶.

ПОЗИЦИЯ КИТАЯ ПО МАЛАККСКОМУ ПРОЛИВУ

Китай обладает одной из самых быстроразвивающихся эко-

номик мира, которая позволяет данному государству в значительной степени укреплять свои позиции на международной арене. Регионы Южно-Китайского моря и Малаккского пролива имеют стратегическое значение для КНР. Малаккский пролив - это основной морской путь, через который проходит 80% нефти Китая. Интерес США к обеспечению безопасности второго в мире транспортного пути вызывает беспокойство у Китая. Торговля КНР, ее энергетическая безопасность и экономическое развитие находятся в зависимости от безопасности судоходства в Южно-Китайском море и ситуации в Малаккском проливе. Такое положение дел в регионе еще в 2003 г. председатель КНР Ху Цзиньтао назвал «Малаккской дилеммой», что и по сей день является важнейшим фактором определения внутренней и внешнеполитической стратегии КНР. Пекин принимает меры, направленные на снижение

рисков от блокировки Малаккского пролива, разрабатывая проекты по созданию новых торговых сухопутных и морских путей.

Евразийский проект «Экономический пояс Шелкового пути», который был представлен в 2013 г. в Казахстане председателем КНР Си Цзиньпином, является ярким примером создания резервных сухопутных транспортных коридоров, которые должны обеспечить связь Китая с Европой, Ближним Востоком. Как считает ряд экспертов, такие сухопутные коридоры будут менее конкурентными, по сравнению с морскими путями, «и будут, главным образом, использоваться для усиления позиций китайских инвесторов в борьбе за ресурсные проекты в России и Центральной Азии»¹⁷. Тем не менее, такие транспортные пути не поставят правительство Китая в затруднительное положение в случае неожиданной блокировки Малаккского пролива или Южно-Китайского моря в целом, что, в свою очередь, позволит экономике Поднебесной развиваться без особых сбоев.

Помимо этого, Китай продолжает создавать глобальную морскую торговую систему. Правительство КНР в 2015 г. приступило к активному обсуждению с Таиландом строительства альтернативного морского пути из Южно-Китайского моря в Индийский океан. Новый проект подразумевает строительство нового канала через Малаккский (Малайский) полуостров.

Новый канал через перешеек Кра позволил бы сократить морской путь из Юго-Восточной Азии в Европу и Африку на 1000-1200 км, экономить перевозчикам время транспортировки грузов, существенно уменьшить расход горючего судами, уменьшить себестоимость импортируемого барреля нефти

для Японии, Китая и других стран. Если этот канал будет построен и будет эксплуатироваться, велика вероятность того, что Сингапур перестанет быть главным портом, где происходит обслуживание более 80% транзитных грузов. Что, в свою очередь, может привести к значительной перестановке сил в регионе в пользу Китая.

Кроме того, Китай весьма заинтересован в строительстве глубоководного порта Гвадар в Пакистане, который расположен в стратегически важном для мировой торговли месте - на берегу Аравийского моря, вблизи с Ормузским, Персидским и Оманским заливами и является 3-й морской гаванью в Пакистане.

В конце 2015 г. правительство Пакистана передало китайской государственной компании *China Overseas Port Holding* в аренду 152 га на 43 года в порту Гвадар (пакистанская провинция Белуджистан) для создания особой экономической зоны. Китай получил права на администрирование порта, международного аэропорта и компании по управлению морской прибрежной зоной¹⁸. Кроме того, контроль Пекина над портом опять же даст ему преимущества в экономическом и политическом плане.

Помимо строительства дополнительных сухопутных и морских путей, Китай предпринимает шаги по созданию суши (искусственных островов) в Южно-Китайском море (ЮКМ). На искусственных островах китайцы создают инфраструктуру (аэродромы, гавани, склады, коммуникационные узлы и т.д.) - своего рода сеть контроля над Южно-Китайским морем и Малаккским проливом.

Такая позиция Китая вызывает опасения у государств, с которыми на протяжении уже нескольких десятилетий идут

ожесточенные территориальные споры. Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., подобные действия государства по созданию искусственной суши не дают ему право контроля над территориями¹⁹. В 2016 г. Арбитражный суд в Гааге, который был инициирован Филиппинами, не нашел оснований для территориальных притязаний Китая в ЮКМ. По решению суда Китай не может претендовать на исключительную экономическую зону в районе архипелага Спратли. Китай не признал и не принял этого решения²⁰.

Именно поэтому ряд исследователей считают, что «Малаккская дилемма» вызывает озабоченность Китая не столько из-за опасений захвата пиратами важного экономического пути, сколько из-за страха утраты влияния Пекина в данном регионе. Главную угрозу влиянию в регионе Малаккского пролива для КНР представляют США, Япония, Индия. Китайский эксперт Ши Хонгтао считает, что контроль США над Малаккским проливом дал бы возможность Вашингтону получить геополитическое превосходство, контролируя поток мировых энергоресурсов²¹.

Военно-морской флот и военно-морские базы, находящиеся в Южно-Китайском море, составляют важную часть военно-морской силы Китая. Совсем недавно американские власти были озабочены данными разведки, свидетельствующими, что Китай разместил на спорном острове Вуди (спорном между Китаем, Тайванем и Вьетнамом) в Южно-Китайском море новейшие истребители *J-11* и *JH-7*²². Это позволяет Китаю контролировать спорные территории, а также следить за Малаккским проливом и, в случае чего, заблокировать его для своих неприятелей, т.е. не дать США возможности следить за

этим экономически важным морским путем.

Тем не менее, Китай не всегда прибегает к тактике напора и устрашения своих потенциальных противников. Чтобы снять напряжение с «Малаккской дилеммы», Китай пытается проводить двусторонние и многосторонние встречи с прибрежными странами. Так, с 2008 г. Пекин инициировал встречи в рамках диалога АСЕАН - Китай на уровне ведущих экспертов по обороне. В дальнейшем такие встречи стали регулярными, и уже к 2011 г. их число достигло 30, что очень важно, т.к. за такой же период Япония в свое время смогла принять лишь несколько инициатив по *ReCAAP*²³.

В конце 2015 г. китайский премьер Госсовета Ли Кэцян посетил портовый город Малакка (Малайзия) с важным посланием о дружественном настрое Ки-

тая и предложении о совместном патрулировании Малаккского пролива²⁴.

Китай играет ведущую роль в процессах интеграции в Азии и является главным инициатором и участником встреч стран АСЕАН: АСЕАН+1 (Китай), АСЕАН+3 (Китай, Япония, Южная Корея) по вопросу безопасности региона. Китай активно проводит совместные учения с прибрежными странами Малаккского пролива. Например, в сентябре 2015 г. состоялись крупномасштабные военно-морские учения Китая и Малайзии, что не могло не привлечь внимания мировой общественности и США, в частности²⁵.

Малаккский пролив, действительно, имеет стратегическое значение для Китая не только в экономическом плане, но и в военно-политическом. Именно поэтому присутствие внерегионального государства в Ма-

лаккском проливе и Южно-Китайском, Восточно-Китайском морях для Пекина неприемлемо, и он готов этому противодействовать.

* * *

Стабильность и безопасность в Малаккском проливе - одна из ключевых задач современного мирового сообщества. Региональная безопасность в Юго-Восточной Азии заключается не только в сохранности кораблей, проходящих по Проливу, от пиратов и террористов, но и в балансе сил в данном регионе, невозможности усиления какого-либо одного государства, которое сможет изменить мировую политическую и экономическую систему.

¹ World Bank - http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSPContentServer/WDSP/IB/2006/05/16/000160016_20060516105612/Rendered/PDF/34042.pdf

² The U.S. Energy Information Administration. World Oil Transit Chokepoints - https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf

³ Ibidem.

⁴ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013 - http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf

⁵ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2015 - http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf

⁶ A Cooperative Framework for Maintaining Safety in the Straits of Malacca and Singapore // The Nippon Foundation - http://www.nippon-foundation.or.jp/en/what/spotlight/ocean_outlook/story4/

⁷ Ibidem.

⁸ The U.S. Energy Information Administration...

⁹ Иванова И.С. Малаккский пролив: формирование международного экономического региона - <http://cyberleninka.ru/article/n/malakskiy-proliv-formirovanie-mezhdunarodnogo-ekonomicheskogo-regiona>

¹⁰ Ibidem.

¹¹ 2008. IMO. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/133-Annual2008.pdf>

¹² ReCAAP. About ReCAAP - <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>

¹³ How to Defeat Pirates: Success in the Strait. Time - <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1893032,00.html>

¹⁴ ReCAAP. Piracy and Armed Robbery Against Ships in

Asia. 2015 Annual Report - <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00001090>

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Asian businesspeople ride China's 'Belt and Road' // China Daily - http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-04/12/content_24474398.htm

¹⁹ Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. - http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf

²⁰ Подробнее см: Локишин Г.М. Южно-Китайское море: острова раздора // Азия и Африка сегодня. 2015, № 9.

²¹ Shi Hongtao. China's Malacca Straits - http://www.claws.in/images/journals_doc/Malacca%20-%20No%20More%20A%20Dilemma%20For%20China.pdf

²² China 'deploys fighter jets' to contested island in South China Sea. The Telegraph - <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/china/12171201/China-deploys-fighter-jets-to-contested-island-in-South-China-Sea.html>

²³ Лебедева Н.Б. Малаккский пролив: есть ли пути к безопасности - <http://cyberleninka.ru/article/n/malakskiy-proliv-vozmozhny-li-puti-k-bezopasnosti>

²⁴ Chinese premier visits Malacca to send message of peace amid U.S. meddling in South China Sea. Xinhuanet - http://news.xinhuanet.com/english/2015-11/23/c_134842767.htm

²⁵ China launches joint naval drills with Malaysia in Strait of Malacca with more than 1,000 PLA troops. South China post - <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/1859259/china-launches-joint-naval-drills-malaysia-strait>