

ВЗАИМОСВЯЗАННАЯ ЕВРАЗИЯ и ПРОБЛЕМА ЮЖНО-КИТАЙСКОГО МОРЯ

С конца 2000-х годов обострение проблем, так или иначе связанных с Южно-Китайским морем, стало происходить едва ли не каждую неделю. Одновременно с этим политики стран-участниц конфликта принимают документы, заведомо зная, что их положения не будут выполняться, военные и представители бизнеса призывают к укреплению доверия и осуществления взаимовыгодных проектов сотрудничества, слабо веря, что это возможно, а ученые приводят сверхубедительные аргументы, почему урегулировать проблему крайне необходимо именно сейчас, и почему этого добиться вновь не удалось. Возникает ощущение, что проблема и попытки повлиять на нее существуют в разных измерениях и слабо связаны друг с другом.

Для наблюдателей, пристально следящих за развитием ситуации в Южно-Китайском море, причина такого положения вещей очевидна: несоответствие между состоянием проблемы и инструментов, призванных удерживать ее в контролируемых рамках. Иными словами, инструментарий решения проблемы каждый раз отставал от ее эволюции.

В настоящее время складывается диаметрально противоположная ситуация – инструментарий не отстает, а опережает трансформацию проблемы. Но инструментарий, который может оказать влияние на противоречия из-за Южно-Китайского моря и должен быть задействован, – совсем другой, чем принято считать.

ГЛОБАЛИЗАЦИЯ ПРОБЛЕМЫ

Основной особенностью современного этапа проблемы Южно-Китайского моря можно считать нарастание ее глобального измерения.

Возрастает глобальная значимость энергетических ресурсов Южно-Китайского моря. По оценкам Администрации США

по вопросам информации в сфере энергетики (*US Energy Information Administration*) запасы составляют от 0,8 до 5,4 млн. баррелей нефти и между 7,6 и 55,1 трлн. кубических футов соответственно¹. Этот фактор оказывает большое влияние на экономическое развитие и перспективные планы стран АТР, чье влияние на глобальное развитие растет. Показательным примером является Китай. На фоне невысоких темпов роста объемов разведанных ресурсов природного газа в КНР – с 1994 по 2014 годы они составили 1,7 трлн. кубических метров и 3,5 триллиона кубических метров (122,2 трлн. кубических футов) соответственно, его добыча в 2004-2014 годах возросла с 42,8 до 134,5 млрд. кубических метров соответственно². В планах руководства КНР – к 2020 г. увеличить долю природного газа в структуре энергопотребления страны с нынешних 3% до 10%³.

Освоение биологических ресурсов Южно-Китайского моря, дающего порядка 10% общемирового улова рыбы, играет все более значимую роль для АТР, где большое количество стран сталкиваются с необходимостью решать продовольственную проблему. По данным Азиатского банка развития, если в 2010 г. в странах Азии и Тихого океана⁴ было 733,0 млн. человек, живущих менее, чем на 1,25 доллара в день, то в 2010-2050 годах их количество может увеличиться еще на 583,2 млн. человек⁵. В таких условиях стратегии укрепления продовольственной безопасности, реализуемые азиатско-тихоокеанскими странами, в том числе – освоение ресурсов акватории Южно-Китайского моря, будут оказывать возрастающее влияние на глобальные экономические, демографические и экологические процессы.

Судоходные пути Южно-Китайского моря пропускают все большие объемы международной торговли. Примерно треть от общего объема мировой торговли сырой нефтью и более половины – сжиженным природным газом, проходит через эту акваторию⁶. В целом, Южно-Китайское море пропускает порядка 30% международной морской торговли⁷. Перспектива развития ряда крупных проектов, в числе которых – Морской шелковый путь и Транстихоокеанское партнерство, дает основания ожидать роста объема товаров, перевозимых через акваторию и проливы Южно-Китайского моря.

Оборотной стороной этих процессов является рост озабоченности мировых судоходных компаний перманентной напряженностью в Южно-Китайском море⁸. Эта обеспокоенность проистекает из тенденциозного освещения событий в этой акватории новостными агентствами и заявлениями аналитиков о том, сколько убытков может понести мировая торговля в случае гипотетического блокирования этих судоходных путей⁹, хотя в реальности вероятность этого минимальна. Тем самым в мире крепнет запрос на снижение остроты противоречий из-за Южно-Китайского моря.

В геополитическом срезе глобальное измерение Южно-Китайского моря проявляется сквозь призму китайско-американского соперничества. Активизируя политику в Южно-Китайском море, США и Китай преследуют экономические, геополитические и репутационные цели.

США, укрепляющие собственное лидерство в АТР, повышают уровень сотрудничества со своими союзниками и партнерами. Южно-Китайское море, соединяющее американские базы и пункты стратегического назначения в Северо-Восточной Азии и Юго-Восточной Азии, занимает важное место в оперативной и боевой подготовке и отработке совместных действий ВМС США и стран региона. Примерами служат ежегодные маневры, проводимые на двусторонней и многосторонней основе, – *Cobra Gold* (США, Таиланд, Япония, Южная Корея, Сингапур, Малайзия, Индонезия), *Balikatan* и *Phiblex* (США и Филиппины). Также Вашингтон стремится снизить опасения американского сырьевого бизнеса, в частности, руководства корпорации *Exxonmobil*, осуществляющей разведку и добычу нефти в Южно-Китайском море. Крупный бизнес считает, что противоречия из-за Южно-Китайского моря не должны отражаться на его коммерческих интересах, и неохотно идет на осуществление проектов без гарантий безопасности проводимых работ. В целом, Вашингтон увязывает вопросы своего глобального лидерства и укрепление собственных позиций в АТР, важным компонентом чего является свобода судоходства (*в понимании Вашингтона – свобода передвижения американских военных судов – Е.К.*) через Южно-Китайское море¹⁰.

Помимо уже упомянутого стремления Китая разрабатывать экономические ресурсы Южно-Китайского моря, Поднебесная преследует далеко идущие геостратегические планы в Южно-Китайском море. Эта акватория входит в состав т.н. «первой цепи островов», в пределах которой Китай стремится стать доминирующей морской державой. В последние годы Китай активизировал мероприятия по развитию своего кораблестроения и модернизации военной инфраструктуры на Парасельском архипелаге и острове Хайнань. В Южно-Китайском море одной из своих основных перспективных задач ВМФ НОАК видит мониторинг и охрану морских торговых путей: через его акваторию и проливы проходит значительная часть китайского импорта нефти. Также Китай увязывает активизацию своей политики в Южно-Китайском море с решением ключевой стратегической задачи – решением Тайваньской проблемы на выгодных для себя условиях.

Глобальное измерение этих планов таково, что их реализация позволит КНР значительно укрепить свои позиции в Мировом океане. Это уже получило концептуальное оформление в Белой книге по вопросам обороны, где акцент в китайской военно-морской стратегии смещен с «оффшорной обороны» на «защиту открытых морских пространств», а перед китайскими ВМС поставлены наступательные задачи¹¹.

Еще одним подтверждением растущей глобализации проблемы Южно-Китайского моря является конкуренция двух проектов. Первый из них, продвигаемый США и их союзниками, - создание Индо-тихоокеанского региона (*Indo-Pacific Region*). Этот проект вызвал негативную реакцию Китая, усмотревшего перспективу американского контроля над судоходными путями из Тихого океана в Индийский. С точки зрения Пекина, вслед за активизацией международной торговли через Индийский и Тихий океаны Вашингтон поставит вопрос об охране морских коммуникаций, и дело закончится размещением американских боевых кораблей в Малаккском проливе. Другой проект – развитие Китаем Морского шелкового пути, с которым американские военные связывают перспективу усиления военно-морского присутствия Китая в водах Мирового океана.

И американский, и китайский проекты в значительной степени сфокусированы на Южно-Китайском море.

Наконец, проблема Южно-Китайского моря занимает все более заметное место в приоритетах России, состоявшейся глобальной державы, утверждающей себя в АТР. Обозначив свою официальную позицию по этому вопросу¹², Россия – усилиями своего экспертного сообщества – в настоящее время разрабатывает практически-ориентированный подход к ряду его аспектов в интересах поддержания мира и стабильности в АТР¹³.

Тенденции к глобализации проблемы Южно-Китайского моря подталкивают к выводу о необходимости использования такого инструментария снижения ее остроты, который был бы адекватен ее современному состоянию, а именно – имел бы отчетливое глобальное измерение.

УРЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОБЛЕМЫ: НЕДОСТАТКИ ПРЕЖНЕГО ПОДХОДА

Эта задача тем более актуальна, что прежний инструментарий показал свою невысокую эффективность. Проблема Южно-Китайского моря многократно обсуждалась на заседаниях азиатско-тихоокеанских диалоговых форматов по вопросам безопасности – Регионального форума АСЕАН (АРФ), Совещания министров обороны (СМО) АСЕАН+8 и Восточноазиатского саммита (ВАС). Однако результаты этих дискуссий не даже частично не соответствуют первоначальным ожиданиям. Причины таковы.

Во-первых, рост количества многосторонних диалоговых площадок, где происходило обсуждение проблемы, не сопровождался адекватным развитием качественной стороны диалога. Начатые на АРФ, переговоры продолжились на СМО АСЕАН+8 и ВАС, однако их принципы остались неизменными – невмешательство во внутренние дела суверенных государств, принцип консенсуса при принятии решений и движение со скоростью «последнего готового». Это предопределило стремление участников переговоров больше обозначить свое отношение к противоречиям, будь то их глубинные причины или разовая эскалация, чем попытаться найти эффективные пути их урегулирования.

Именно качественная сторона сотрудничества не позволила странам-претендентам запустить практически-ориентированные проекты в спорных участках Южно-Китайского моря. Гипертрофированное значение, придаваемое вопросу о суверенитете и территориальной целостности, блокировало совместные мероприятия не только по освоению экономического потенциала Южно-Китайского моря и защите судоходных путей от нападений пиратов, но и нацеленные на охрану окружающей среды и исследование биоресурсов этой акватории.

Во-вторых, происходит стагнация подходов асеаноцентричных диалоговых площадок к проблеме Южно-Китайского моря на фоне ее усложнения. Примером первого служит неспособность Регионального форума АСЕАН (АРФ) дать исчерпывающий ответ, в чем состоит отличие между мерами по укреплению доверия и превентивной дипломатией как первыми двумя стадиями работы Форума¹⁴. Наряду с такими концептуальными пробуксовками произошло усложнение проблемы Южно-Китайского моря, основные противоречия которой сместились с китайско-асеановского на китайско-американский уровень и концентрируются, в основном, на различной интерпретации Пекином и Вашингтоном термина «свобода судоходства»¹⁵.

В-третьих, налицо снижение ожиданий от деятельности этих диалоговых форматов в приоритетах их основных участников. Китай недоволен попытками пересмотреть параметры урегулирования проблемы Южно-Китайского моря, предпринятыми американской администрацией на заседаниях АРФ и ВАС. Наиболее ярким примером служит выступление Х. Клинтон на ханойской сессии АРФ летом 2010 г., когда американский госсекретарь подняла вопрос о замене Декларации поведения сторон в Южно-Китайском море 2002 г. на Кодекс поведения¹⁶. На последующих заседаниях АРФ и ВАС США вновь поднимали вопрос о Южно-Китайском море, обвиняя Китай в стремлении нарушить свободу судоходства через эту акваторию и представляя это своим партнерам как готовность Вашингтона помешать планам Пекина доминировать на морских рубежах АТР. Китай рассматривает это не только как вмешательство в свои внутренние дела, но и как признак того, что

асеаноцентричные диалоговые форматы намеренно «раскачивают» проблему Южно-Китайского моря вместо снижения ее остроты.

США все чаще высказываются в пользу того, чтобы практическое сотрудничество в рамках асеаноцентричных структур многосторонней дипломатии было поставлено на более обязывающую основу. Вашингтон неоднократно критиковал Ассоциацию, призывая ее принять дополнительные меры, нацеленные на достижение конкретных результатов. Это может привести к отходу от асеановской стилистики сотрудничества, осуществляемого на основе консенсуса между всеми участниками, особенно если китайско-американские противоречия в АТР будут обостряться, и Ассоциация будет поставлена в ситуацию выбора между Вашингтоном и Пекином.

Снижается значимость асеаноцентричных форматов многосторонней дипломатии в приоритетах Японии и Индии. В обоих случаях причина заключается в необязывающем характере сотрудничества, препятствующем, с точки зрения Токио и Нью-Дели, реализации конкретных инициатив, прежде всего по линии защиты торговых судов от нападений пиратов.

В ответ на нарастание таких настроений АСЕАН предпринимает шаги, нацеленные на укрепление своего статуса «движущей силы» АРФ, СМО АСЕАН+8 и ВАС. Однако понимая различия в приоритетах между участниками этих диалоговых площадок и сложные взаимоотношения между многими из них, Ассоциация не ставит вопрос о кардинальных изменениях в принципах деятельности этих диалоговых площадок. Однако это лишь усугубляет проблему, снижая интерес стран АТР к АРФ, СМО АСЕАН+8 и ВАС. Особенно на фоне развития Китаем проекта «Один пояс, один путь».

С точки зрения АСЕАН, продвигая проект «Один пояс, один путь» и увязывая вопросы безопасности и развития, Китай создает новую систему обеспечения азиатско-тихоокеанской безопасности, замыкая ее на себе. Действительно, в китайском проекте просматривается возможность складывания системы, альтернативной как асеаноцентричным диалоговым форматам, так и американским альянсам¹⁷. Тем самым Ассоциация ставится в положение выбора между Вашингтоном и Пекином, что

противоречит ее интересам как единого целого. Недавнее предложение США странам АСЕАН осуществлять скоординированное патрулирование Малаккского пролива, носящее явно антикитайский подтекст¹⁸, – эпизод далеко не случайный, а главное – не последний.

Применительно к увязке китайского проекта «Один пояс, один путь» с эволюцией проблемы Южно-Китайского моря отметим, что дальнейшее развитие Морского шелкового пути может со временем лишить Ассоциацию возможности апеллировать к поддержке других региональных игроков в диалоге с Китаем по развитию обстановки в этой акватории. Предполагаемое функционирование китаеццентричной модели по принципу взаимности (мы обеспечиваем вашу безопасность, давая вам возможность развиваться, но взамен требуем уважения наших интересов. Если этого не происходит, мы оставляем за собой право сузить возможности для вашего развития) логично ставит АСЕАН в ситуацию взаимодействия с Китаем «один на один». В таких условиях Кодекс поведения сторон в Южно-Китайском море будет мало чем отличаться от Декларации поведения сторон в Южно-Китайском море, подписанной Китаем и АСЕАН в 2002 г. и закрепившей прокитайские условия урегулирования противоречий.

Иными словами, нынешний инструментарий урегулирования проблемы имеет «региональное» измерение, а проекты, выходящие за региональные рамки, скорее препятствуют, чем способствуют ее урегулированию. Отсюда – потребность в использовании такого инструментария, который был бы адекватен нынешнему состоянию проблемы и поддержан основными региональными игроками.

КОМПОНЕНТЫ НОВОГО ПОДХОДА

Ответ на первый вопрос представляется очевидным – глобальная проблема требует глобального инструментария, и региональные институты с ней просто-напросто не справляются. Для ответа на второй попробуем определить: какое направление многостороннего сотрудничества в наибольшей степени отвечает приоритетам основных азиатско-тихоокеанских игроков?

Есть основания считать, что этим направлением является наращивание взаимосвязей (*connectivity*), включающее *физическую* (инфраструктурное строительство), *институциональную* (облегчение правовых и институциональных условий ведения бизнеса) и *межчеловеческую* (расширение контактов на уровне как элит и профессионалов, так и простых граждан) составляющие. Эта тема стала разрабатываться с конца 2000-х годов. Потребность в ней была обусловлена следующими причинами.

Рассогласование условий региональных соглашений о свободной торговле. Рост количества ССТ с участием стран АТР, не привел к скачкообразному наращиванию объемов взаимной торговли и инвестиций. Причина состояла в неразвитости базы таких обменов, прежде всего, по линии готовности к ним объектов трансграничной инфраструктуры, институциональной базы и межчеловеческих контактов.

Разноскоростной режим подключения стран к действующим в регионе форматам экономического сотрудничества – дело вполне естественное. Проблема заключается в сохраняющемся разрыве между возможностями азиатско-тихоокеанских стран адаптировать к этим форматам национальные институты экономического развития и регулирования. Отсюда – раскоординация условий сотрудничества, препятствующая реализации проектов общерегионального масштаба наподобие Азиатско-тихоокеанской зоны свободной торговли (АТЗСТ) или Регионального всеобъемлющего экономического партнерства (РВЭП).

Энергетический фактор. Потребность расширить доступ к источникам энергии для обеспечения устойчивого экономического роста подталкивает азиатско-тихоокеанские страны к строительству объектов транснациональной инфраструктуры. Характерным примером служит Ассоциация стран Юго-Восточной Азии, где, по экспертным оценкам, к 2035 г. потребление энергии возрастет на 80% по сравнению с текущим уровнем¹⁹. Соответственно, в ЮВА активизировалась реализация таких масштабных проектов, как Единая энергосистема АСЕАН и Трансасеановский газопровод.

Демографические факторы. Происходит рост численности населения АТР. В 1994 г. и 2014 г. население стран и эко-

номик АТЭС составило 2,40 млрд. человек и 2,82 млрд. человек соответственно²⁰. Происходит увеличение доли городского населения. Такая ситуация требует от правительств стран АТР эффективного управления миграционными процессами, а также координации усилий для поддержания высоких темпов экономического роста и социальной стабильности в государствах региона. Это объективно не возможно без развития условий трансграничной мобильности людей, прежде всего транспортных коммуникаций, и законодательной базы, адекватной складывающимся реалиям.

Вероятность обострения продовольственной проблемы. Высокие темпы экономического роста в странах АТР привели к увеличению уровня благосостояния людей и, как следствие, численности среднего класса. Это вызвало изменения в рационе питания большого количества людей: произошел рост потребления мясных и молочных продуктов, а также хлебобулочных изделий. Растет производство биотоплива, под нужды которого изымаются все большие площади культивируемых земель, где выращивается сельскохозяйственная продукция. Ожидаемое изменение климата может привести к количественным и качественным потерям урожая. Отсюда – необходимость укрепления продовольственной безопасности, прежде всего по линии повышения эффективности существующих и выстраивания новых трансграничных производственно-сбытовых цепочек сельскохозяйственной продукции²¹.

Таким образом, наращивание региональной взаимосвязанности стало велением времени. В практическом плане это направление сотрудничества разрабатывают участники диалоговых площадок АСЕАН и АТЭС. В 2010 г. ассоциированные государства приняли Генеральный план по наращиванию взаимосвязей, после чего в политическом лексиконе АСЕАН термины «интеграция» и «наращивание взаимосвязей» стали синонимами. Что касается АТЭС, то наращивание региональной взаимосвязанности с акцентом на его физическую, институциональную и «межчеловеческую» компоненты стал частью официальной повестки АТЭС во время индонезийского и китайского председательства в 2013 и 2014 годах. В перспективе успешность АТЭС как многосторонней диалоговой площадки будет

зависеть от того, в какой мере тема наращивания взаимосвязей получит развитие.

Есть основания полагать, что тематика наращивания взаимосвязей будет становиться все более актуальной для участников Регионального всеобъемлющего экономического партнерства (РВЭП). Причина заключается в решении задачи, стоящей перед Восточной и Южной Азией оптимизировать торговлю промежуточными товарами и высококвалифицированными услугами (*trade in tasks*) в азиатско-тихоокеанских производственно-сбытовых цепочках.

Развивая тему наращивания взаимосвязей, азиатско-тихоокеанские игроки – действуя пока больше в двустороннем, чем многостороннем формате – стремятся выйти на более широкое географическое пространство. Основными примерами служат Китай и Республика Корея, продвигающие проект «Один пояс, один путь» и Евразийская инициатива соответственно. Заметно стремление АСЕАН усилить свое влияние на процессы глобального развития. Индийская политика «действовать на Востоке» (*Act East Policy*) сопровождается не менее ярко выраженной нацеленностью Нью-Дели развивать отношения с акцентом на наращивание взаимосвязей с государствами Центральной Азии. Россия стремится сомкнуть евразийский и тихоокеанский векторы своей внешней политики, наиболее ярким примером чего является готовность координировать развитие ЕАЭС с китайским проектом «Один пояс, один путь». Наконец, региональные многосторонние площадки, включая АТЭС, АСЕАН и ВАС, не скрывают своей нацеленности действовать в унисон с глобальными диалоговыми форматами, транслируя решения последних на региональный уровень.

Иными словами, в интересах основных азиатско-тихоокеанских игроков – формирование нового геополитического пространства – большой Евразии. На таком фоне упоминание В.В.Путиным возможности налаживания взаимодействия между АСЕАН, ШОС и ЕАЭС²² является далеко не случайным. По крайней мере, оно свидетельствует о понимании российским руководством приоритетов своих партнеров в АТР и готовности предложить им именно то, к чему они стремятся – ведь взаимодействие между АСЕАН, ШОС и ЕАЭС естествен-

ным образом предполагает наращивание взаимосвязей на Евразийском пространстве.

Есть основания считать, что именно эти два компонента – наращивание взаимосвязей и их выведение за рамки АТР на более широкое геополитическое пространство – являются составляющими нового инструментария снижения остроты противоречий из-за Южно-Китайского моря. Не вдаваясь в подробности, какие изменения этот сценарий может принести в геополитику и геоэкономику «Большой Евразии», рассмотрим вероятные последствия для эволюции рассматриваемой проблемы.

Во-первых, сопряжение работы азиатско-тихоокеанских и евразийских диалоговых площадок придаст импульс развитию трансконтинентальных транспортных коридоров. Активизируется развитие Экономического пояса шелкового пути, Евразийской инициативы Республики Корея. Укрепятся предпосылки перевода в практическое русло строительства туннеля через Берингов пролив²³. Можно обоснованно ожидать повышения нагрузки на Транссибирскую магистраль и другие транспортные артерии через российскую территорию и Евразийский континент в целом. Все это способно сократить объемы грузов, перевозимых через Малаккский пролив и Южно-Китайское море, тем самым снизив остроту китайско-американских противоречий о свободе судоходства.

В этом контексте отметим интерес, проявляемый многими азиатско-тихоокеанскими игроками, к использованию потенциала Северного морского пути (СМП). Показательный пример – Республика Корея, стремящаяся диверсифицировать источники импорта нефти, сократить время ее перевозки и одновременно – получить новые заказы на продукцию судостроения и развивать собственные порты. Амбициозные планы, связанные с реализацией проектов в Арктике, вынашивают Китай, Индия и Сингапур. Все это окажет стимулирующий эффект на развитие СМП. И хотя при нынешних объемах загрузки он не сможет стать альтернативой Малаккскому проливу – в 2014 г. через Малаккский пролив и СМП прошло 79334 и 54 судов соответственно²⁴ – возить ближневосточную нефть через Малакку, а

арктическую через СМП – естественная во всех отношениях опция.

Во-вторых, вполне вероятен сценарий, что в конструкции с участием АСЕАН, ШОС и ЕАЭС Ассоциация, учитывая уже имеющийся у нее опыт, будет наделена полномочиями «движущей силы» переговоров. Это не только укрепит позиции АСЕАН в АРФ, СМО АСЕАН+8 и ВАС, но и поставит перед ней новую сверхзадачу, предполагающую гораздо более высокую степень единства ее участников, чем это происходило до сих пор. Следовательно, странам АСЕАН будет проще выработать единую позицию и по проблеме Южно-Китайского моря, что окажет на последнюю стабилизирующее влияние.

Попутно заметим, что участники ни ШОС, ни ЕАЭС не заинтересованы «раскачивать» проблематику Южно-Китайского моря для того, чтобы сплотить регион на антикитайской основе. Такая практика в азиатско-тихоокеанской стратегии Вашингтона стала в порядке вещей на заседаниях АРФ и ВАС. Что же касается опасений АСЕАН, связанных с политикой Китая, то в связке АСЕАН – ШОС – ЕАЭС Ассоциация не останется «один на один» с КНР.

В-третьих, при реализации этого сценария Южно-Китайское море перестанет находиться в центре региона, определяющего развитие мировой экономики и политики. Этим регионом будет уже не морской АТР, а сухопутная Евразия. Следовательно, внимание ключевых мировых игроков будет отвлечено от Южно-Китайского моря, что естественным образом снизит остроту существующих там проблем.

В общем и целом, взаимодействие между АСЕАН, ШОС и ЕАЭС имеет все шансы оказать стабилизирующее воздействие на эволюцию проблемы Южно-Китайского моря в мирном, неконфронтационном ключе. И произойдет это в контексте именно асеановской стилистики сотрудничества, ставящей акцент не столько на разрешении конфликтов, сколько на создании ситуации, в которой они не принимают крайние, заведомо деструктивные формы.

ВЫВОДЫ

Глобальные проблемы требуют глобальных решений. На фоне усиления глобальной составляющей проблемы Южно-Китайского моря возможности инструментов удержания ее в контролируемых рамках, были и пока остаются региональными. Отсюда – отсутствие прогресса, стагнация и попятные движения в урегулировании противоречий при попытках их обсудить на заседаниях асеаноцентричных диалоговых площадок.

Нынешняя ситуация кардинально отличается от той, которая была еще совсем недавно. Формирующаяся Большая Евразия способна – посредством налаживания взаимодействия между АСЕАН, ШОС и ЕАЭС – придать глобальное измерение инструментария влияния на проблему Южно-Китайского моря, реально содействуя снижению ее остроты.

Перевод идеи сотрудничества между АСЕАН, ШОС и ЕАЭС в практическую плоскость может стать рубежным этапом в эволюции проблемы Южно-Китайского моря. При надлежащей экспертно-аналитической проработке подходов к урегулированию нынешних противоречий как у непосредственных участников конфликта, так и других игроков, имеющих интересы в этой акватории, может оказаться много побудительных мотивов для сотрудничества, осуществляемого на устойчивой и долгосрочной основе.

Одну из ключевых ролей в таком сотрудничестве будет играть Российская Федерация, состоявшаяся глобальная держава, заинтересованная в поддержании мирной и предсказуемой обстановки на евразийском пространстве и обладающая достаточными возможностями, чтобы это практически осуществить.

¹ (2013) South China Sea. International Energy Data and Analysis. US Energy Information Administration. 7 February. // <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=SCS>

² (2015) BP Statistical Review of World Energy. June. P.20-22. // <http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2015/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf>

³ (2014) China unveils energy strategy, targets for 2020. Xinhua. 19 November. // http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/19/c_133801014.htm

⁴ Согласно ранжированию Азиатского банка развития, к Азии и Тихому океану относятся: Центральная и Западная Азия (Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан), Восточная Азия (Гонконг, Япония, Республика Корея, Монголия, Китай, КНДР), Океания (Австралия, Фиджи, Федеративные штаты Микронезии, Кирибати, Науру, Новая Зеландия, Палау, Папуа – Новая Гвинея, Маршалловы острова, Самоа, Соломоновы острова, Восточный Тимор, Тонга, Вануату), Южная Азия (Афганистан, Бангладеш, Бутан, Индия, Мальдивы, Непал, Пакистан, Шри-Ланка), Юго-Восточная Азия (Бруней, Индонезия, Камбоджа, Лаос, Малайзия, Мьянма, Филиппины, Сингапур, Таиланд, Вьетнам). См.: (2013) Food Security in Asia and the Pacific. – Mandaluyong City, Philippines: Asia Development Bank. – P. 91.

⁵ Там же. – P. 8,14.

⁶ (2013) South China Sea. International Energy Data and Analysis. US Energy Information Administration. 7 February. // <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=SCS>

⁷ (2015) Who rules the waves?. The Economist. 17 October. // <http://www.economist.com/news/international/21674648-china-no-longer-accepts-america-should-be-asia-pacifics-dominant-naval-power-who-rules>

⁸ (2014) South China Sea Tensions Worry Shippers. Universal Cargo. 20 May. // <http://www.universalcargo.com/blog/bid/102695/South-China-Sea-Tensions-Worry-Shippers>

⁹ (2014) Rosenfeld E. Chinese naval push could affect global trade. CNBC. 29 August. // <http://www.cnbc.com/id/101952236>

¹⁰ Clinton H. (2011) America's Pacific Century. Foreign Policy. 11 October. // <http://foreignpolicy.com/2011/10/11/americas-pacific-century/>

¹¹ (2015) China's Military Strategy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. May. // <http://eng.mod.gov.cn/Database/WhitePapers/>

¹² (2012) Совместное заявление об укреплении отношений всеобъемлющего стратегического партнерства между Российской Федерацией и Социалистической Республикой Вьетнам. Президент РФ. 27 июля. // <http://kremlin.ru/supplement/1279>

¹³ Из практических мероприятий особо выделим две международные конференции, проведенные Институтом востоковедения РАН. Их итоги отражены в: (2015) Security and Cooperation in the South China Sea: Actual Problems and Conflict Resolution. М.: Institute of Oriental Studies of RAS;

(2014) Security and Cooperation in the South China Sea. M.: Institute of Oriental Studies of RAS.

¹⁴ ASEAN Regional Forum. Concept and Principles of Preventive Diplomacy. Adopted at the 8th ARF, 25 July 2001. //

www.aseanregionalforum.asean.org; ASEAN Regional Forum. Preventive Diplomacy Work Plan. Approved by ARF SOM. 10 June 2011. //

www.aseanregionalforum.asean.org

¹⁵ Подробнее см.: Дисбалансы транстихоокеанского пространства / под ред. В.В.Михеева, В.Г.Швыдко. – М.: Магистр, 2014. С. 71-76.

¹⁶ Remarks at Press Availability. Hillary Rodham Clinton. Secretary of State. National Convention Center. Hanoi, Vietnam. July 23, 2010. //

<http://www.state.gov/secretary/rm/2010/07/145095.htm>

¹⁷ Cheng-Chwee Kuik (2015). An Emerging 3rd Pillar in Asian Architecture? AIIB and Other China-led Initiatives. Asia-Pacific Bulletin. 26 March. //

<http://www.eastwestcenter.org/system/tdf/private/apb305.pdf?file=1&type=node&id=35025>

¹⁸ Heydarian R.J. (2015) Time for US-Asean Maritime Cooperation in the South China Sea. The Establishment Post. May 11. //

<http://www.establishmentpost.com/time-for-us-asean-maritime-cooperation-in-the-south-china-sea/>

¹⁹ Southeast Asia Energy Outlook // IEA, World Energy Outlook Special Report, September 2013. P. 11-15. URL:

https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/SoutheastAsiaEnergyOutlook_WEO2013SpecialReport.pdf

²⁰ APEC Key Indicators Database. StatAPEC. //

http://statistics.apec.org/index.php/apec_psu/index

²¹ Подробнее см.: Интересы России в Азиатско-тихоокеанском регионе: безопасность и развитие. Итоги Первого азиатско-тихоокеанского форума. / НП РСМД, РЦИ АТЭС. – М.: Издательство «Проспект», 2012.

²² (2015) Послание Президента Федеральному Собранию. Президент России. 3 декабря. // <http://kremlin.ru/events/president/news/50864>

²³ Подробнее об этом см.: Канаев Е. (2012) Строительство тоннеля под Беринговым проливом: новая сверхзадача российской политики в АТР? Российский совет по международным делам. Аналитика. 16 февраля. //

http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=120#top-content

²⁴ Hund M. Malacca Strait traffic hits an all time high in 2014, VLCCs and dry bulk lead growth. Seatrade Maritime News. 27 February 2015. //

<http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/malacca-strait-traffic-hits-an-all-time-high-in-2014-vlccs-and-dry-bulk-lead-growth.html>; Transit Statistics.

Northern Sea Route Information Office. // http://www.arctic-lia.com/nsr_transits