

МОРСЬКЕ ПІРАТСТВО: ЗАГРОЗА І ВИКЛИКИ ДЛЯ СУДНОПЛАВСТВА

У дослідженні висвітлено піратство як глобальна проблема для судноплавства в сучасний період. Розкрито географічні, соціально-економічні та політичні фактори, які викликають дії піратів на головних морських шляхах світу. Основну увагу приділено трьом небезпечним районам піратства: Західній Африці, Східній Африці, Південно-Східній Азії, Південній та Центральній Америці. Наведено рекомендації, які можуть сприяти зменшенню піратської загрози та зміцненню глобальної безпеки на морі.

Ключові слова: піратство, морські шляхи, судноплавство, маршрут судна, акваторія.

Постановка науково-практичної проблеми. Протягом тривалого історичного періоду морський транспорт виступає основним інструментом забезпечення світової торгівлі, відіграючи ключову роль у глобальних економічних процесах. Однак цей вид транспорту залишається вразливою до загрози піратства. Проблема піратства на морських шляхах світу є глобальною і вимагає аналізу з багатьох причин. За останні роки спостерігаються нові стратегії та дії піратів, що вимагає вдосконалення методів боротьби з цим явищем.

Актуальність і новизна дослідження. Зв'язок теми статті з важливими науково-практичними завданнями. Інтенсивність міжнародної торгівлі та збільшення обсягів морських вантажоперевезень створюють необхідність вивчення загроз та ризиків, пов'язаних із забезпеченням безпеки судноплавства. Враховуючи актуальний характер проблеми морського піратства, дослідження в цій області виступають ключовим інструментом для розроблення стратегій безпеки та забезпечення стабільності світового морського транспорту. Новизна дослідження полягає у використанні просторового аналізу поставленої проблеми, врахуванні комплексу природних та суспільних чинників, що формує загальну картину для подальших поглиблених досліджень. Особлива увага приділяється аналізу даних спеціальних організацій (наприклад, ІМВ), висвітленню соціально-економічних і політичних причин нападів на судна, а також розкриттю особливостей географічного положення небезпечних морських шляхів в районах Західної Африки, Східної Африки, Південно-Східної Азії, Південної та Центральної Америки.

Маршрут – це комбінація портів, рейс – рух за маршрутом, а шлях – це послідовність координат, які вибирає судно для подорожі маршрутом [14, с.7]. Важливим науково-практичним завданням є висвітлення географічних особливостей найбільш небезпечних районів нападів піратів у 2022-2024 роках та аналіз впливу цих атак на рух суден і безпеку екіпажів. Це дослідження може призвести до по-

дальшої розробки шляхів оптимізації маршрутів суден для уникнення небезпечних зон, активного використання сучасних технологій моніторингу для виявлення загроз, а також до розробки рекомендацій для міжнародних судноплавних компаній щодо заходів безпеки.

Оптимізація маршрутів суден не завжди передбачає повну зміну маршрутів, бо початкові та кінцеві точки залишаються незмінними. Судна здійснюють довші рейси, що призводить до збільшення споживання пального та тривалості операцій з перевезення вантажів. Важливо враховувати географічні особливості морських шляхів для коригування маршрутів суден. Наприклад, судна, що прямують від портів Індійського океану до Європи, можуть пройти Суецьким каналом, який передбачає перетин небезпечної з точки зору піратства Аденської затоки, або довшим, але безпечнішим маршрутом через Мис Доброї Надії на півдні Африки. Для суден, які курсують до портів Західної Африки, зокрема до Нігерії, Гвінейська затока залишається основним маршрутом, однак через високі ризики піратства існує потреба в додаткових заходах безпеки.

Аналіз останніх публікацій за темою дослідження. Проблеми морської безпеки і напади піратів на судна в окремих регіонах світу є темою дослідження окремих науковців, як українських [4; 6], так і закордонних [8; 14]. Є публікації, присвячені піратству в окремих акваторіях: Гвінейській затоці [7; 15], Сінгапурській протоці [12; 13], Бенгальській затоці [11; 17]. Але сучасне піратство – це динамічне явище, тому потребує постійної уваги та аналізу. **Метою** даної роботи є висвітлення сучасного стану піратства (включно з 2024 р.), характеристика географічних районів чисельних озброєних нападів на морські судна, аналіз факторів, що визначають це явище та рекомендації щодо протидії йому.

Викладення основного матеріалу. Піратство завжди супроводжувалося насильством і військовими діями, проте його морально-правова оцінка зазнавала постійних змін протягом історії, а сам феномен переживав періо-

ди активізації та занепаду. З'явившись як нава-ла «народів моря» у добу пізньої бронзи та зго-дом трансформувались у спосіб життя та заробітку в ранньоантичну епоху, піратство вперше почало сприйматися як ганебна діяль-ність у класичній античній період. У ран-ньому середньовіччі піратство знову активізу-валося, а згодом досягло свого розквіту в пе-ріод Великих географічних відкриттів, коли воно було легітимізоване в європейських краї-нах і, врешті-решт, відродилося в наш час [4, с.181-182].

Термін «піратство» вперше з'являється в період античності: грецьке «*pirata*» зафіксова-но в літературі приблизно зі 130 р. до н.е. Але міжнародне обґрунтування цей термін знахо-дить лише у другій половині ХХ ст., що вияв-ляється в його формулюванні в Конвенції ООН з морського права 1982 р. Згідно зі статтю 101 піратством вважається «а) будь-який неправи-рний акт насильства, затримання або будь-яке пограбування, що здійснюється з особис-тою метою екіпажем чи пасажирями будь-яко-го приватновласницького судна або приватно-власницького літального апарата і спрямова-ний: I) у відкритому морі проти іншого судна або літального апарата чи проти осіб або май-на, які знаходяться на їхньому борту; II) проти будь-якого судна або літального апарата, осіб або майна у місці поза юрисдикцією будь-якої держави; б) будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна або літаль-ного апарата, здійснений зі знанням обставин, в силу яких судно або літальний апарат є пі-ратським судном або літальним апаратом; с) будь-яка дія, яка є підбурюванням або свідо-мим сприянням вчиненню дії, передбаченої у підпункті а) або б)» [4, с.182].

Морське піратство майже зникло в ХІХ і ХХ століттях. Окремі напади траплялися в Ін-донезії та на Філіппінах, але вони були рідкіс-ними та незначними. Національне геопросто-рове розвідувальне агентство США (USNGIA), яке почало збирати дані про піратські інциден-ти наприкінці 1970-х років, зафіксувало 90 ви-падків у період з 1980 по 1989 р., і лише 6% з них були викраденнями суден. Однак із завер-шенням холодної війни піратство знову активі-зувалося в Індонезії, Малайзії, на Філіппінах, в Індії, Бангладеш, а пізніше також у Перській та Аденській затоках, біля узбережжя Нігерії. Протягом 1990-х і 2000-х років кількість і мас-штабність таких випадків значно зросли. За да-ними USNGIA, у період з 1990 по 1999 р. було зафіксовано 555 інцидентів, 11% з яких були викраденнями суден [8, с.1].

Піратство привернуло увагу всього світу

наприкінці 2000-х років після різкого зростан-ня насильницьких нападів біля узбережжя Со-малі. Відтоді напади спостерігаються на клю-чових морських шляхах по всьому світу. Офі-ційно зафіксовано понад 2200 піратських напад-ів з 2013 по 2021 рр. [14, с.3].

Незважаючи на ці постійні загрози, між-народною спільнотою було докладено замало зусиль для оцінки причин явища сучасного пі-ратства, а також його впливу на світову торгів-лю та екологію [14, с.2]. Морські маршрути особливо вразливі, оскільки вони пропонують унікальні можливості для засідок та втечі. Крім того, вони часто не мають чітких юрис-дикцій, що ускладнює затримання та притяг-нення до відповідальності.

Зростання кількості випадків піратства пояснюється кількома факторами, пов'язаними із завершенням холодної війни. По-перше, ви-ведення військових контингентів, а також пра-гнення у повоєнний час колишніх метрополій зберігати зв'язок з колоніями, а по суті, еко-номічний та політичний контроль над ними. Деякі колонії виявлялися цілковито неготови-ми до самостійного державного існування. Зо-внішній контроль значно послабив країни, що розвиваються, які у період сьогодення змушені розраховувати на власний внутрішній військо-вий, бюрократичний та економічний потен-ціал. По-друге, поєднання тенденцій до демо-кратизації та економічної лібералізації усклад-нило урядам контроль над державними інсти-тутами, водночас значно збільшивши обсяги міжнародної торгівлі. Оскільки більша частина цієї торгівлі здійснювалася морським шляхом, пірати отримали доступ до більшої кількості привабливих цілей. Таким чином, країни, які раніше покладалися на підтримку супердер-жав, постали перед труднощами в контролі над суспільством і забезпеченні безпеки своїх те-риторій.

Слабкість держав і відсутність контролю над територією часто розглядаються як основ-ні причини відродження морського піратства. Згідно з рейтингом крихких держав 2024 р., який розроблений Фондом миру з метою ана-лізу здатності держав контролювати цілісність своєї території і ситуацію в ній, до першої п'я-тірки відносяться: Сомалі, Судан, Південний Судан, Сирія, Демократична Республіка Конго. Однак, зосередження уваги виключно на слаб-кості цілих держав не дає можливості зрозумі-ти, чому осередки піратства зосереджені біля одних прибережних громад, але відсутні біля інших. Наприклад, в Індонезії прибережні райони Суматри, Калімантану та островів Ріау мають подібні географічні умови і знаходяться

поблизу жвавих судноплавних шляхів, але піратські угруповання зустрічаються лише на деяких з них. Подібна ситуація спостерігається і на острові Ява: там існує понад 15 портів або якірних стоянок, але рівень піратства залишається низьким. Натомість на східному узбережжі Калімантану, де є еквівалентна кількість гаваней, зафіксовано значно більше випадків нападів і озброєних пограбувань [8, с.3].

Місцеве управління та розвиток інфраструктури є важливими факторами у визначенні розташування піратських баз. Піратські операції потребують значних початкових інвестицій, і їх успіх залежить від близькості до ринків та наявної інфраструктури. Для здійснення складних атак лідер групи забезпечує піратів човнами, паливом, обладнанням (наприклад, гачками) та грошима для підкупу чиновників. Після успішної атаки доступ до чорних ринків стає критично важливим для перепродажу викраденого палива та інших товарів [8, с.3].

Тобто, у країнах з низьким та середнім рівнем доходу відсутність або слабкість центральної влади створює сприятливі умови для виникнення піратства. Пірати, як правило, діють у прибережних районах, де місцеве управління є досить слабким, щоб дозволити змову між піратами та владою, але водночас достатньо сильним, щоб забезпечити наявність інфраструктури та ринків, необхідних для організації постійного піратства. І навпаки, у розвинутих державах центральна влада може запобігти зростанню злочинних організацій, а стимулів для змови зазвичай не існує.

Дані про активність піратів на морських шляхах світу подає Міжнародне морське бюро (International Maritime Bureau / ІМВ). Це спеціалізований підрозділ Міжнародної торгової палати. До обов'язків бюро входить боротьба зі злочинами, пов'язаними з морською торгівлею і транспортом, особливо з піратством і комерційним шахрайством, а також захист екіпажів океанських суден [2].

Центр повідомлень про піратство Міжнародного морського бюро, який працює цілодобово, надає морській індустрії, урядам і агентствам з реагування своєчасні та прозорі дані про випадки піратства і збройного розбою, отримані безпосередньо від капітанів суден або їхніх власників. З 1991 р. оперативне пересилання звітів і зв'язок з агентствами з реагування, передача повідомлень судноплавству через Глобальну морську систему зв'язку під час лиха та безпеки (ГМССБ) і електронною поштою – все це дає змогу Центру повідомлень про піратство ІМВ оперативно пере-

давати дані про випадки піратства та збройного розбою.

Згідно з даними Міжнародного морського бюро неправомірні акти насилля, затримання або пограбування, проведені у відкритому морі, не припиняються. Зафіксовані стабільні випадки збройного розбою проти суден у 2021-2023 рр. Так, у 2021 р. 132 судна зазнали нападів піратів, а у 2022 р. спостерігалось 115 зареєстрованих нападів. Кількість зафіксованих піратських нападів на морські екіпажі у першому півріччі 2023 р. порівняно з аналогічним періодом 2022 р. збільшилася на 12%, тобто до 65 випадків [3]. 90% нападів були успішними для піратів.

Початок 2024 р. не став винятком. Вже 1 січня 2024 р. було зафіксовано напад піратів у Гвінейській затоці. Інцидент стався за 45 морських миль на південь від острова Біоко, Екваторіальна Гвінея. Пірати викрали капітана й інженера танкера [5].

Дані про піратські напади неможливо вважати повними, оскільки вони сформовані на підставі інформації, офіційно отриманої від судовласників. Вони зазвичай намагаються розв'язати проблему самостійно – сплатити піратам викуп, щоб тільки не розголошувати випадок, що стався, та не втратити грошові кошти, які можливо отримати за перевезення вантажу. Як свідчить статистика, напади піратів можуть бути спрямовані проти будь-якого судна, незважаючи на прапор, під яким воно плаває [6, с.129].

Розглянемо місця нападу піратів, порівнявши інформацію 2022 р. і 2024 р.

Зазначимо всі випадки піратства та збройного пограбування, про які було повідомлено Центру звітності про піратство ІМВ протягом 2022 р. (рис.1) [9].

У 2022 році ІМВ зафіксував найнижчий за три десятиліття рівень піратства та озброєних пограбувань проти суден у всьому світі – 115 випадків. Порівняно з 2021 р., коли було зафіксовано 132 випадки, цей показник зменшився на третину [3].

У портах Південної та Центральної Америки було зареєстровано 13 випадків піратства, включаючи спроби висадитися на борт, захоплення моряків як заручників, напади та погрози застосування насильства щодо членів екіпажу суден. Напади відбувалися в основному на якірних стоянках Кальяо (Перу) і Макапа (Бразилія), а також у Колумбії та Панамі.

Порівняємо вищезазначені дані з даними про місця нападів піратів у 2024 р. (рис.2) [10]:

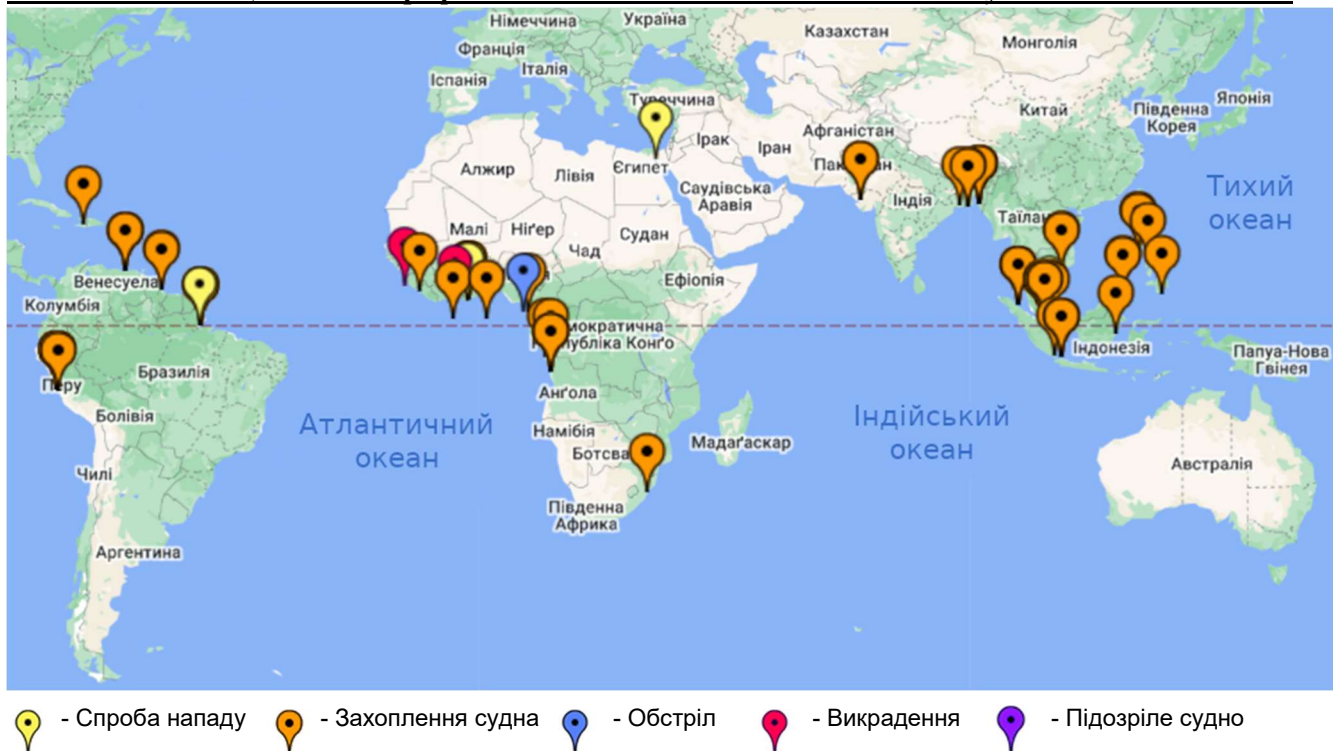


Рис. 1. Місця нападів піратів у 2022 р.

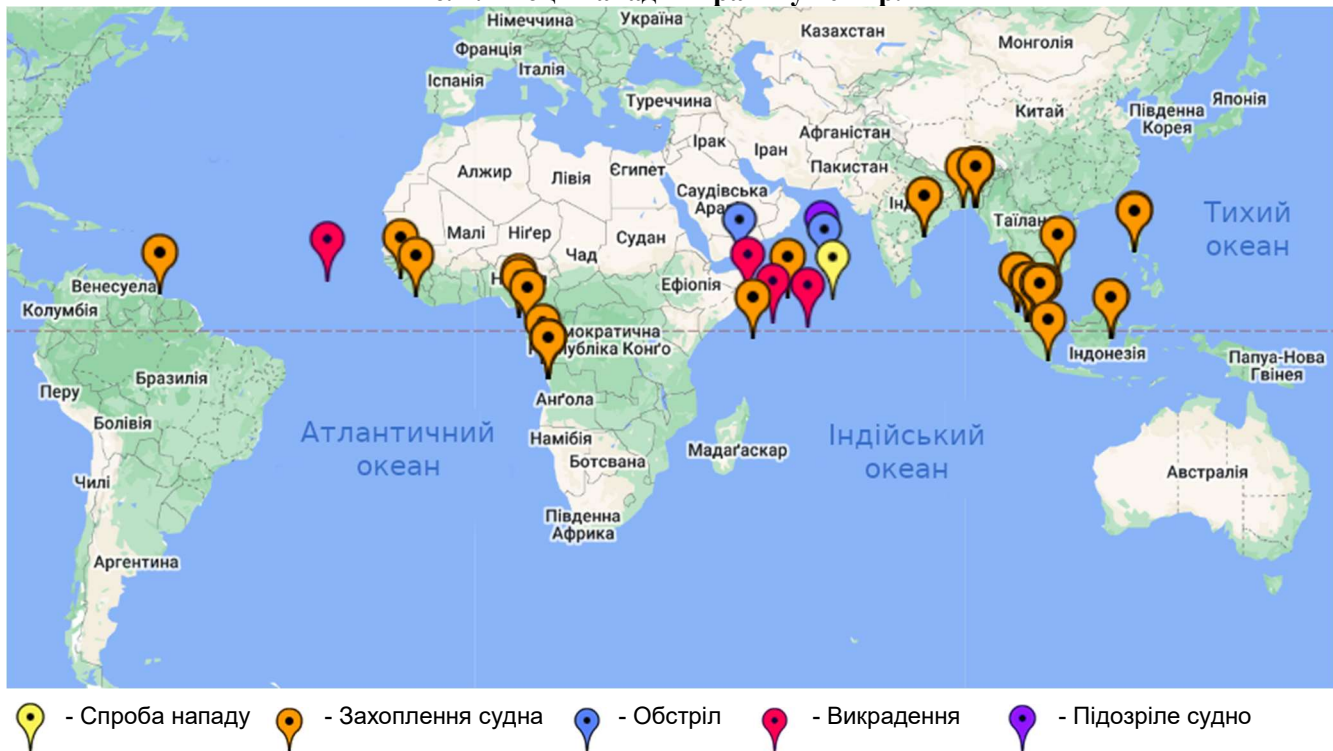


Рис. 2. Місця нападів піратів у 2024 р.

У 2024 році напади піратів тривають. Протягом січня – серпня 2024 р. були зафіксовані небезпечні інциденти у певних районах (табл.1) [16]. До небезпечних районів додалася категорія «Східна Європа / Україна», але зазначено, що це не пов'язано з піратством. Вказано, що існує «конфлікт між Україною та росією» і подана рекомендація «тримайтеся по-

далі від українського узбережжя. Повідомляють про мінування у Чорному морі» [16].

Ми проаналізували інформацію про акваторії, які є небезпечними для проходження суден. Отже, необхідно звернути увагу на три основні райони піратства, а саме: 1) Західна Африка (Гвінейська затока), 2) Східна Африка (Червоне море, Аденська затока) та 3) Півден-

но-Східна Азія (Сінгапурська протока).

Зараз найбільш небезпечний та насичений піратами район світу – це Гвінейська затока. Пірати у цьому регіоні зазвичай представ-

лені добре озброєними злочинними структурами, які використовують насильницькі методи для викрадення вантажів і членів екіпажу.

Таблиця 1

Географія піратських нападів на судна протягом січня – серпня 2024 р.

Географічний район	Місця піратських атак
Південно-Східна Азія	Малакська протока, Сінгапурська протока, Південнокитайське море, води Індійського океану поблизу Бангладеш, води Індійського й Тихого океанів поблизу Малайзії, води Тихого океану поблизу Філіппін та Індонезії
Західна Африка	Води Атлантичного океану поблизу Анголи, Беніну, Камеруну, Екваторіальної Гвінеї, Габону, Гани, Гвінеї, Кот-д'Івуару, Республіки Конго, Сан-Томе і Принсіпі та Сьєрра-Леоне
Східна Африка / Червоне море	Червоне море, Аденська затока, Аравійське море, Індійський океан, Баб-ель-Мандебська протока, води Індійського океану поблизу Сомалі
Південна та Центральна Америка	Води Атлантичного океану поблизу Бразилії, Колумбії, Еквадору, Гаїті, Мексики, Перу, Венесуели

Гвінейська затока є критичною зоною для піратських атак через низку географічних, соціально-економічних та політичних факторів. Затока розташована вздовж важливих світових морських торгових шляхів, що робить її стратегічним коридором для транспортування нафти, газу та інших цінних вантажів із Західної та Центральної Африки на світові ринки. Численні затоки (Бенінська, Камерунська, Біафра), бухти та дельти річок Нігер, Конго, Вольта надають піратам численні укриття та шляхи відступу, що ускладнює зусилля військово-морських сил із забезпечення безпеки в регіоні.

З погляду економіки, Гвінейська затока багата на природні ресурси, зокрема нафту і газ, які становлять значну частину вантажів, що проходять через цей регіон. Висока вартість цих ресурсів робить їх привабливою ціллю для піратів, які прагнуть отримати викуп або використати захоплені товари. Економічні умови в прибережних державах, таких як Нігерія, Гана та Камерун, характеризуються корупцією, високим рівнем бідності та безробіття, що сприяє вербуванню місцевих жителів у піратські угруповання. Цей регіон характеризується слабким контролем з боку місцевих органів влади [15].

Потепління води та незаконне рибальство знизили місцеве рибальство [6]. У даному регіоні піратство також пов'язане з крадіжкою нафти злочинними групами, які вербують бідну молодь для викрадення танкерів і перекачування сирої нафти.

Доступність зброї та боєприпасів, часто пов'язана з конфліктами в регіоні, забезпечила злочинні угруповання необхідними засобами

для нападів. Пірати у Гвінейській затоці часто використовують швидкі та швидкісні катери, добре озброєні автоматичною зброєю, а іноді навіть реактивними гранатами, що дозволяє їм з більшою легкістю наблизитися до великих суден і висаджуватися на них.

Політична нестабільність і слабе управління у багатьох країнах регіону також є важливими факторами, що сприяють піратству [1, с.372]. Відсутність ефективної правової бази та координації між державами ускладнює боротьбу з цим явищем, а корупція та тяглі внутрішні конфлікти створюють середовище, сприятливе для злочинної діяльності. Низька ефективність правоохоронних органів і військово-морських сил у поєднанні з відсутністю належних заходів безпеки на морі підсилюють вразливість регіону до піратських атак, удосконалення їхньої тактики.

Таким чином, Гвінейська затока стала епіцентром морського піратства через комплексну взаємодію географічних, соціально-економічних і політичних чинників. Для розв'язання цієї проблеми необхідні скоординовані зусилля на міжнародному та регіональному рівнях, спрямовані на підвищення рівня безпеки на морі, усунення основних причин нестабільності та злочинної діяльності в прибережних державах регіону та зміцнення державного управління.

Що стосується району Східної Африки, то треба зазначити, що Червоне море, Аденська затока, води Індійського океану поблизу Сомалі, Аравійське море та Баб-ель-Мандебська протока історично були осередками піратства через їх стратегічну важливість та відповідні соціально-економічні умови.

Червоне море і Баб-ель-Мандебська протока є важливим шляхом між Середземним морем і Індійським океаном, з'єднуючи Європу та Азію. Найменша ширина цієї протоки – 26 км, і висока інтенсивність судноплавства забезпечують піратам можливість швидко здійснити напади та швидко втекти.

Аденська затока та Аравійське море є важливими для транспортування насаперед нафти та зрідженого природного газу з Перської затоки на міжнародні ринки. Як вже зазначалося, що висока вартість цих вантажів і потенційно великі виплати викупу роблять ці регіони особливо привабливими для піратських груп [13].

Зміна клімату погіршує проблему. У таких регіонах, як Східна Африка, кліматичні зміни руйнують прибережне рибальство, від якого люди залежали поколіннями. Тривала посуха та екстремальна погода загострили продовольчу безпеку та бідність на суходолі. Деякі колишні рибалки у співпраці з органами правопорядку та безробітною молоддю звернулися до піратства як до засобу виживання [7].

Сомалі, що межує з Аденською затокою та Індійським океаном, є центральним гравцем у піратстві через тривалу нестабільність та слабке управління. Пірати активно діють в Індійському океані, що охоплює регіон навколо Сомалі та Аравійського моря, бо він має численні архіпелаги, протоки та мілководдя. Наприклад, складна берегова лінія Сомалі забезпечує численні потенційні бази для піратських операцій і полегшує їх ухилення від патрулів.

Незважаючи на міжнародні зусилля з боротьби з піратством завдяки збільшенню морських патрулів та регіональне співробітництво, ефективність цих заходів часто знижена через непослідовність в управлінні та обмежені ресурси. Географічне розподілення та економічні інтереси ускладнюють реалізацію єдиної та всебічної стратегії протидії злочинцям.

Зв'язок між піратськими групами та транснаціональними злочинними мережами ще більше ускладнює проблему. Ці мережі сприяють контрабанді зброї, наркотиків та інших незаконних товарів, надаючи додаткові ресурси та підтримку піратським операціям. Зв'язок між морським піратством і ширшими кримінальними елементами ускладнює боротьбу з піратством.

Ще один небезпечний район для судноплавства – район Південно-Східної Азії.

Малаккська протока є критичним морським вузлом, що робить її основною ціллю для піратських нападів через інтенсивний рух су-

ден та стратегічну важливість у глобальній торгівлі. Як один із найбільш завантажених морських шляхів у світі, протока приймає великий обсяг суден, що перевозять цінні вантажі, що приваблює злочинців. Вузькість протоки, а також її складна географія з численними островами та мілководними районами, забезпечує піратським суднам численні укриття та шляхи для втечі, що ускладнює роботу правоохоронних органів. Крім того, близькість протоки до кількох країн з різним рівнем координації морської безпеки ще більше підвищує ризик піратства. Соціально-економічні чинники, такі як бідність і відсутність економічних можливостей у навколишніх регіонах, також сприяють збереженню піратства як засобу існування. Крім того, геополітична важливість протоки робить її осередком незаконної діяльності, включаючи піратство. Незважаючи на те, що контроль над цим проходом є життєво важливим для регіональних та глобальних держав, у реальності існує недостатній контроль через обмежені ресурси, регіональні конфлікти, різні соціально-економічні проблеми.

Але найбільша кількість нападів у районі Південно-Східної Азії зафіксована у Сінгапурській протоці.

Сінгапурська протока, розташована між Малайським півостровом та індонезійським островом Суматра, є критично важливим морським коридором, що з'єднує Індійський океан із Південнокитайським морем. Географічно вона представляє вузький водний шлях довжиною приблизно 105 км і шириною від 16 до 50 км. Це стратегічне положення робить протоку ключовим маршрутом для глобальних морських перевезень, включаючи нафту, газ і споживчі товари. Великий обсяг перевезень створює високі потенційні прибутки для піратів. Це, у свою чергу, стимулює піратську активність, оскільки можливість отримання значних викупів або крадіжок створює серйозну економічну мотивацію для груп, що діють у цьому регіоні [12]. Обмежені навігаційні канали, численні острови та мілководдя створюють умови, що сприяють злочинцям.

Піратство в Сінгапурській протоці посилюється регіональною нестабільністю та економічною нерівністю. Індонезія, Малайзія та Сінгапур – країни, що межують із протокою, стикаються з різними рівнями проблем управління та економічної нерівності. Сінгапур є місцем з великою концентрацією населення та економічних ресурсів, що може стимулювати злочинні дії для забезпечення прибутку. Економічні проблеми і високий рівень бідності в деяких частинах Індонезії та Малайзії сприя-

ють формуванню піратських груп. Транскордонне співробітництво та заходи безпеки на морі між цими країнами історично були непослідовними, що ускладнювало зусилля щодо ефективної боротьби з піратством [13].

Незважаючи на те, що Малаккська протока та Сінгапур є історичною зоною піратства, загальний ризик піратства в цій зоні є відносно низьким завдяки ефективним заходам безпеки, вжитим Сінгапуром і Малайзією останнім часом. Вузькість протоки (а її ширина 12-21 км) полегшує моніторинг і контроль, що зменшує ймовірність успішних піратських атак. Проте, близькість до регіонів з високим рівнем піратської активності, таких як моря Сулу і Сулавесі, залишає Сінгапурську протоку у списку небезпечних зон для мореплавства.

Бенгальська затока є також значним осередком морського піратства, бо характеризується складною морською топографією, що включає численні острови, вузькі канали, мілководдя та широкі дельти (зокрема дельту Сундарбан), що створює ідеальні умови для приховування піратських суден та здійснення нападів [17].

Згадана затока є важливою для міжнародного судноплавства, особливо для транспортування цінних вантажів (нафта, природний газ тощо). Порти в Індії, Бангладеш та М'янмі перевантажують значні обсяги цих товарів. Через Бенгальську затоку транспортують сільськогосподарські продукти, сировину, мінерали, хімікати та добрива, текстиль, одяг, споживчі товари. Ці вантажі відображають роль Бенгальської затоки як важливої зони в глобальній торгівлі, підтримуючи економічну діяльність у Південній та Південно-Східній Азії. Високий економічний потенціал вантажів і порівняно низька вартість піратських операцій створюють стимули для злочинців.

Соціально-політичні фактори також сприяють піратству в Бенгальській затоці. Країни, що оточують затоку, зокрема Бангладеш і М'янма, характеризуються високим рівнем бідності, політичною нестабільністю, слабким управлінням, що призводить до недостатнього рівня морської безпеки та регіонального співробітництва, що ускладнює боротьбу з піратством. Відсутність належних ресурсів і координації зусиль між країнами також підвищує ризики піратських атак в цьому стратегічно важливому морському регіоні [11].

Тема піратства в Південно-Східній Азії не така популярна як тема піратства на заході і сході Африки, бо прибережні держави Південно-Східної Азії цінують свій морський суверенітет більше, ніж питання співпраці. Побою-

вання за суверенітет означає, що прибережні держави не готові надати дозвіл іншим державам діяти у своїх водах через можливість підриву авторитету та контролю. Пірати активно використовують складну морську географію на свою користь, щоб уникнути захоплення, а силовим структурам заборонено переслідувати піратів, що полегшує їх втечу. Оскільки піратство не є таким насильницьким, як в Африці, разом із географічними особливостями, міжнародним правом і небажанням держав приймати міжнародну допомогу, проблема не отримує значного розголосу. Для реального прогресу необхідні стратегічні ініціативи для покращення транскордонної співпраці, врегулювання морських прикордонних суперечок і забезпечення балансу між суверенітетом та потребою у боротьбі з транснаціональними злочинами.

Розуміння взаємодії цих факторів є критично важливим для розробки ефективних стратегій боротьби з морським піратством. Подолання основних причин піратства вимагає комплексного підходу, який включає покращення управління, економічний розвиток і посилене регіональне співробітництво.

Найкращою стратегією для окремих суден, що стикаються з загрозою піратства, залишається адаптація, тобто своєчасне реагування на повідомлення інших суден про напад і зміна маршруту. Інформація про напад передається через комунікаційну мережу Повідомлень про протиправну діяльність на морі (ASAM), що дозволяє змінювати маршрути.

Сучасне піратство є проблемою правозастосування, яку можна розглянути на прикладі нечітко визначених прав власності та обов'язків на морських територіях. Ця невідповідність є особливо гострою в міжнародних умовах, де встановлення та виконання антипіратських регуляцій зазвичай конфліктує з суверенними правами. Такі інституційні умови знижують ймовірність того, що піратів будуть переслідувати або навіть затримувати, що сприяє продовженню пограбувань морської торгівлі [14, с.25]. Держави цінують захист своїх суверенних територій більше, ніж боротьбу з морськими злочинцями. Останні розуміють це і можуть перетинати транснаціональні кордони для скоєння злочинів, де сили безпеки не можуть їх переслідувати через повагу до морських територіальних кордонів.

Отже, потрібно вжити більше заходів для покращення співпраці в регіоні, щоб збалансувати турботу про суверенітет і боротьбу зі злочинами міжнародного характеру.

Основними способами боротьби із су-

часним піратством є озброєна приватна охорона морських перевезень і протидія з боку військово-морських сил. Новітніми підходами виступають нарощування потенціалів морської безпеки та створення неофіційних і експериментальних управлінських структур [4, с.185].

Піратство – це небезпека судноплавства не в окремих акваторіях, а загроза усьому світові. На нашу думку, для боротьби з піратством потрібно використовувати більш радикальні методи, тобто нейтралізувати загрозу заздалегідь, а саме: залучати військово-морський флот до цієї справи, активізувати міжнародне співробітництво, обмін інформацією, об'єднувати зусилля та здійснювати їх координацію для запобігання і ліквідації нападів. Важливо приділяти увагу заходам підвищення безпеки на небезпечних морських шляхах.

Висновки та перспективи використання результатів дослідження.

Таким чином, проблема піратства на морських шляхах світу – це актуальний виклик для сфери морського транспорту, обумовлений інтенсифікацією міжнародної торгівлі та обсягів морських вантажоперевезень. Протягом 2021-2024 рр. зафіксовані стабільні випадки піратських нападів в Західній Африці (води Атлантичного океану поблизу Анголи, Беніну, Камеруну, Екваторіальної Гвінеї, Габону, Гани, Гвінеї, Кот-д'Івуару, Республіки Конго, Сан-Томе і Принсіпі та Сьєрра-Леоне), Східній Африці (Червоне море, Аденська затока, Аравійське море, Індійський океан, Баб-ель-Мандебська протока, води Індійського океану поблизу Сомалі), Південно-Східній Азії (Малаккська протока, Сінгапурська протока, Південнокитайське море, води Індійського океану поблизу Бангладеш, води Індійського й Тихого океанів поблизу Малайзії, води Тихого океану поблизу Філіппін та Індонезії), а також в Південній та Центральній Америці (води Атлантичного океану поблизу Бразилії, Колумбії, Екватору, Гаїті, Мексики, Перу, Венесуели).

Спостерігається негативний вплив на торговельні потоки, зростають витрати на транспортування вантажів, наявні екологічні витрати від забруднення. Явища піратства – це поєднання соціально-економічних, політичних, географічних чинників.

Морське піратство є складним і багатограним феноменом, який вимагає узгодженої та стійкої міжнародної реакції. Хоча останніми роками досягнуто певного прогресу в боротьбі з цим явищем, ця загроза продовжує ставити під сумнів безпеку моряків та глобальну економіку. Непоборність цього явища призводить до необхідності використання радикальних методів у боротьбі з піратством, таких як залучення військово-морських сил для ліквідації злочинців, створення механізму дієвої активізації міжнародного співробітництва з метою підвищення безпеки на ризикованих морських шляхах. Перед міжнародною спільнотою стоїть завдання ефективної боротьби з бідністю в прибережних країнах з низьким і середнім рівнем доходів, оскільки економічні труднощі часто сприяють піратству. Координація державної політики та приватних ініціатив, наприклад, створення робочих місць і професійне навчання місцевого населення, може допомогти зменшити соціальні фактори, що ведуть до піратства, і, таким чином, підвищити безпеку на ризикованих морських шляхах.

Піратство класифікується як злочин згідно з муніципальним і міжнародним правом, і всі держави мають обов'язок співпрацювати для його запобігання та придушення. Посилення міжнародної співпраці та координації заходів безпеки може забезпечити більш комплексний підхід до пом'якшення піратства у вказаних районах світу. Аналіз географічних, соціально-економічних, політичних факторів виникнення піратства та вироблення ефективних стратегій боротьби з цим явищем позитивно вплине на міжнародне судноплавство, морську безпеку.

Література:

1. Добровольська В. А., Кісельгоф М.О. Сучасне піратство на морських шляхах світу. *Географія та туризм: матеріали VII Всеукр. наук.-практ. Інтернет-конф.*, м. Харків, 28 лютого 2024 р. / Харків. нац. пед. ун-ту ім. Г.С. Сковороди / за заг. ред. Лоцмана П. І. Харків: ХНПУ ім. Г.С.Сковороди, 2024. С. 368-373.
2. Звіт про морське піратство у 2022 році. URL: <https://qrcd.org/4DJZ>
3. Кількість піратських нападів знову почала збільшуватися у першому півріччі 2023 р. URL: <https://www.blackseanews.net/read/206445>
4. Панченко І.М. Сучасне морське піратство: поняття і методи боротьби. *Європейські перспективи*. 2023. №1. С.181-186.
5. Пірати викрали капітана й інженера судна у Гвінейській затоці. URL: <https://usm.media/piraty-vykraly-kapitana-j-inrzsenera-sudna-w-gwinejskij-zatoci/>
6. Пурінова К.В. Морське піратство: до визначення поняття. *Вісник ОНУ ім. І. І. Мечникова. Правознавство*. 2015. Т. 20. Вип. 2 (27). С.129-133.
7. Climate change may be fuelling a resurgence of piracy across Africa. URL: <https://theconversation.com/climate-change-may-be-fuelling-a-resurgence-of-piracy-across-africa-228739>
8. Daxecker U., Prins B. *Pirate Lands: Governance and Maritime Piracy*. Oxford University Press. 2021. URL: https://www.google.com.ua/books/edition/Pirate_Lands/GnAWEAAAQBAJ?hl=uk&gbpv=1

9. IMB Piracy & Armed Robbery Map 2022. URL: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2022>
10. IMB Piracy & Armed Robbery Map 2024. URL: [Live Piracy Map \(icc-ccs.org\)](https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2024)
11. Jha A., Ahmed F. Socio-Political Dimensions of Maritime Piracy in the Bay of Bengal. *Maritime Security Review*. 2023. 17(3). P. 112-129.
12. Johnson T., Wong H. Economic Incentives and Maritime Piracy: Analyzing the Singapore Strait. *International Journal of Shipping and Trade*. 2024. 16(2). P. 89-104.
13. Lee C., Tan S. Regional Cooperation and Maritime Security: Case Study of the Singapore Strait. *Southeast Asian Studies Review*. 2023. 21(3). P. 112-129.
14. Molina R., Villaseñor-Derbez J.C., McDonald G., McDermott G. Dangerous Waters: The Economic Toll of Piracy on Maritime Shipping, CESifo Working Paper. 2024. No. 11077, Center for Economic Studies and ifo Institute (CESifo), Munich. URL: https://www.econstor.eu/bitstream/10419/296166/1/cesifo1_wp11077.pdf
15. Moura R, Pessanha Santos N, Rocha A, Lobo V, de Castro Neto M. Georeferenced dataset of maritime piracy in the Gulf of Guinea from 2010 to 2021. *Scientific Data*. 2023 Dec 7;10(1):876. doi: 10.1038/s41597-023-02706-x
16. Piracy and armed robbery prone areas and warnings. URL: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>
17. Ramesh S., Kumar P. Geographic Factors and Piracy in the Bay of Bengal: An Analysis. *Journal of Maritime Geography*. 2023. 20(2). P. 45-62.

References:

1. Climate change may be fuelling a resurgence of piracy across Africa. Retrieved from <https://theconversation.com/climate-change-may-be-fuelling-a-resurgence-of-piracy-across-africa-228739> [in English].
2. Daxecker, U., Prins B. (2021). *Pirate Lands: Governance and Maritime Piracy*. Oxford University Press. Retrieved from https://www.google.com.ua/books/edition/Pirate_Lands/GnAWEAAAQBAJ?hl=uk&gbpv=1 [in English].
3. Dobrovolska, V. A., & Kiselhof, M. O. (2024). Suchasne piratstvo na morskikh shliakhakh svitu [Modern piracy on the world's sea routes]. *Heohrafiia ta turizm: Materialy VII Vseukr. nauk.-prakt. Internet-konf., m. Kharkiv, 28 liutoho 2024 r.* / P. I. Lotsman. Kharkiv: Kharkivskiy natsionalnyi pedahohichnyi universytet imeni H. S. Skovorody. P. 368-373 [in Ukrainian].
4. IMB Piracy & Armed Robbery Map 2022 (2022). Retrieved from <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2022> [in English].
5. IMB Piracy & Armed Robbery Map 2024. (2024). Retrieved from Live Piracy Map (icc-ccs.org) [in English].
6. Jha, A., & Ahmed, F. (2023). Socio-Political Dimensions of Maritime Piracy in the Bay of Bengal. *Maritime Security Review*, 17(3), 112-129 [in English].
7. Johnson, T., & Wong, H. (2024). Economic Incentives and Maritime Piracy: Analyzing the Singapore Strait. *International Journal of Shipping and Trade*, 16(2), 89-104 [in English].
8. Kilkist piratskykh napadiv zнову pochala zbil'shuvatsia u pershomu pivrichchi 2023 roku [The number of pirate attacks began to increase again in the first half of 2023]. Retrieved from <https://www.blackseanews.net/read/206445> [in Ukrainian].
9. Lee, C., & Tan, S. (2023). Regional Cooperation and Maritime Security: Case Study of the Singapore Strait. *Southeast Asian Studies Review*, 21(3), 112-129 [in English].
10. Molina, R., Villaseñor-Derbez, J. C., McDonald, G., & McDermott, G. (2024). *Dangerous Waters: The Economic Toll of Piracy on Maritime Shipping* (CESifo Working Paper No. 11077). Center for Economic Studies and ifo Institute (CESifo). Retrieved from https://www.econstor.eu/bitstream/10419/296166/1/cesifo1_wp11077.pdf [in English].
11. Moura, R., Pessanha Santos, N., Rocha, A., Lobo, V., & de Castro Neto, M. (2023). Georeferenced dataset of maritime piracy in the Gulf of Guinea from 2010 to 2021. *Scientific Data*, 10(1), 876. doi:10.1038/s41597-023-02706-x [in English].
12. Panchenko, I.M. (2023). Suchasne morske piratstvo: poniattia i metody borot'by [Modern maritime piracy: Concepts and methods of combating]. *Yevropeis'ki perspektyvy* [European Perspectives], 1, 181-186. [in Ukrainian].
13. Piracy and armed robbery prone areas and warnings. Retrieved from <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings> [in English].
14. Piraty vykraly kapitana y inzhniera sudna u Hvineis'kii zatozi [Pirates kidnapped the captain and engineer of a ship in the Gulf of Guinea]. Retrieved from <https://usm.media/piraty-vykraly-kapitana-j-inrzsenera-sudna-w-gwinejskij-zatoci/> [in Ukrainian].
15. Purinova, K.V. (2015). Morske piratstvo: do vyznachennia poniattia [Maritime piracy: Towards a definition]. *Visnyk ONU im. I. I. Mechmykova. Pravoznavstvo* [Odesa National University Herald. Law], 20(2), 129-133. [in Ukrainian].
16. Ramesh, S., & Kumar, P. (2023). Geographic Factors and Piracy in the Bay of Bengal: An Analysis. *Journal of Maritime Geography*, 20(2), 45-62 [in English].
17. Zvit pro morske piratstvo u 2022 rotsi [Report on maritime piracy in 2022]. Retrieved from <https://qrqd.org/4DJZ> [in Ukrainian].

Abstract:

Viktorii DOBROVOLSKA. MARITIME PIRACY: THREATS AND CHALLENGES FOR SHIPPING

The article highlights piracy as a global problem for shipping in the modern period. The study of the problem of maritime piracy is important for developing security strategies and ensuring the stability of global maritime transport. The novelty of the study is the disclosure of data on dangerous areas of the world where there are pirate attacks. This will allow sailors to adjust the routes of ships. Attention is paid to the analysis of socio-economic, political causes of attacks on ships. The article reveals the geographical location of the most dangerous sea routes (West Africa (Gulf of Guinea), East Africa (Red Sea, Gulf of Aden, etc.), Southeast Asia (Singapore Strait, etc.). Getting up-to-date information about the danger will help ships optimally adjust their routes. Piracy is a historical phenomenon, this term first appears in the period of antiquity. But the international - this term received in the second half of the twentieth century. its essence is defined in the UN Convention on the Law of the Sea 1982. Piracy is any unlawful act of violence, detention or robbery committed for personal purposes by a crew or passengers of a private naval or aircraft. Piracy attracted worldwide attention in the late 2000s after a sharp increase in attacks off the coast of Somalia. The weakness

of the central government and the lack of control over the territory are often considered as the main reasons for the revival of maritime piracy. Data on the activity of pirates on the sea routes of the world is provided by the International Maritime Bureau. According to its information, unlawful acts of violence or robbery on the high seas do not stop. The article considers the number of pirate attacks over the past 5 years. Considered geographical areas of piracy in 2022 and 2024 for comparison purposes. Attention is paid to three dangerous areas of piracy: West Africa, East Africa, Southeast Asia. During 2021 - 2024 stable cases of pirate attacks were recorded in West Africa (Gulf of Guinea), East Africa (Red Sea, Gulf of Aden, Somalia, Arabian Sea, Bab el-Mandeb Strait, etc.) and Southeast Asia (Malacca Strait, Singapore Strait, etc.). Now the most dangerous and saturated with pirates area of the world is the Gulf of Guinea. There is a negative impact of attacks on trade flows, the cost of transporting goods, the existing environmental costs of pollution. The theme of piracy in Southeast Asia is not as popular as the theme of piracy in the west and east of Africa. Southeast Asian coastal states value their sovereignty more than issues of cooperation. Geographical, socio-economic, political factors that cause the actions of pirates on the main sea routes of the world are revealed. These are recommendations that can help reduce the pirate threat and strengthen global security at sea. Maritime piracy is a complex phenomenon that requires a concerted international response. To eliminate this phenomenon, it is necessary to use radical methods of struggle. It is necessary to involve naval forces to eliminate criminals, to create a mechanism of international cooperation in order to increase security on sea routes.

Key words: piracy, sea routes, shipping, West Africa, East Africa, Southeast Asia.

Надійшла 22.08.2024 р.