

©

Бэ Бумки
аспирант ИМЭМО РАН

КИТАЙ, ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ СПОРЫ на МОРЯХ ВОСТОЧНОЙ АЗИИ и МОРСКОЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ XXI века

В Восточной Азии едва ли найдется международная проблема, за исключением, разве что, северокорейских ракетно-ядерных программ, по степени актуальности и взрывоопасности сравнимая с морскими территориальными спорами. Возможности их урегулирования, в общем и целом, исчерпаны в силу нарастающего дисбаланса между эволюцией проблем и механизмов их поддержания в контролируемых рамках.

С точки зрения Китая, одним из таких механизмов является Морской шелковый путь XXI века (МШП), интегрирующий категории «безопасность» и «развитие»¹. Такая ситуация ставит, как минимум, два закономерных вопроса. Во-первых, каков потенциал МШП с точки зрения возможности удерживать в контролируемых рамках те морские территориальные споры, в которые вовлечен Китай, прежде всего – проблемы Южно-Китайского моря (ЮКМ) и Восточно-Китайского моря (ВКМ)? Во-вторых, в случае ограниченности этого потенциала, какие альтернативные направления сотрудничества с участием Китая могли бы компенсировать его недостатки?

Проблемы Южно-Китайского и Восточно-Китайского моря: снижение управляемости

Квинтэссенцией современного состояния проблем ЮКМ и ВКМ является дисбаланс между их состоянием и возможностями поддержания в контролируемых рамках. В силу ряда причин глобальная составляющая этих противоречий имеет тенденцию к усилению.

Фактор природных ресурсов. Непреложный факт таков, что «локомотивом» мировой экономики будет выступать именно Восточная Азия. Однако залогом успешного развития самих восточноазиатских государств является расширение доступа к ресурсам, прежде всего – нефти и газу. Наиболее показатель-

ным примером является Китай, чье потребление нефти в 2005-2015 гг. возросла с 6900 до 11968 тыс. барр. в день соответственно, а добыча – с 3642 до 4309 тыс. барр. в день. Потребление Китаем природного газа в 2005-2015 гг. составила 48,2 и 197,3 млрд куб.м., а его добыча – 51,0 и 138,0 млрд куб.м. соответственно². По мере развития проекта «Один пояс, один путь» потребности китайской экономики в энергоресурсах возрастут многократно.

Акватории ЮКМ и ВКМ содержат значительные запасы энергетических ресурсов. Запасы нефти и природного газа Южно-Китайского моря (на участках, не являющихся спорными) оцениваются в 11 млн баррелей и 190 трлн кубических футов соответственно³. По оценочным данным, запасы ВКМ - от 60 до 100 млн барр. нефти и от 1 до 2 трлн куб. футов природного газа соответственно⁴. Географическая близость этих ресурсов к странам-потребителям устраняет необходимость в дорогостоящей и подчас небезопасной транспортировке, что лишь усиливает привлекательность их разработки в приоритетах участников морских территориальных споров.

Восточная Азия – морской регион, и рацион его жителей в значительной степени составляют дары моря. На ЮКМ море приходится 12% мирового улова рыбы⁵. В 1990-2010 гг. ежегодный улов в ЮКМ и ВКМ варьировался от 4,0 млн тонн до 6,7 млн тонн и от 3,0 млн тонн до 4,5 млн тонн соответственно⁶.

Фактор экономического регионализма. Нарастание деглобализации мировой экономики, понимаемой как отставание темпов роста мировой торговли от роста мирового ВВП, ведет к смещению экономического регулирования на уровень регионов. В АТР это проявляется на примере развития Транстихоокеанского партнерства (ТТП) и Регионального экономического всеобъемлющего партнерства (РВЭП). Неопределенные перспективы ТТП делают именно РВЭП основным общерегиональным проектом азиатско-тихоокеанского многостороннего экономического сотрудничества.

Глобальное измерение проекта РВЭП очевидно хотя бы потому, что он включает крупные экономики АТР – Китай, Индию и Индонезию. Не исключено присоединение к РВЭП Европейского союза: хотя переговоры о ЗСТ ЕС-АСЕАН, старто-

вавшие в 2007 г., впоследствии пошли по двустороннему треку между ЕС и отдельными государствами ЮВА⁷, возможность возобновления переговоров о ЗСТ между ЕС и АСЕАН как единым целым не блокируется непреодолимыми препятствиями. Участие в проекте РВЭП позволит европейским экономикам активизировать темпы роста. Наконец, есть основания считать, что РВЭП будет интегрировано с китайской мегастратегией «Один пояс, один путь», содействуя формированию прокитайских условий экономического сотрудничества на восточноазиатском и южноазиатском флангах евразийского пространства.

Регулярное обострение территориальных морских споров в ВА подрывает успех переговоров о РВЭП. Для их завершения к согласию должны прийти все участники, в то время как Китай, Япония и Республика Корея не выработали общего понимания о параметрах сотрудничества даже в Северо-Восточной Азии, не говоря об интеграции режимов свободной торговли с партнерами по РВЭП. Анонсированная Пекином, Токио и Сеулом задача сформировать к концу 2012 г. трехстороннюю ЗСТ не достигнута, одной из основных причин чего послужило обострение противоречий из-за ВКМ.

Фактор крупных держав. Эволюция морских погранично-территориальных проблем ВА происходит в условиях активизации азиатско-тихоокеанского вектора политики крупных глобальных игроков. Одна из целей американской политики «перебалансировки» состояла в том, чтобы провести разделительную линию между Китаем и другими странами региона, в том числе путем нацеленной эскалации проблемы ЮКМ. Китай в долгу не остался, призывая азиатские страны к формированию системы безопасности и сотрудничества, не включающей США⁸. Содержание положений Руководящих принципов в области обороны, подписанных Вашингтоном и Токио в апреле 2015 г.⁹, дает основания ожидать участия Японии в деятельности США по сбору данных военного характера в Исключительной экономической зоне КНР. После прихода к власти администрации Н.Моди Индия нацелена уже не только «смотреть на Восток», но и «действовать на Востоке», в том числе в ЮКМ¹⁰. Наконец, свои региональные амбиции все более активно арти-

кулирует Россия, в сентябре 2016 г. проведя в ЮКМ совместные военные маневры с Китаем.

Хотя крупные державы наращивают свое военно-морское присутствие на морских пространствах всей ВА, в водах ее северо-восточной части ситуация более взрывоопасна. На более ограниченной территории, чем ЮКМ, высока концентрация вооруженных сил государств с крупными военными потенциалами. В СВА расположены ключевые базы и пункты стратегического назначения США: база морской авиации Ацуги (Япония), авиабаза Мисава (Япония), база ВВС США Осан (Южная Корея) и другие. В водах СВА регулярно происходят крупные военно-морские маневры США и их союзников. Тот факт, что установление Китаем опознавательной зоны ПВО произошло в ВКМ, а не в ЮКМ – отнюдь не случайность.

Констатируя нарастание глобальной составляющей этих проблем, отметим исчерпанность возможностей их урегулирования. Это проявляется на двустороннем, региональном и глобальном уровнях.

В первом случае наиболее показательным примером служит неготовность США и Китая следовать договоренностям, зафиксированным в Меморандуме о взаимопонимании о правилах поведения для безопасности в случае столкновений на море и в воздухе, подписанном в ноябре 2014 г.¹¹. В 2015-2016 гг. произошла очередная эскалация китайско-американских противоречий. Первые шаги администрации Д. Трампа свидетельствуют, что конфликтность в американо-китайских отношениях, в том числе по вопросам безопасности и сотрудничества на морях ВА, будет нарастать.

На региональном треке не приносят результатов многосторонние диалоговые форматы. Асеаноцентричные институты, призванные снижать остроту проблемы ЮКМ, фактически, послужили площадкой для ее целенаправленной эскалации. Примеры включают американо-китайскую пикировку на ханойской сессии Регионального форума АСЕАН (АРФ) по вопросу о свободе судоходства, взаимные обвинения Пекина и Вашингтона на заседаниях Восточноазиатского саммита (ВАС). Кульминацией таких противоречий стал итог третьего заседания Совещания министров обороны (СМО) АСЕАН+8, участ-

ники которого не смогли принять Итоговую декларацию из-за разногласий по ЮКМ.

В свою очередь, проблема ВКМ не становилась предметом специальных обсуждений АРФ, СМО АСЕАН+8 и ВАС. Обострение двусторонних территориальных проблем между самими государствами-членами АСЕАН естественным образом переключило ее внимание от проблем СВА на собственные приоритеты. Государства азиатского северо-востока предпочитают не выносить вопросы, связанные с их суверенитетом и территориальной целостностью, на многосторонние обсуждения. «Раскачивание» Вашингтоном проблемы ЮКМ на заседаниях асеаноцентричных диалоговых форматов в начале-середине 2010-х гг. было ретранслировано Китаем на ситуацию в СВА и интерпретировано как попытка США и их союзников сдерживать КНР на морских рубежах. По сумме этих обстоятельств участники асеаноцентричных многосторонних переговоров не были заинтересованы обсуждать морские погранично-территориальные вопросы СВА.

Наиболее ярким проявлением исчерпанности ресурсов глобальных механизмов урегулирования проблем стали последствия вердикта Постоянной палаты третейского суда в Гааге по проблеме Южно-Китайского моря. Признав нелегитимность китайских притязаний, гаагское решение привело к эскалации националистических настроений Китае и государствах ЮВА, отодвинув на неопределенный срок перспективу совместного освоения ресурсов спорных территорий.

Противоречия по ЮКМ вызвали «эффект домино» в СВА. Публикация Японией Белой книги по вопросам обороны летом 2016 г. вызвала обострение китайско-японских противоречий из-за островов Сенкаку. За этим последовала полемика между Японией и ее соседями по поводу принадлежности атолла Окиноторисима в Филиппинском море¹².

Острота и систематическая эскалация морских территориальных споров в ЮКМ и ВКМ затрудняют процесс формирования Большой Евразии как второго глобального полюса. Евразийское сотрудничество не будет происходить гладко даже при самом благоприятном сценарии, и противоречия по мор-

ским вопросам лишь усугубят разногласия между евразийскими акторами.

Снижение остроты рассмотренных выше проблем возможно лишь в том случае, если будет задействован инструментарий с ярко выраженным глобальным потенциалом. Сможет ли им стать Морской шелковый путь XXI века?

Потенциал и перспективы МШП

Проект Один пояс, один путь (ОБОР) стал заявкой Китая на определение параметров развития «альтернативной глобализации». В силу географических причин для государств Восточной Азии ключевое значение приобретает МШП. Однако оснований ожидать быстрых результатов, в том числе сквозь призму влияния МШП на эволюцию морских территориальных споров ВА, объективно не много.

Во-первых, МШП рассчитан на долгосрочную перспективу, и по мере его реализации большое количество стран будут согласовывать множество вопросов, в том числе посредством международного арбитража. Как продемонстрировала реакция Китая на решение Постоянной палаты третейского суда в Гааге, Пекин вряд ли будет придерживаться международных правил и практик разрешения таких споров. Это дает основания ожидать, что Япония и РК усилят двустороннее сотрудничество с США (возможно, с элементами трехстороннего – с США и между собой), а АСЕАН будет наполнять антикитайским содержанием Стратегическое партнерство с США. Результатом станет систематическая эскалация морских территориальных споров в ВА.

Нельзя исключать, что с опорой на проект ОБОР Китай намерен выстроить собственную систему обеспечения региональной безопасности. С одной стороны, она будет способствовать экономическому росту стран, входящих в ареал ОБОР, а с другой – обеспечивать возможности урегулирования проблем, в которых вовлечен Китай, на выгодных для него условиях. Ключевой из таких проблем является территориальный спор в ЮКМ.

Во-вторых, в Японии, Южной Корее и государствах АСЕАН сохраняется сдержанно-скептическое отношение к

ОБОР. Эти страны усматривают в китайском проекте заявку на лидерство, но недостаточно ясно артикулированную и потому потенциально опасную. Остаются у этих стран сомнения и в экономических возможностях Китая реализовать столь масштабный проект, особенно в условиях замедления темпов роста китайской экономики.

МШП не захватывает Японию и Южную Корею, но проходит через Юго-Восточную Азию. Это формирует у государств азиатского юго-востока ожидание китайских инвестиций в свою портовую инфраструктуру, усиление интереса к наращиванию взаимосвязей в повестке ведомых Ассоциацией форматов и инициатив экономического регионализма и расширения у АСЕАН пространства для маневра при выстраивании диалога с Японией и Южной Кореей. В то же время Ассоциация осознает, что проект ОБОР может подорвать эффективность асеаноцентричных диалоговых структур по вопросам безопасности – Регионального форума АСЕАН (АРФ), Совещания министров обороны (СМО) АСЕАН+8 и Восточноазиатского саммита (ВАС). Соответственно, АСЕАН будет лишена возможности апеллировать к поддержке других региональных игроков в диалоге с Китаем при урегулировании противоречий из-за ЮКМ.

В-третьих, МШП может не принести ожидаемой экономической отдачи. Современные морские грузоперевозки концентрируются вокруг ареала «ядра» и «периферии». «Ядром» выступает экваториальный маршрут Малаккский пролив – Суэцкий канал – Гибралтарский пролив – Панамский канал, по которому ходят, в основном, крупнотоннажные суда, а «периферией» – маршруты, следующие до «ядра» с севера и юга. Развивая МШП, Китай должен полностью интегрироваться в существующую систему, что затруднительно, т.к. она складывалась на протяжении десятилетий, с тщательной притиркой интересов всех игроков рынка морских перевозок, оптимизацией вопросов логистики и пр. Либо Китаю придется эту систему менять, что крайне затратно с финансовой точки зрения, однако успех далеко не очевиден.

Основная причина состоит даже не в том, что потребуются значительные инвестиции в инфраструктуру по перевалке

грузов на протяжении большей части маршрута МШП. Главное – в другом: в большинстве перевалочных портов создаваемая инфраструктура должна быть интегрирована с экспортноориентированными производствами своих стран. Нелишней будет и возможность там сбыта китайских товаров, условиями чего являются емкий внутренний рынок, высокий платежеспособный спрос населения и пр. По совокупности всех факторов для отдачи от МШП даже в среднесрочной перспективе Китаю придется повышать уровень развития многих стран-партнеров, действуя едва ли не в авральном режиме.

Игроки рынка морских грузоперевозок стремятся к сокращению издержек по времени доставки грузов и стоимости фрахта. Как уже было отмечено, в идеале порты, где происходит перевалка товаров, должны быть связаны с производствами внутри своих стран, однако в реальности многие порты на предполагаемом маршруте МШП не могут обеспечить экономический рост даже в прилегающих индустриальных анклавах.

По сумме этих обстоятельств очевидно, что о коммерческой отдаче от МШП еще долгое время можно будет говорить как о благом пожелании, но отнюдь не как о свершившемся факте. Соответственно, его возможности по части снижения остроты морских территориальных споров ВА едва ли следует переоценивать.

Арктическое измерение проблемы

Повысить возможности проекта ОБОР до состояния, способного удерживать противоречия из-за морских территориальных споров в Восточной Азии в контролируемых рамках, может подключение Китая к такому направлению сотрудничества, которое, с одной стороны, не имело бы прямого отношения к стратегии «Один пояс, один путь», а с другой – было бы его продолжением. Суммируя выгоды такого шага, остановимся на наиболее важных.

Прежде всего, Китай продемонстрирует своим партнерам намерение придерживаться международных правил и практик сотрудничества, и не будет их произвольно менять. Тем самым «общее благо» будет поставлено выше китайских национальных интересов. Но главное последствие будет таково, что в

случае успеха расширятся возможности координации перспективных планов между Китаем и его восточноазиатскими соседями.

По сумме всех обстоятельств перспективно совместное освоение Арктики. Этот регион содержит 13% мировых запасов нефти, 30% мировых запасов природного газа. Значительны запасы редкоземельных металлов, необходимых для развития высокотехнологичных производств. Хотя в настоящее время рыболовство в арктической зоне не набрало размаха, по мере таяния арктических льдов оно будет становиться все более коммерчески выгодным. Наконец, грузоперевозки по Северному морскому пути (СМП) позволяют сократить расстояние из Северной Европы в Восточную Азию и расходы на топливо на 40% и 25% соответственно¹³.

В 2013 г. Китай и его партнеры из числа стран Восточной Азии – Япония, Республика Корея и Сингапур – стали наблюдателями в Арктическом совете. Этими государствами руководит стремление укрепить свою энергетическую безопасность, придать импульс развитию портовой инфраструктуры за счет перевалки грузов, повысить экспорт оборудования и услуг, необходимые для разработки ресурсов арктического шельфа.

Развивая транзитный потенциал СМП, необходимо учитывать, что он еще долгое время не сможет составить конкуренцию традиционным морским путям по объему товарооборота. В 2015 г. через Малаккский пролив прошли 80980 судов, а через СМП – 18¹⁴. Следовательно, Китай может не опасаться конкуренции проекту ОБОР со стороны СМП.

По мере совместного развития Арктики можно ожидать усиления тенденций к сотрудничеству между участниками морских территориальных споров в ВА. Добыча арктической нефти и ее транспортировка в ВА укрепят энергетическую безопасность этого региона, а промысел морепродуктов в арктических водах совместно с азиатскими государствами – его продовольственную безопасность. В своей совокупности эти факторы позволят снизить накал противоречий из-за Южно-Китайского и Восточно-Китайского морей, которые в значительной степени концентрируются вокруг освоения энергетических и биологических ресурсов.

Активизируя политику в отношении Арктики, Китай сможет выправить дисбаланс между «внутренним» и «международным» компонентами своей ответственности перед международным сообществом. В современном мире без принятия на себя ответственности за развитие соседних стран ни одна держава, претендующая на звание великой, не может ни считаться, ни являться таковой. В Китае на концептуальном уровне наблюдается перекося в сторону «внутреннего» измерения категории ответственности по сравнению с «международным»¹⁵. Соседи КНР интерпретируют эту ситуацию таким образом, что Пекин отдает приоритет собственному развитию (а следовательно, и собственным интересам) в ущерб «общему благу». Сотрудничество в Арктике устранило основания для подобных оценок, позитивно сказавшись на других вопросах, имеющих отношение к китайской политике, в том числе морским территориальным спорам в ВА.

Разработка экономического и транзитного потенциалов Арктики облегчит государствам Восточной Азии выработку соглашения, регламентирующего «правила поведения» на морях региона. На экспертном уровне такие предложения уже разработаны¹⁶. Оптимальной трибуной, с которой такое соглашение может быть озвучено, является Восточноазиатский саммит. В основу этого документа должно быть положено Соглашение о предотвращении конфликтов на море и в воздушном пространстве над ним, заключенное между СССР и США в 1972 г.¹⁷.

В настоящее время обострение обстановки на морских пространствах ВА происходит регулярно. Отсюда – необходимость определить правила, которых должны придерживаться стороны при непосредственном контакте (например, при обнаружении патрульными кораблями рыболовецких или исследовательских судов других участников споров). В повседневной обстановке эти меры оставлены на усмотрение капитанов, и любые непреднамеренные действия или простая случайность могут вызвать труднопредсказуемые последствия. В интересах их предотвращения необходимо принять документ, регламентирующий правила поведения в подобных ситуациях.

Этот документ может называться «Соглашение о всеобщем морском достоянии АТР». Он не должен затрагивать во-

просы, так или иначе связанные с суверенитетом над спорными территориями. Его задача – очертить круг действий, при непосредственном контакте судов: на каком расстоянии они должны останавливаться, если заметили друг друга в пределах видимости, какие сигналы должны быть поданы, как военным надлежит обращаться с экипажами промысловых судов, в случае их задержания, что делать с уловом, и прочие моменты.

Из-за низкого уровня доверия между участниками территориальных споров в ВА заключение такого соглашения является вопросом не ближайшей, а достаточно отдаленной перспективы. Активизация диалога между восточноазиатскими государствами по вопросам развития Арктики будет стимулировать их готовность развивать такое сотрудничество.

Выводы

Тенденции развития и современное состояние морских территориальных споров в Восточной Азии подталкивают к выводу о перспективе дальнейшего усиления их глобальной составляющей. Залогом того служат рост влияния как интересов глобальных игроков к ВА, так и этого региона на глобальные процессы. И то, и другое будет усиливаться по мере продвижения Китаем проекта «Один пояс, один путь».

Рассматривая его в качестве инструмента снижения остроты морских территориальных проблем в ВА, едва ли целесообразно ожидать быстрых результатов. Эффективность проекта МШП, по всей вероятности, будет мало чем отличаться от уже задействованных механизмов урегулирования конфликтов, посредством которых не сформированы самовоспроизводящиеся связи, работающие на успешное решение поставленной задачи – АРФ, СМО АСЕАН+8 и ВАС. Более того, МШП может усугубить существующие разногласия, если его коммерческая отдача будет неочевидна еще долгое время, что, по всей видимости, и произойдет.

Совместная разработка потенциала Арктики может стать именно тем направлением, которое позволит устранить многие проблемы, с которыми сталкивается как собственно проект МШП, так и Китай как его координатор, выйдя на такие решения и направления сотрудничества, которые сейчас кажутся

малореальными. Сотрудничество в Арктике, ставшее объектом интереса многих участников территориальных споров в ВА, при должной экспертной проработке и наличии политической воли имеет хорошие шансы содействовать снижению остроты накопившихся противоречий.

¹ См., например: China calls for concerted efforts to strengthen maritime security. Xinhua. 29 November 2016. URL: //

http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-11/29/content_27512151.htm

² BP Statistical Review of World Energy. June 2016. P.8, 9, 22, 23. URL: //

<https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2016/bp-statistical-review-of-world-energy-2016-full-report.pdf>

³ См.: Канаев Е. А. АСЕАН, проблема Южно-Китайского моря и поворот России в Азию. // Проблемы и перспективы эволюции системы международной безопасности на транстихоокеанском пространстве. Отв. ред. В.В. Михеев, В.Г. Швыдко. – М.: ИМЭМО РАН. 2014. С. 49-59.

⁴ Territorial disputes hamper exploration and production of resources in the East China Sea. United Nations Energy Administration Information. 5 October 2012. URL: // <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=8270>

⁵ Greer A. The South China Sea Is Really a Fishery Dispute. The Diplomat. 20 July 2016. URL: // <http://thediplomat.com/2016/07/the-south-china-sea-is-really-a-fishery-dispute/>

⁶ Annual Catch (South China Sea). One Shared Ocean. URL: //

http://onesharedocean.org/LME_36_South_China_Sea; Annual Catch (East China Sea). One Shared Ocean. URL://

http://onesharedocean.org/LME_47_East_China_Sea

⁷ European Commission (2017) Association of South East Asian Nations (ASEAN). URL: // <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/asean/>

⁸ H.E. Xi Jinping. New Asian Security Concept For New Progress in Security Cooperation. Remarks at the Fourth Summit of the Conference on Interaction and Confidence Building Measures in Asia. Shanghai Expo Center. 21 May 2014. URL: //

http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1159951.shtml

⁹ The Guidelines for Japan-U.S. Defense Cooperation. April 27 2015. URL: // <http://www.mofa.go.jp/files/000078188.pdf>

¹⁰ См.: Singh A. India and the South China Sea Dispute. The Diplomat. 1 March 2016. URL: // <http://thediplomat.com/2016/03/india-and-the-south-china-sea-dispute/>

¹¹ Memorandum of Understanding between the Department of Defense of the United States of America and Ministry of National Defense of the People's Republic of China Regarding the Rules of Behavior for Safety of Air and Maritime Encounters. // <https://www.hsdl.org/?view&did=787565>

¹² Ryall J. How The Hague ruling against China could spell trouble for Japan. South China Morning Post. 14 July 2016. <http://www.scmp.com/news/asia/east-asia/article/1989782/how-hague-ruling-against-china-could-spell-trouble-japan>

¹³ Young K. P. Arctic Prospects and Challenges for a Korean Perspective. East Asia – Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics. Paper N. 3. 2013. URL: // https://www.files.ethz.ch/isn/175233/no3_9.pdf

¹⁴ Malacca Strait transits grow 2% to record in 2015, boxships see dip in H2. Seatrade Maritime News. 7 March 2016. URL: // <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/malacca-strait-transits-grow-2-to-record-in-2015-boxships-see-dip-in-h2.html>; Северный пустой путь. Интерфакс. 5 февраля 2016. URL: // <http://www.interfax.ru/business/493482>

¹⁵ Подробнее см.: Китай: растущее понимание глобальной роли и ответственности. Транстихоокеанская безопасность: иерархия силы и ответственности / Отв. ред. В.Михеев, В.Швыдко. – М.: ИМЭМО РАН, 2016. С. 48-81.

¹⁶ Thayer C.A. An 'Early Harvest' Package for the Code of Conduct in the South China Sea. // International Conference on East Sea Disputes. Ton Duc Thang University Ho Chi Minh City, Vietnam. July 25-26, 2014. P. 277-292; Kanaev E., Pyatachkova A. Russia and Asia-Pacific Security: The Maritime Dimension (October 6, 2015). Higher School of Economics Research Paper No. WP BRP 17/IR/2015. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2670032> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2670032>

¹⁷ Agreement Between the Government of The United States of America and the Government of The Union of Soviet Socialist Republics on the Prevention of Incidents On and Over the High Seas. Signed at Moscow May 25, 1972. Entered into force May 25, 1972. URL: // <https://www.state.gov/t/isn/4791.htm>