

ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МОРСКИХ ЧАСТНЫХ ВОЕННЫХ КОМПАНИЙ “НОВОГО ОБЛИКА” В ВОСТОЧНОЙ АФРИКЕ

© КУПРИЯНОВ А.В., КРАМНИК И.А., 2021

КУПРИЯНОВ Алексей Владимирович, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, руководитель группы Южной Азии и региона Индийского океана Центра Азиатско-Тихоокеанских исследований.

Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, РФ, 117997 Москва, Профсоюзная, 23
(a.kupriyanov@imemo.ru), ORCID: 0000-0002-9041-6514

КРАМНИК Илья Александрович, младший научный сотрудник группы исследований политики США и Канады в мировом океане Центра североамериканских исследований.

Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, РФ, 117997 Москва, Профсоюзная, 23
(ikramnik@imemo.ru), ORCID: 0000-0003-1716-6261

Куприянов А.В., Крамник И.А. Перспективы и проблемы использования морских частных военных компаний “нового облика” в Восточной Африке. *Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН*, 2021, № 1, сс. 84-98. DOI: 10.20542/afj-2021-1-84-98

DOI: 10.20542/afj-2021-1-84-98

УДК: 327→341(6-11)

Статья поступила в редакцию 01.12.2020.

В последние десятилетия в мире наблюдается процесс постепенного роста так называемых нетрадиционных угроз безопасности: контрабанды товаров, торговли людьми, незаконного оборота оружия и наркотиков, пиратства. В условиях противостояния между США и КНР неизбежно расширение существующих “серых зон”, одна из которых находится у побережья Восточной Африки. На основе анализа ситуации, сложившейся в регионе, авторы приходят к выводу, что восточноафриканские страны испытывают потребность в поставщике безопасности, который помог бы им справиться с нетрадиционными угрозами. Это дает возможность России нарастить влияние в регионе при помощи морских частных военных компаний “нового облика”.

Ключевые слова: Индийский океан, Восточная Африка, частные военные компании, нетрадиционные угрозы безопасности, морской флот.

В течение последних десятилетий в мире, по мнению ряда зарубежных и отечественных исследователей, происходит постепенное размывание монополии государства на внешнее насилие [1; 2; 3; 4; 5; 6]. Как правило, этот процесс связывается с кардинальными изменениями геополитической обстановки после окончания холодной войны, в результате чего исчезла необходимость в жестком контроле внешнеполитической деятельности со стороны государств в условиях противостояния двух блоков, и с ускорением глобализации, благодаря которой возросла роль негосударственных акторов мировой политики. При всей спорности этого тезиса (даже в годы холодной войны право на насилие нередко делегировалось прокси-игрокам, а негосударственные субъекты всегда были достаточно активны) можно согласиться с тем, что представления о роли государства как актора с монополией на внешнее насилие, ставшие общепринятыми в последней трети XIX в. и достигшие пика в XX в., трансформируются.

Эти процессы усугубились в связи с тем, что США – единственная оставшаяся сверхдержава – демонстрировала неготовность выполнять в полной мере обязанности гегемона наподобие того, как их выполняла Британия во второй половине XIX в., то есть осуществлять миротворческие и полицейские операции во всех частях земного шара, где в

этом возникала объективная, с точки зрения местных элит и элит гегемона, потребность. Причины такого расхождения уже не раз становились предметом анализа [7]. Для нас важно лишь зафиксировать сам факт, способствовавший образованию “вакуума силы”, который начали заполнять в меру возможностей остальные государства. Этот процесс привел, с одной стороны, к увеличению роли региональных государств-лидеров, а с другой, – там, где силы государств и региональных лидеров не смогли заполнить этот вакуум, их место начали занимать традиционные формы организаций, предшествовавшие формированию государств-наций в XIX–XX вв.: пиратские структуры, контрабандистские торговые сети, организованные преступные группировки и т.п. Эти формы продолжали существовать и в годы расцвета государств-наций, включая период холодной войны, но идеологизированность противостояния между двумя коалициями государств приводила к тому, что борьба с подобными явлениями воспринималась как обязанность обоих блоков, а обвинения в сотрудничестве с ними были привычным пропагандистским ходом.

Сейчас мир находится на пороге новой холодной войны, на сей раз между США и Китаем. Эта война будет иметь существенную разницу с предыдущей: в отличие от советско-американского противостояния, которое осмыслялось в дискурсе обеих держав как идеологическая борьба (“стран социалистической и народной демократии против стран буржуазной демократии” или “свободного мира против империи зла” соответственно), в американо-китайском идеологический фактор выражен куда меньше. Кроме того, достаточно четко локализована основная зона соперничества: пространство Тихого океана, отделяющее США от КНР, и можно ожидать, что именно здесь будет сконцентрировано внимание Вашингтона и Пекина и приложены основные усилия в сфере безопасности. Это не подразумевает, разумеется, полного ухода из критически важных зон за пределами Тихого океана – определенно сохранится американское присутствие в Красном и Средиземном морях, Карибском море, Персидском заливе, в Северной Атлантике. Но в остальных, менее важных в стратегической картине новой холодной войны регионах, уже существующий “вакуум силы”, превращающий их в “серые зоны”, только усилится. Определенную роль сыграет и нынешняя пандемия *COVID-19*, результатом которой станут дефицит военных бюджетов и концентрация усилий в важнейших регионах за счет менее важных. Этот “вакуум силы” и потребует заполнения; заполнить его могут попытаться как упомянутые негосударственные игроки, так и другие государства, включая Россию.

Настоящая статья посвящена анализу возможных действий России в одной из таких “серых зон” – на восточном побережье Африки к югу от Африканского рога, лежащем в стороне от основных торговых маршрутов. Дефицит безопасности стал в этом регионе хроническим явлением, при этом Восточная Африка, на территории которой находится Великая рифтовая долина, богата полезными ископаемыми – медью, оловом, золотом, кобальтом, ураном. Этот регион был одним из наиболее важных в стратегическом отношении вплоть до открытия Суэцкого канала, однако на нынешнем этапе в условиях холодной войны КНР и США и отсутствия там крупных внешних игроков его стратегическое значение сравнительно невелико. Эта ситуация изменится либо в случае появления там крупного внешнего игрока, ведущего независимую политику, либо в случае каких-либо проблем с Суэцким каналом, которые вынудят перенаправить торговый поток в обход мыса Доброй Надежды, либо в ситуации, когда за ресурсы начнется жесткая конкуренция между великими державами.

Авторы анализируют возможность использования альтернативного инструмента укрепления влияния России в регионе – морских частных военных компаний (ЧВК), созданных и контролируемых государством, его “длинной руки”, позволяющей проецировать силу и отстаивать государственные интересы без привлечения излишнего внимания со стороны других великих держав, разбирают плюсы и минусы подобного инструмента и предлагают варианты его формирования и комплектования. Тема морских ЧВК в целом хорошо разработана [8; 9; 10; 11; 12], но основное внимание исследователей уделяется применению ЧВК для защиты торгового и пассажирского судоходства от пиратских нападений либо решению отдельных задач, включая береговую охрану, борьбу с незаконным выловом рыбы и т.п. Авторы настоящей статьи предлагают кардинально пересмотреть сам подход к использованию морских ЧВК с целью создания полноценной системы обеспечения безопасности прибрежных районов, которая бы позволила успешно бороться со всем спектром “нетрадиционных угроз” и способствовала укреплению влияния России в регионе.

ТИПОЛОГИЗАЦИЯ МОРСКИХ УГРОЗ

Морские угрозы принято делить на “традиционные” и “нетрадиционные”. К первым, как правило, относят угрозу ограниченного или полномасштабного конфликта между двумя суверенными государствами с применением конвенционального либо ядерного оружия. Термин “традиционный” ассоциируется с таким типом угроз потому, что именно он изначально оказался в центре внимания исследователей военно-морской мощи государства, работавших в XIX в. Основатели этого направления, начиная с А.Т. Мэхэна и А. Штенцеля, писали свои труды в рамках парадигмы соперничества империй за региональное и мировое господство. От них требовалось дать ответ на вопрос о том, как именно государство должно парировать морские угрозы со стороны других стран, являющиеся частью более крупных экзистенциальных вызовов, могущих привести к поражению и исчезновению конкретного государства. В результате разработка теории конфликтов на море с учетом развития средств поражения и защиты привела к появлению множества концептуальных работ, ключевыми из которых стали работы А.Т. Мэхэна [13; 14], Ф. Колумба [15], Дж. Корбетта [16], представителей французской “молодой школы” [17], дававших на этот основной вопрос разные ответы с учетом географического положения своих стран и их экономического и военного потенциала.

В этой парадигме так называемые нетрадиционные угрозы (пиратство, торговля людьми, контрабанда, незаконный оборот оружия и наркотиков, морские операции экстремистских и повстанческих группировок, незаконный вылов рыбы и морепродуктов) в принципе воспринимались не как угрозы, с которыми военно-морские силы (ВМС) должны вести планомерную борьбу с отвлечением значительных ресурсов и посредством специально разработанной стратегии, но скорее как объект спорадических морских полицейских операций. Во многом именно это внимание к решению сиюминутных задач привело к тому, что в рамках исторического анализа теоретики изучали в первую очередь действия флотов и эскадр в ходе конвенциональных войн, уделяя мало внимания операциям ВМС против пиратства и работорговли; меж тем именно благодаря этим операциям к моменту оформления военно-морской теории как поля исследований эти явления были в основном ликвидированы. По иронии судьбы именно эти угрозы правильнее было бы называть традиционными, так как и пиратство, и торговля людьми (работорговля), и контрабанда появились задолго до формирования не только государств-наций и империй XIX в., но и государств как таковых в их современном виде. В то время как в сегодняшнем мире их принято обозначать как угрозы, для многих сообществ они таковыми не являются, представляя собой часть жизни и способ заработка.

Почти полное отсутствие внимания к этому типу угроз объясняется несколькими причинами. Прежде всего, они никогда не являлись экзистенциальными. К примеру, пиратство существовало там, где морская торговля была развита настолько, что позволяла грабителям получать прибыль, с учетом риска значительно превышающую ту, что они получали бы, участвуя в этой торговле либо занимаясь иными морскими промыслами (добычей губок и жемчуга, рыбной ловлей и пр.) То же относится к другим “нетрадиционным” угрозам, которые существуют независимо от наличия или отсутствия государства. Оно представляет для пиратов, контрабандистов, торговцев оружием, работорговцев и угрозу, и возможность одновременно: государство борется с незаконной и неподконтрольной ему деятельностью, но в то же время берет на себя социальные обязательства в отношении населения, а также устанавливает и обнародует “правила игры”. Это позволяет лицам, занятым в преступном промысле, играть по этим правилам и нарушать их, заранее оценивая уровень риска, а также избегать социальных обязательств в отношении связанных с ними сообществ, концентрируясь на получении прибыли лично для себя, своей семьи, клана или банды. Государственный аппарат и политические элиты теоретически могут без проблем сосуществовать с полностью теневой экономикой до тех пор, пока они исполняют свои социальные функции и не пытаются ее уничтожить; “нетрадиционные” угрозы уменьшают получаемую ими прибыль, в худшем варианте позволяя разделить полномочия в плане осуществления насилия, но до определенного момента не представляют экзистенциальной угрозы существованию государства и его элит в отличие от “традиционных”, когда в результате неудачной войны государство может просто исчезнуть, а элиты лишиться своего места в социальной иерархии.

Немаловажно, что сами по себе эти явления начали восприниматься как угрозы сравнительно недавно. К примеру, работорговля на протяжении долгого времени считалась доходным и легальным бизнесом и сыграла важную роль в развитии экономики Нового Света. Без нее невозможно себе представить как формирование испанской и португальской колониальных систем, так и преуспевание британских, французских и нидерландских колоний. Экспорт наркотиков в Китай воспринимался как один из важных источников дохода Британской империи, а попытка китайского правительства пресечь его окончилась Опиумными войнами, подтвердившими доминирование европейских держав в мире. Пиратство, в свою очередь, вплоть до XVIII в. благополучно существовало при покровительстве ряда европейских монархов в полулегальных и легальных формах, так как позволяло им грабить испанские и португальские суда и захватывать колонии, не вступая при этом с иберийскими державами в прямой конфликт. Окончательно каперство было запрещено только ближе к концу XIX в. На Востоке роль пиратов была еще более специфической: там они, по сути, выступали в роли отдельных акторов, действующих в контакте с местными властями, но вне правового поля, установленного властями центральными. Именно пираты обеспечивали сохранение китайского влияния на островах Малайского барьера и на Филиппинах. Лишь укрепление государственного аппарата насилия, рост экономической, военной и политической мощи западных государств, которые теперь могли решать стоящие перед ними задачи без обращения к таким специфическим средствам, как выдача каперских патентов, привели к тому, что эти полуофициальные игроки перешли в “серую зону”, а их деятельность была по большей части криминализована [18]. При этом фактически многие государства продолжают использовать возможности подобных акторов, контрабандой поставляя оружие военизированным группировкам, поддерживая террористическую активность на территории вероятного противника и т.п.

Эта “серая зона” имеет не только правовое, но и пространственное измерение: существуют регионы, где: а) государства слишком слабы, чтобы контролировать происходящее у их берегов, б) есть удачные географические условия для деятельности пиратов и контрабандистов, в) исторически сложились неофициальные сети и функционируют неофициальные структуры и при этом д) проявляются экономические предпосылки к активизации незаконной деятельности в новых условиях. Это карибское побережье южно- и центральноамериканских стран, почти все прибрежные воды Африки, прибрежные воды стран Юго-Восточной Азии, включая государства Малайского архипелага и Филиппины.

Очевидно, что с нарастанием новой холодной войны у государств, не желающих поступаться суверенитетом в угоду полуофициальным игрокам, будет складываться запрос на борьбу с этими “новыми” вызовами и угрозами. Более того, в условиях, когда великие державы заняты борьбой друг с другом, а режимы малых и средних государств Глобального Юга регулярно оказываются на пороге коллапса из-за невозможности выполнять социальные обязательства, нетрадиционные угрозы вполне могут перейти в разряд экзистенциальных, что показала новейшая история Исламского государства Ирака и Леванта (ИГИЛ – запрещенной в России террористической организации), едва не уничтожившего Ирак и Сирию и угрожающего сейчас ряду африканских государств как на восточном, так и на западном побережье. Таким образом, эти угрозы, представляющиеся незначительным крупным игрокам, превращаются в наши дни в серьезную проблему для малых и средних государств, а возрождение мессианских экстремистских движений переводит их в разряд экзистенциальных угроз.

ОТВЕТ НА ВЫЗОВЫ

Исторический опыт показывает, что ответа на эти угрозы может быть два. Первый, “традиционный”, окончательно сформировался в XIX в. после ликвидации основных негосударственных силовых акторов (в первую очередь торговых компаний, зачастую проводивших самостоятельную внешнюю политику) и полной монополизации внешнеполитического насилия государством. В его рамках предполагается, что борьба с “нетрадиционными” угрозами должна вестись специально созданными или

назначенными государством структурами. Применительно к морским угрозам такими структурами являются береговая охрана, спецслужбы и специализированные агентства (к примеру, по борьбе с незаконным оборотом наркотиков). Этот путь позволяет сохранить монополию государства на насилие, но при этом требует значительных затрат ресурсов. В случае дефицита этих ресурсов происходит неизбежное ослабление государственной монополии, что приводит к взрывному росту “нетрадиционных” угроз.

Второй вариант – задействование механизмов, по природе своей принадлежащих к “серой зоне” в мире суверенных государств с линейными границами, но при этом частично декриминализованных в рамках внутреннего законодательства. К этому списку можно отнести частные военные компании и частные охранные предприятия (ЧОП). Этот вариант позволяет более гибко реагировать на вызовы и угрозы, не предполагая отвлечения государственных ресурсов, однако таит в себе опасность того, что эти механизмы окажутся более эффективными, чем государственные, и в некоторых сферах смогут заместить государство. Во избежание этой угрозы подобные механизмы должны быть тем или иным образом ассоциированы с государством и находиться под его контролем. Это не обязательно подразумевает отчисление в пользу государства полученной прибыли за исключением необходимых налогов, но предполагает тщательное наблюдение и при необходимости прекращение деятельности актора, чья деятельность по каким-то причинам идет во вред государству.

Часть правительств региона, который мы рассматриваем в данной статье, в годы холодной войны пыталась прибегнуть к первому варианту. Этот выбор определялся как наличием дружественного внерегионального игрока (СССР), так и опасениями молодых стран Африки в отношении использования европейских наемников, которые неоднократно использовались как ударная сила неокOLONIALИСТСКИХ проектов, свержая режимы, стремившиеся выйти из-под крыла бывших метрополий. Просоветской ориентации придерживались правительства Мозамбика и Танзании.

Однако даже в годы холодной войны присутствие СССР в юго-западных водах Индийского океана носило ограниченный характер. Индийский океан воспринимался и в Москве, и в Вашингтоне как второстепенный театр военных действий, как следствие, обе стороны уделяли ему сравнительно мало внимания. После окончания биполярного противостояния Россия почти полностью ушла из региона. В качестве преемника СССР в сфере борьбы с “нетрадиционными” угрозами страны региона рассматривали, скорее, Индию, превратившуюся к тому моменту в мощного регионального игрока с развитым военно-морским флотом, постулирующего в качестве основной цели сохранение статус-кво и претендующего на роль поставщика безопасности.

Вопреки ожиданиям, эти претензии не подкрепляются реальными действиями. Несмотря на то, что с Кенией, Мозамбиком и Мадагаскаром Индия подписала соглашения о сотрудничестве в военной сфере, а с флотами Танзании, Кении, Мадагаскара и Мозамбика ВМС Индии проводят совместные учения, Нью-Дели ориентируется прежде всего на развитие отношений с малыми островными государствами региона (Сейшельскими и Коморскими островами, Маврикием) и ЮАР. По сути единственной восточноафриканской страной, которой удалось добиться от Индии выполнения функций поставщика безопасности, остается Мозамбик [19]. Это связано прежде всего с тем, что индийское военно-морское планирование рассматривает в качестве главной задачи парирование китайской угрозы в Индийском океане; как следствие, индийский флот строится не как флот обеспечения повседневной безопасности и не как полицейские силы, а как флот большой войны, и основное внимание уделяется развитию отношений с государствами, стратегически важными в контексте противостояния потенциальной китайской угрозе [20; 21]. Таким образом, возникает парадокс: хотя действующие планы пополнения ВМС Индии достаточно амбициозны, и суммирование уже имеющихся программ позволяет ожидать ввода в строй не менее 41 боевого и вспомогательного вымпела морской и океанской зоны (табл. 1), выполнять полицейские обязанности в сфере своих интересов они не могут.

Таблица 1. Действующий состав ВМС Индии по декадам ввода в строй*

Годы	Авианосцы	Эсминцы	Ракетные корветы и фрегаты	Патрульные корабли	Многоцелевые подлодки	Десантные корабли	Вспомогательные суда**	Итого
1981–1990	0	4***	5	3	10	4		26
1991–2000	0	2	2	4	4	1	4	17
2001–2010	0	1	9			4		14
2011–2020	1	3	10	4	4		2	24
2021–2030****	1*****	4 (проект 15В)	11 (проект 17А и доп. "Тальвар")	6 (NGOPV)	14 (3 Ариханта, 1 Чакра, 4 Кальвари, 6 – 75I)	? (приостановка проекта универсального десантного корабля)	5 (при поддержке Турции)	41

* Водоизмещением более 1000 т.

** Предназначенные для действий совместно с флотом в дальней морской/океанской зоне

*** Один из этих четырех кораблей вошел в строй в 1980 г. (эсминец "Раджпут").

**** Предполагаемое строительство (по данным СМИ Индии).

***** Авианосец "Викрант". Постройка АВ "Вишал", судя по всему, сдвигается на 2030–2035 гг.

Источник: составлено авторами по [22; 23].

Помимо перечисленных сил Индия обладает большим количеством легких боевых единиц [22]: малых корветов (11 ед.), патрульных кораблей 4 ранга (19 ед.), катеров (110 ед.), а также силами береговой охраны [24] (свыше 70 кораблей и катеров), однако задачи охраны водного района и патрулирования собственного территориального моря и исключительной экономической зоны исключают выделение более-менее значимых сил для системной борьбы с пиратством.

Это вынуждает восточноафриканские страны искать альтернативы. Наиболее естественной из них представляется обращение за помощью к Китаю, однако КНР не стремится наращивать присутствие в Индийском океане, опасаясь, по всей видимости, спровоцировать дальнейшее индийско-американское сближение и предпочитая вместо этого усиливать флоты местных держав кораблями своей постройки. Приоритет отдается странам Южной и Юго-Восточной Азии, и для насыщения в достаточном количестве кораблями восточноафриканских стран у китайских ВМС, судя по всему, просто не остается достаточных ресурсов. К тому же в ближайшее время стоит ожидать переключения внимания ВМС КНР на основной театр противостояния с ВМС США – Тихий океан. Как следствие, и без того незначительные ресурсы, которые Китай может выделить на пополнение ВМС стран Восточной Африки, станут еще меньше. Собственные силы стран Восточной Африки крайне незначительны (табл. 2).

Таблица 2. Действующий состав морских сил стран Восточной Африки

Страны	Боевые катера	Патрульные корабли	Патрульные катера	Маломерные катера и лодки	Десантные и вспомогательные катера и суда
Судан	0	0	14	<10	2
Эритрея	0	0	18	нет данных	5
Джибути	0	0	0	20	2
Сомали*	0	0	0	19	0
Кения	0	1	5	10	5
Танзания	4**	0	6	нет данных	2

Мозамбик	0	0	3	2	0
Мадагаскар	0	0	3	7	1
Сейшельские острова	0	0	9	нет данных	0
Маврикий	0	1	4	нет данных	0

* Учитываются только силы, контролируемые правительством в Могадишо.

** Торпедные катера.

Источник: составлено авторами по данным справочников *Jane's Fighting Ships* [25] и СМИ.

Как видно из представленной таблицы, ни одна из стран не располагает силами, которые можно было бы назвать собственно флотом. ВМС и полицейские силы государств Восточной Африки не имеют боевых кораблей вообще, лишь одна страна – Танзания – располагает боевыми катерами, только Кения и Маврикий насчитывают по одному патрульному кораблю, способному действовать в дальней морской зоне. Основу морских сил этих государств представляют небольшие (вплоть до маломерных) патрульные катера со стрелковым оружием или малокалиберной артиллерией, способные выполнять максимум полицейские задачи в непосредственной близости от собственных баз. Некоторое количество десантных катеров и судов, имеющих у стран региона, используется в основном для задач снабжения собственных войск при действиях на побережье, отдаленных населенных пунктов и перевозки грузов.

Не в лучшем состоянии находится и морская патрульная авиация – из числа континентальных стран Восточной Африки самолетами, способными вести разведку над морем, располагает только Кения, ВВС которой имеют два специально оборудованных для патрульных задач самолета *Cessna-208*¹. Несколько большими силами располагают Сейшельские острова и Маврикий. ВВС Сейшельских островов насчитывают четыре легких транспортных самолета, приспособленных для поисково-спасательных задач, а два из них могут выполнять патрульные задачи. В составе воздушных сил полиции Маврикия также насчитывается четыре патрульных самолета, кроме того, поисково-спасательные задачи могут выполнять два вертолета.

Таким образом, ни одна из стран регионе не располагает силами, хоть сколько-нибудь достаточными для обеспечения безопасности побережья и контроля территориальных вод, не говоря уже о контроле экономической зоны. Последний пункт пока не является критичным: между государствами Восточной Африки в настоящее время отсутствуют конфликты из-за акваторий, которые бы отвлекали их незначительные силы от парирования нетрадиционных угроз. Однако необходимо учитывать, что эти конфликты могут возникнуть в будущем, так как морские границы ряда восточноафриканских государств до сих пор не урегулированы.

Наиболее очевидным фактором, который может оказать негативное влияние на борьбу с “нетрадиционными” угрозами, является пандемия *COVID-19*. Во-первых, она требует отвлечения ресурсов самих восточноафриканских государств на более важные вопросы типа обеспечения социальной стабильности и поддержки экономики, вынуждая жертвовать не самыми важными вопросами вроде борьбы с контрабандой и прочими проявлениями теневого рынка, функционирование которого, нежелательное в обычное время, в период кризиса объективно способствует стабилизации ситуации и помогает государству экономить ресурсы. Во-вторых, пандемия, очевидно, станет причиной уменьшения масштаба кораблестроительных программ крупных игроков. В итоге Индия, и без того манкировавшая обязанностями поставщика безопасности, будет просто объективно не в состоянии их исполнять. Объявленные в феврале главой Штаба обороны Вооруженных сил Индии Бипином Раватом планы по сокращению военного бюджета будут, по всей видимости, несколько скорректированы с учетом роста напряженности на границе с КНР и Пакистаном. Вряд ли сухопутные войска и ВВС подвергнутся сокращению, как следствие, в наибольшей степени от мер жесткой бюджетной экономии пострадает именно флот.

¹ Здесь и далее информация о воздушных силах упомянутых стран приводится по данным ежегодника *Flightglobal – World Air Forces 2020* [26].

МОРСКИЕ ЧВК КАК ВОЗМОЖНОЕ РЕШЕНИЕ

Сложившиеся условия открывают окно возможностей для России, которая традиционно положительно воспринимается в государствах Восточной Африки и чье присутствие при этом не вызывает протестов у ключевого игрока в регионе – Индии. Немаловажно, что к присутствию России – как стратегического партнера – в регионе Индийского океана положительно относятся и в Китае, закономерно видя в этом дополнительную гарантию безопасности торгового маршрута в страны Европы и путей поставок углеводородов.

При этом ВМФ России в нынешнем состоянии вряд ли способен в полной мере воспользоваться этим окном возможностей; для него существенной нагрузкой станет ожидаемое присутствие в Красном море в связи с планируемым созданием пункта материально-технического обеспечения (ПМТО) в Порт-Судане.

Корабельный состав ВМФ России по декадам ввода в строй приведен в табл. 3, однако, анализируя ее, следует учитывать крайне низкую техническую готовность значительной части единиц 1960–1990-х годов постройки, связанную с недостаточными темпами ремонта и технического обслуживания, что обусловлено некомпенсированной слабостью отрасли ввиду постсоветской деградации и разрыва промышленной кооперации с Украиной и бывшими странами – участницами Организации Варшавского договора.

Таблица 3. Корабельный состав ВМС России по декадам ввода в строй*

Годы	Авианосцы	Крейсера, ЭМ, БПК	Ракетные корветы и фрегаты	Патрульные корабли	Многоцелевые подлодки	Десантные корабли	Вспомогательные суда**	Итого
1961-1970	0	0	0	0	0	2	6	8
1971-1980	0	0	1	0	0	5	13	19
1981-1990	1	10	1	0	17	10	15	54
1991-2000	0	5	1	0	16	2	0	17
2001-2010	0	0	3	0	2	0	2	7
2011-2020	0	0	12	3	8	2	12	37
2021-2030***	0	0	23	3	15	4	10+	55+

* Водоизмещением более 1000 т.

** Предназначенные для действий совместно с флотом в дальней морской и океанской зоне.

*** Предполагаемое строительство (по данным российских СМИ).

Источник: составлено авторами по данным [27].

Российский флот, помимо указанных сил “боевого ядра”, располагает весьма значительными по абсолютной численности легкими силами и силами береговой охраны [28], однако самое протяженное в мире побережье и исключительная экономическая зона, большое количество баз и портов, невысокая техническая готовность и растущее военное давление со стороны США и их союзников исключают выделение серьезной “антипиратской” группировки.

В качестве альтернативного варианта продвижения российского влияния и защиты интересов в регионе в этой ситуации могли бы выступить морские ЧВК – при условии, что они будут предлагать странам-клиентам весь набор услуг, который в настоящее время не могут предложить имеющиеся компании и обеспечить ВМС и береговая охрана потенциальных стран-клиентов в силу недостаточного количества средств и слабой подготовки кадров.

Прежде, чем определять облик потенциальных морских ЧВК, способных выполнять задачи в интересующем нас регионе, следует сформулировать требования к их деятельности вообще. Как представляется, речь должна идти о комплексном обеспечении безопасности, включая следующие компоненты:

1. Аналитика и консалтинг – изучение оперативного района и факторов, влияющих на безопасность как в море, так и на прилегающем побережье; составление и поддержание в актуальном состоянии перечня угроз; прогноз их изменения; предоставление соответствующих консультационных услуг частным и государственным заказчикам.

2. Непосредственное сопровождение – обеспечение безопасности судов, летательных аппаратов, платформ, экипажей, пассажиров и грузов в опасных районах силами квалифицированной вооруженной охраны в рамках коммерческих договоров.

3. Патрулирование опасных морских районов – выполняемое в рамках договора с прибрежным государством (государствами) дежурство легких вооруженных боевых единиц (катеров/патрульных судов) в территориальном море и исключительной экономической зоне с целью предотвращения/отражения активности пиратов, террористов, преступных группировок.

4. Обеспечение безопасности на берегу – оказываемая в рамках соглашений с соответствующим государством помощь в борьбе с террористическими, пиратскими, иными преступными группировками в прибрежных пунктах, охрана портов, крупных мероприятий.

5. Активные действия на берегу – расширение предыдущего пункта до непосредственного участия в военных/полицейских операциях по борьбе с террористами/пиратами/иными преступными элементами в рамках соглашения с государством-заказчиком.

6. Активные действия на море – операции по освобождению захваченных судов/объектов с возможным применением оружия.

7. Обучение и боевая подготовка – консультативная/советническая/преподавательская/инструкторская деятельность по подготовке военных/полицейских структур и сил безопасности государства-клиента, начиная от обучения отдельных специалистов и заканчивая комплексной подготовкой боевых и вспомогательных подразделений и командно-штабных структур.

ЧВК должны иметь возможность оказывать как любой отдельно взятый вид услуг из данного перечня, так и весь комплекс, предполагая в последнем случае целью формирование в интересах государства-клиента работоспособных военных/полицейских структур “под ключ” с последующей постепенной передачей им выполняемых ЧВК задач и используемого оборудования и свертыванием деятельности ЧВК в районе по завершении процесса. При этом в любом случае набор услуг и широта диапазона их применения должны определяться как интересами России в конкретной стране/части рассматриваемого региона, так и условиями сотрудничества ЧВК со страной-заказчиком, сформулированными при участии компетентных структур России и соответствующей страны. Специфика существующих морских ЧВК не предполагает их использования для названной цели: в подавляющем большинстве они сосредоточены на пассивном обеспечении безопасности мореплавания, предоставляя услуги консалтинга и непосредственного сопровождения судов и груза.

Таблица 4. Существующие морские ЧВК

Компании	Оказываемые услуги						
	Аналитика и консалтинг	Непосредственное сопровождение	Патрулирование опасных морских районов	Обеспечение безопасности на берегу	Активные действия на берегу	Активные действия в море	Обучение и боевая подготовка
<i>Anti-Piracy Maritime Security Services (VST)</i>	Есть	Есть					Есть
<i>ESPADA</i>	Есть	Есть					Есть
<i>Hart Maritime</i>	Есть	Есть		Есть			Есть
<i>Hudson Analytix</i>	Есть						Есть
<i>MAST</i>	Есть	Есть					Есть

<i>Moran Group</i>	Есть						
<i>MUSC</i>	Есть	Есть					Есть
<i>Neptune</i>							
<i>Maritime</i>							
<i>Security</i>	Есть	Есть				Есть	Есть
<i>Seagull Maritime Security</i>	Есть	Есть		Есть			Есть
<i>Securewest International</i>	Есть	Есть		Есть			Есть
<i>Solace Global</i>	Есть	Есть					Есть
<i>STS Maritime Security</i>	Есть						

Источник: составлено по данным *Marine Insight* [29], сайтов компаний [30] и консультаций авторов с сотрудниками силовых структур РФ.

Как мы видим из табл. 4, большинство компаний, предоставляя достаточно широкий набор услуг по непосредственному обеспечению безопасности, консультированию и подготовке персонала, не выполняют задач патрулирования опасных морских районов, а также избегают операций, связанных с активными действиями как в море, так и на берегу. Впрочем, практически все готовы оказать содействие в поиске соответствующих специалистов и их привлечении к работе, но такое передаточное звено создает неизбежный временной и управленческий разрыв, способный вызвать серьезные последствия в случае возникновения кризисной ситуации.

Исключениями, оказывающими весь комплекс услуг, являются *Moran Security Group*, (зарегистрированная на территории России как частная охранная организация [31]) и американская *STS Maritime Security*. Сфера деятельности первой узко ограничена обеспечением безопасности в первую очередь российских судоходных и нефтегазовых компаний на коммерческой основе, что не позволяет рассматривать ее как полноценного поставщика услуг безопасности для потенциального государства-клиента. Сфера деятельности второй ограничена в первую очередь безопасностью перевозок в интересах правительства США, также на коммерческой основе. Патрулирование морских районов в обоих случаях ограничено локальными зонами, непосредственно прилегающими к охраняемым объектам, что не позволяет говорить об обеспечении безопасности района в целом.

С учетом сказанного мы можем отнести перечисленные компании к традиционным ЧВК, предоставляющим более или менее широкий набор услуг безопасности конкретным клиентам на коммерческой основе, но не решающим ни задачу обеспечения территориальной безопасности, ни задачу создания системы безопасности "под ключ".

Дополнительно осложняет решение этой задачи недостаток регулирования. Единственным действующим актом в данной сфере является Международный кодекс по охране судов и портовых средств, инструментарий которого оставляет пробелы в части регулирования активных действий как в море, так и на берегу, по сути ограничивая возможности противодействия описанным угрозам только методами пассивной охраны с ограниченным применением оружия в случае непосредственного нападения.

В российских условиях задача осложняется отсутствием законодательного регулирования деятельности ЧВК и постоянной угрозой применения в отношении их персонала ст. 359 Уголовного кодекса Российской Федерации "Наемничество". Возможно, стоит рассмотреть варианты ликвидации этого правового пробела, которая облегчила бы создание работоспособных ЧВК, могущих использоваться в интересах государственных структур РФ для обеспечения безопасности на море без непосредственного привлечения российских силовых структур.

С учетом сказанного мы можем сформулировать требования к ЧВК нового облика, которая призвана решить названную выше задачу. Эта компания должна предоставлять весь спектр обозначенных услуг, иметь ресурсы, позволяющие обеспечивать безопасность обширных районов, должна действовать на основе соглашений с государством-клиентом, а не частными структурами, во избежание конфликтов с государственными органами.

Желательно решение вопроса о государственном регулировании деятельности ЧВК в виде разработки и принятия закона о частных военных компаниях с соответствующими поправками в УК и подзаконными актами.

Фактически речь идет о выделении дополнительного направления в сфере экспорта безопасности, которое можно обозначить как экспорт морской безопасности. При этом в последние годы Россия активно продвигает на внешнем рынке услуги по обеспечению государственной и инфраструктурной безопасности, что стало одним из новых направлений деятельности АО «Рособоронэкспорт» [32].

“МОДЕЛЬНАЯ” ЧВК

Если говорить о материальном обеспечении данной задачи, то фактически речь идет о формировании ЧВК, действующей в интересах и по заданию российского государства, обладающей не только персоналом соответствующей компетенции, который так или иначе есть в распоряжении почти всех традиционных частных военных компаний, но и необходимыми средствами для обеспечения безопасности на море в широком смысле. Граничным условием в данном случае является неучастие в боевых действиях против регулярных вооруженных сил, что позволяет сразу исключить самые сложные и дорогостоящие системы морских вооружений, ограничившись набором техники и оборудования сил береговой охраны.

“Модельная” ЧВК нового облика должна располагать фактически частным флотом, отвечающим следующим требованиям:

- низкая стоимость техники и оборудования;
- возможность раздельной переброски кораблей/катеров и их вооружения, чтобы исключить предъявление обвинений в незаконной перевозке оружия при прохождении территориального моря / ИЭЗ третьих стран;
- оборудование, позволяющее контролировать обширное морское пространство;
- вооружение, гарантирующее превосходство над любыми вероятными силами пиратов и террористов;
- авиационный компонент, обеспечивающий задачи разведки, а также оперативной переброски людей и грузов;
- наземный компонент, обеспечивающий надежную охрану района базирования от возможных террористических атак и, при необходимости, активные операции на берегу.

С этой точки зрения оптимальным представляется использование, в первую очередь, патрульных и противодиверсионных кораблей и катеров, оснащенных стрелковым оружием, универсальными автоматическими пушками малого калибра и, как максимум, противотанковыми ракетными комплексами, используемыми в качестве “последнего довода” при столкновении с кораблями/катерами террористов и пиратов. Все перечисленное вооружение может легко демонтироваться, доставляться на территорию государства-клиента по воздуху и устанавливаться на месте с помощью простейшего портового оборудования.

Конкретный набор боевых единиц зависит от региона и поставленной задачи. Описывая “максимальную комплектацию”, можно предположить использование следующих средств²:

- патрульный корабль проекта 22100 – корабль управления и плавучая база, имеющая на борту быстроходные маломерные суда и средний многоцелевой вертолет;
- патрульный корабль проекта 22460 – 2-3 единицы, используемые в качестве лидеров групп в районах патрулирования площадью до 250 тыс. морских миль³,

² Приводимые проекты кораблей служат примером средств береговой охраны с определенными ТТХ и могут быть заменены на близкие по возможностям единицы.

³ Площадь определена на основе консультаций с офицерами ВМФ РФ, исходя из дальности суточного перехода крейсерским ходом в 500 миль.

также могут нести на борту быстроходные маломерные суда, имеют площадку для легкого вертолета. В составе групп взаимодействуют с 4-5 единицами скоростных патрульных и десантных катеров;

- скоростные патрульные катера – могут использоваться различные проекты, отвечающие поставленным требованиям: высокая скорость (до 50 узлов и выше на спокойной воде); наличие информационно-управляющей системы, обеспечивающей работу в составе тактической группы с более крупными единицами; пулеметное и гранатометное вооружение, автономность не менее двух суток. Количество определяется потребным числом патрульных групп, исходя из 4-5 единиц на группу;
- десантные катера – основное средство активных операций на берегу, позволяющее проводить атаки на базы пиратов и террористов с моря. Также могут использоваться для задач снабжения отдаленных баз и кораблей в море. Требования к грузоподъемности – до роты пехоты или до взвода (3-4 единицы) легких боевых бронированных машин. Количество таких катеров определяется поставленной задачей, но вряд ли должно превышать 3-4 единицы. Примером может служить десантный катер проекта 21820 “Дюгонь”;
- многофункциональный буксир-спасатель – основная вспомогательная единица, используемая в случае чрезвычайных ситуаций как для спасения собственного персонала и кораблей/катеров ЧВК, так и для помощи государству-клиенту.

В зависимости от задач эти средства могут дополняться водолазными катерами и морскими дронами, позволяющими вести подводные работы.

Авиационный компонент в “минимальной” комплектации должен включать один-два средних и два-три легких вертолета, а также комплекс легких разведывательных БПЛА.

Численность состава подобной ЧВК “на месте” может составлять до 400–500 человек с учетом наземного и авиационного компонента, группы управления, разведки и связи, специалистов по боевой подготовке, инструкторов и обеспечивающего персонала. Это на порядок больше, чем могут себе позволить обычные морские коммерческие ЧВК, что определяет использование “ЧВК нового облика” в качестве инструмента государства с соответствующим обеспечением расходов в тех случаях, когда прямое вмешательство государства может быть сочтено нецелесообразным.

* * *

Рассмотренные в настоящей работе “морские ЧВК нового облика” могут стать эффективным инструментом укрепления политического влияния России в Восточной Африке. Сравнительно невысокая стоимость их создания, небольшая численность, высокая эффективность в условиях подавляющего превосходства (технического и огневого) над предполагаемым противником позволят решить весь спектр задач по борьбе с морскими угрозами государствам региона.

Подобные ЧВК, в отличие от привычных коммерческих компаний, ставящих целью максимизацию прибыли, должны находиться под строгим государственным контролем и выполнять исключительно поставленные перед ними государственными органами задачи. Если коммерческие ЧВК ориентированы главным образом на максимально долгую эксплуатацию ситуации нестабильности и, следовательно, имплицитно заинтересованы в ее сохранении, то “ЧВК нового облика” как “длинная рука государства” ставит целью разрешение ситуации нестабильности. Так как это разрешение раз и навсегда невозможно, то главной целью становятся подготовка местных кадров и материальной базы для них; основную прибыль в данном случае извлекает не собственно частная компания, а государство, в чьих долгосрочных интересах она работает, так как созданная материальная база обеспечивает долговременное сотрудничество государства-хозяина и государства-клиента ЧВК. По сути, аналогичную функцию уже выполняют российские ЧВК в разных странах Африки, служащие своего рода “пожарной командой” для ликвидации непосредственных угроз правящим режимам; но нетрадиционные морские угрозы имеют свою специфику и подразумевают долгосрочность операций, особые средства и вооружения, иную кадровую политику в связи с ограниченным числом подготовленного

для ведения боевых действий на море персонала.

При этом необходимо понимать всю ограниченность функций “ЧВК нового облика”, которые не смогут вести войну с вооруженными силами других государств и набравшими мощь террористическими группировками. В качестве примера можно привести ситуацию с ИГИЛ в Сирии и Ираке, для военного разгрома которого не хватило даже усилий армий этих двух стран и потребовалось вмешательство внешних сил – России и стран НАТО. Для рассматриваемого региона этот вопрос представляет особую актуальность: в августе 2020 г. группировка исламистов в северных районах Мозамбика захватила город Мосимбоа-да-Прая, получив тем самым доступ к портовой инфраструктуре. Не исключено, что для ликвидации подобных угроз необходимо будет задействовать более конвенциональные средства для обеспечения морской безопасности; в этом случае частные военные компании могут взять на себя обязанности охраны морского района и заняться ликвидацией второстепенных угроз.

Тема роли ЧВК как инструмента внешней политики государства, применимости их для расширения влияния страны в “серых зонах”, законодательных и оперативных ограничений их деятельности многогранна, и отразить все ее аспекты в одной статье невозможно. Авторы рассчитывают вернуться к этой теме в следующих публикациях.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. Krahnemann E. The United States, PMSCs and the State Monopoly on Violence: Leading the Way Towards Norm Change. *Security Dialogue*, 2013, vol. 44, no. 1, pp. 53-71. DOI: 10.1177/0967010612470292
2. Wulf H. The Privatization of Violence: A Challenge of State-Building and the Monopoly of Force. *Brown Journal of World Affairs*, 2011, vol. 18, no. 1, pp. 137-150.
3. Kaldor M. *New and Old Wars: Organized Violence in a Global Era*. Cambridge, Polity Press, 2012. 268 p.
4. Berndtsson J. *The Privatisation of Security and State Control of Force: Changes, Challenges and the Case of Iraq*. Göteborg, University of Gothenburg, Intellecta DocuSys AB, 2009. 239 p. Available at: https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/19412/1/gupea_2077_19594_1.pdf (accessed 30.11.2020).
5. Коновалов И.П., Валецкий О.В. *Эволюция частных военных компаний*. Пушкино, Центр стратегической конъюнктуры, 2013. 136 с. [Konovalov I.P., Valetskii O.V. *Evolutsiya chastnykh voennykh kompanii* [The Evolution of Private Military Companies]. Pushkino, Tsentri strategicheskoi kon'yunktury, 2013. 136 p.]
6. Уваров Н.М. *Частный бизнес на службе военных ведомств. По опыту основных зарубежных стран*. Москва, Едиториал УРСС, 2009. 48 с. [Uvarov N.M. *Chastnyi biznes na sluzhbe voennykh vedomstv. Po opytu osnovnykh zarubezhnykh stran* [Private Business in the Service of the Military. Based on the Experience of Major Foreign Countries]. Moscow, Editorial URSS, 2009. 48 p.]
7. O'Brien P.K., Clesse A., eds. *Two Hegemonies: Britain 1846–1914 and the United States 1941–2001*. Burlington, Ashgate, 2002. 369 p.
8. Cullen P., Berube C., eds. *Maritime Private Security: Market Responses to Piracy, Terrorism and Waterborne Security Risks in the 21st Century*. London, New York, Routledge, 2013. 272 p.
9. Pitney Jr. J.J., Levin J.-C. *Private Anti-Piracy Navies: How Warships for Hire are Changing Maritime Security*. Lanham, Lexington Books, 2013. 280 p.
10. Cusumano E., Ruzza S. *Piracy and the Privatisation of Maritime Security: Vessel Protection Policies Compared*. Palgrave Macmillan, 2020. 284 p.
11. Bürgin A., Schneider P. Regulation of Private Maritime Security Companies in Germany and Spain: A Comparative Study. *Ocean Development & International Law*, 2015, vol. 46, iss. 2, pp. 123-137. DOI: 10.1080/00908320.2015.1024065
12. Cook P. Comment: The Emerging Spectrum of Maritime Security. *International Journal of Maritime Crime & Security*, 2020, vol. 1, iss. 1, pp. 50-55.
13. Mahan A.T. *The Influence of Sea Power upon History*. Boston, Little, Brown and Co, 1890. 557 p.
14. Mahan A.T. *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*. In 2 vols. Boston, Little, Brown and Co, 1892. 808 p.
15. Colomb P.H. *Naval Warfare, Its Ruling Principles and Practice Historically Treated*. London, W.H. Allen and Co, 1891. 448 p.
16. Corbett J. *Some Principles of Maritime Strategy*. London, Longmans, Green and Co, 1911. 351 p.
17. Aube T. La guerre maritime et les ports militaires de la France. *Revue des Deux Mondes*, 1882, 3e période, vol. 50, pp. 314-346.
18. Thompson J.E. *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*. Princeton, Princeton University Press, 1994. 219 p.
19. *Поворот Африки на “Восток” и интересы России*. Москва, Институт Африки РАН, 2018. 304 с. [Povorot Afriki na “Vostok” i interesy Rossii [Africa's Pivot to the East and Russia's Interests]. Moscow, Institut Afriki RAN, 2018. 304 p.]

20. Brewster D. *India's Ocean: The Story of India's Bid for Regional Leadership*. London, New York, Routledge, 2014. 228 p.
21. Raja Mohan C. *Samudra Manthan: Sino-Indian Rivalry in the Indo-Pacific*. New Delhi, Oxford University Press, 2013. 329 p.
22. *Indian Navy. Surface Ships*. Available at: <https://www.indiannavy.nic.in/surface-ships-0> (accessed 29.11.2020).
23. *Indian Navy. Submarines Active*. Available at: <https://www.indiannavy.nic.in/content/submarines-active> (accessed 29.11.2020).
24. *Indian Coast Guard. Surface Units*. Available at: https://www.indiancoastguard.gov.in/content/294_3_Ships.aspx (accessed 29.11.2020).
25. Saunders S. *IHS Jane's Fighting Ships 2015–2016*. Jane's Information Group, 2015. 1048 p.
26. *World Air Forces 2020*. Available at: https://www.flightglobal.com/reports/world-air-forces-2020/135665_article (accessed 30.11.2020).
27. *RussianShips.info*. Available at: <http://russianships.info/> (accessed 29.11.2020).
28. *Береговая охрана Пограничной службы ФСБ России – 2020*. [The Coast Guard of the Border Service of the FSB – 2020 (In Russ.)] Available at: <http://russianships.info/bohr/> (accessed 29.11.2020).
29. *11 Companies Offering Maritime Security Services*. Available at: <https://www.marineinsight.com/marine-safety/11-companies-offering-maritime-security-services/> (accessed 30.11.2020).
30. *Moran Security Group*. Available at: <http://moran-group.org/> (accessed 30.11.2020).
31. *Общество с ограниченной ответственностью частная охранная организация "Моран секьюриту групп"*. [LLC Private Security Organization `Moran Security Group` (In Russ.)] Available at: <https://prav.io/egr/yul/1127746574526> (accessed 29.11.2020).
32. *"Рособоронэкспорт" развивает новое направление экспорта – услуги по безопасности*. 27.09.2017. [Rosoboronexport Develops a New Export Option – Security Services (In Russ.)] Available at: <https://rostec.ru/news/4521235/> (accessed 30.11.2020).

PROSPECTS AND PROBLEMS OF THE USE OF NEW ORDER PMSC IN EAST AFRICA

(Analysis and Forecasting. IMEMO Journal, 2021, no. 1, pp.84-98)

Received 01.12.2020.

Alexey V. KUPRIYANOV (a.kupriyanov@imemo.ru), ORCID: 0000-0002-9041-6514,
Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian
Academy of Sciences (IMEMO), 23, Profsoyuznaya Str., Moscow, 117997, Russian Federation.
Ilya A. KRAMNIK (ikramnik@imemo.ru), ORCID: 0000-0003-1716-6261,
Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian
Academy of Sciences (IMEMO), 23, Profsoyuznaya Str., Moscow, 117997, Russian Federation.

In recent decades, some researchers and experts have written a lot about the fact that the monopoly of nation-states on external violence is gradually disappearing, and non-state entities are becoming more and more proactive, challenging the state. Among these actors are criminal groups, underground trade networks, smugglers, slave traders, drug traffickers, gun runners, terrorist groups, pirates. All of them pose so-called non-traditional threats and challenges to states. In the context of the new Cold War, their activities are intensifying. This article is devoted to the analysis of the situation in the coastal waters of East Africa, one of the so-called gray zones, where non-state shadow actors are especially active. The authors investigate the capabilities of the East African states to withstand non-traditional maritime challenges and threats and come to the conclusion that these states are unable to cope on their own. The great powers, on the other hand, are focused on confronting each other and have no capacity to divert forces for operations to maintain order in distant regions. The authors believe that in these conditions, Russia is faced with new opportunities: it can create and send to the region private maritime security companies of a new type, New Order PMSC, which will be financed through a contract with the client state and at the same time will help to strengthen Russia's influence. Unlike ordinary PMSCs, they are not interested in dragging out the conflict, their goal is to eliminate hotbeds of danger and prepare the coast guard forces of client states to deal with potential threats. The activities of these companies will be equally beneficial to the states of East Africa and Russia. The authors propose an approximate composition of such PMSCs, outline the goals and objectives they face, and make certain that with the help of relatively low costs, Russia can improve the effectiveness of its policy in the region.

Keywords: *Indian Ocean, Africa, PMSC, non-traditional challenges, Navy.*

About the authors:

Alexey V. KUPRIYANOV, Cand. Sci. (Hist.), Head of Group of South Asia and Indian Ocean, Center of Asia Pacific Studies.

Ilya A. KRAMNIK, Junior Researcher, Group of US&Canada Maritime Policy, Center of North American Studies.

DOI: [10.20542/afj-2021-1-84-98](https://doi.org/10.20542/afj-2021-1-84-98)