



МИР И БЕЗОПАСНОСТЬ

PEACE AND SECURITY

DOI: 10.22363/2313-0660-2022-22-1-153-165

Научная статья / Research article

В поисках экономического базиса для ИТР: эволюция подходов Индии

А.В. Куприянов  

Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений
им. Е.М. Примакова РАН, Москва, Российская Федерация
[✉ a.kupriyanov@imemo.ru](mailto:a.kupriyanov@imemo.ru)

Аннотация. Проанализированы попытки Индии сформировать экономический базис для своей флагманской внешнеполитической инициативы — концепции Индо-Тихоокеанского региона (ИТР). Автор, используя комплексный подход на базе критической теории, исторической социологии международных отношений, теории стратегической культуры и пространственного подхода, рассматривает эволюцию экономической системы Индо-Тихоокеанского региона в исторической перспективе. Благодаря тому, что Индия исторически играла в этой системе ключевую роль, у индийских политических элит сложилось представление, что ей по праву принадлежит место регионального гегемона. Быстрый рост индийской экономики в начале XXI в. позволил Нью-Дели приступить к реализации своих амбиций, а растущая мощь соседнего Китая и его экспансия в традиционные зоны индийского влияния вынуждала Индию активизировать свою политику в ИТР. Последовательно исследованы возможные варианты выстраивания экономического базиса ИТР. Автор выделяет экономические мегаблоки (Транстихоокеанское партнерство и Всестороннее региональное экономическое партнерство), от которых Индия была вынуждена отказаться из-за опасений за стабильность своей экономики; субрегиональные торгово-экономические блоки и инициативы (СААРК, БИМСТЕК, САГАР, Азиатско-Африканский коридор роста), локальные и сравнительно маломощные для того, чтобы на их базе выстраивать экономический базис мегарегиона; наконец, новейшие инфраструктурные проекты («Сеть голубых точек», «Построить заново лучший мир»), в которых Индия пока опасается участвовать, не будучи уверена в их результативности и опасаясь чрезмерного вовлечения в антикитайские проекты. Автор приходит к выводу, что Индия может либо присоединиться к западным инициативам, большая часть которых носит инфраструктурный характер, либо попытаться выстроить экономический базис ИТР на основе набора отдельных субрегиональных инициатив. В последнем случае Российская Федерация могла бы сыграть важную роль, реализуя двусторонние проекты с Индией и участвуя в многосторонних.

Ключевые слова: Индия, Индо-Тихоокеанский регион, мегаблоки, Всестороннее региональное экономическое партнерство, ВРЭП, Транстихоокеанское партнерство, ТТП

© Куприянов А.В., 2022



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Для цитирования: Куприянов А. В. В поисках экономического базиса для ИТР: эволюция подходов Индии // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2022. Т. 22, № 1. С. 153—165. <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2022-22-1-153-165>

Searching for an Economic Basis for the Indo-Pacific: Evolution of India's Approaches

Alexey V. Kupriyanov  

Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations,
Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation
[✉a.kupriyanov@imemo.ru](mailto:a.kupriyanov@imemo.ru)

Abstract. The article is devoted to an analysis of India's attempts to form an economic basis for its flagship foreign policy initiative — the concept of the Indo-Pacific. The author, using a multidimensional approach based on critical theory, historical sociology of international relations, the strategic culture approach and spatial approach, examines the evolution of the economic system of the Indo-Pacific in a historical perspective. India has historically played a key role in the system. So the Indian political elites believe that it has to be the regional hegemon. The rapid growth of the Indian economy at the beginning of the 21st century allowed New Delhi to start implementing its ambitions. The growth of neighboring China and its expansion into traditional Indian spheres of influence forced India to intensify the Indo-Pacific policy. Possible options for building the economic basis of the Indo-Pacific have been consistently explored in the article. The author highlights the economic mega blocs (TPP and RCEP), which India refused to join due to concerns about its economy; sub-regional trade and economic blocs and initiatives (SAARC, BIMSTEK, SAGAR, AAGC), local and relatively weak for providing the economic basis of the mega-region on their basis; finally, the latest infrastructure projects (Blue Dots Network, Build Back Better World), in which India is still hesitant to participate, not being sure of their effectiveness and fearing excessive involvement in anti-Chinese projects. The author concludes that India can either join Western infrastructure initiatives, or try to build an economic basis for the Indo-Pacific on a set of sub-regional initiatives. In the latter case, Russia could play an important role by implementing bilateral projects with India and participating in multilateral ones.

Key words: India, Indo-Pacific, mega blocs, Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP, Trans-Pacific Partnership, TPP

For citation: Kupriyanov, A. V. (2022). Searching for an economic basis for the Indo-Pacific: Evolution of India's approaches. *Vestnik RUDN. International Relations*, 22(1), 153—165. <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2022-22-1-153-165>

Введение

Индо-Тихоокеанский регион (ИТР, Индо-Пацифика) — один из наиболее динамично развивающихся региональных конструкторов. Среди его отличительных черт — неоднозначность трактовок и определений. В каждой из стран, где экспертное сообщество и политические элиты интересуются темой ИТР, по-разному воспринимаются не только географические рамки Индо-Пацифики, но и ее содержание. Так, американские эксперты и политики основной упор делают на сдерживании амбиций КНР, которые, по мнению Вашингтона, угрожают стабильности в регионе и статусу США как гегемона; японские — на формировании многоярусной экономико-

политической архитектуры, которая позволила бы Японии удержать позиции одного из региональных лидеров. Страны Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) заинтересованы в том, чтобы даже в новых реалиях сохранить центральную роль Ассоциации как локомотива регионального развития. Наконец, Индия выстраивает сложную модель ИТР, в которой сочетается стремление к созданию неофициальных структур, призванных дать ответ на вызовы безопасности, и историко-культурное обоснование возвращения Индии в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), а также расширения сферы ее влияния к востоку от Малаккского пролива.

Индийское экспертное сообщество и политические элиты тщательно разрабатывают

историко-культурный базис Индо-Пацифики, пытаясь обосновать «естественность» ИТР при помощи апелляции к многовековой истории экономических связей этого мегарегиона. При этом у ИТР, флагманского индийского международного проекта, фактически отсутствует реальная экономическая база, что выглядит парадоксально с учетом последовательного стремления Нью-Дели к выстраиванию экономического фундамента для любых международных отношений, переходящего иногда в экономический детерминизм.

Статья посвящена анализу этого феномена. Вначале дается необходимый краткий очерк исторического развития экономики Большого Индийского океана, далее кратко описываются новейшие события, запустившие процесс формирования единой экономической системы на пространстве Индо-Тихоокеанского региона — разработка индийскими экспертами концепции ИТР и продвижение Китаем инициативы «Пояса и пути». Анализируются мегаблоки, к которым Индия изначально проявляла особое внимание (Транстихоокеанское партнерство (ТТП) и Всестороннее региональное экономическое партнерство (ВРЭП)), и причины, по которым она в них не вступила, а также субрегиональные и локальные проекты с индийским участием. Наконец, рассматриваются новейшие инициативы партнеров Индии по «Квад» («Сеть голубых точек», «Построить заново лучший мир») и перспективы участия в них Нью-Дели. Автор приходит к выводу, что императивом Индии остается создание такой экономической базы ИТР, в которой она будет играть в идеале главенствующую или, по крайней мере, одну из ключевых ролей, что дает России пространство для маневра.

В качестве методологической основы статьи автором избран комплексный подход, сочетающий методы критической теории, исторической социологии, теории стратегической культуры и пространственного подхода. Применение инструментов критической теории необходимо, когда речь идет об анализе решений, принимаемых политиками под влиянием как внутренних и внешних факторов, так и собственных представлений; теория

стратегической культуры помогает выделить и описать эти представления; историческая социология международных отношений предоставляет для этого необходимый базис, позволяя проследить связь между прошлым как формирующим фактором и прошлым как явлением, которое одновременно конструирует сознание правящего слоя и конструируется им. Наконец, пространственный подход позволяет рассматривать океан как пространство социального (в данном случае экономического) взаимодействия, отличающееся по своим характеристикам от суши (свободное движение товаров и услуг, мобильность флотов, особая роль портов как политико-экономических узлов, с опорой на которые выстраиваются сферы влияния, и т. д.).

Экономика Индо-Пацифики через призму истории

Исторически Индийский океан был первым из мировых океанов, где сформировалась единая торгово-экономическая система. Это прежде всего было связано с его очертаниями, позволяющими достичь противоположного берега океана, не отдаляясь от побережья, и специфическим климатическим муссонным режимом, благодаря которому парусные корабли могли дважды в год уверенно пересекать океан. Также большую роль сыграло и быстрое развитие ранних политий в прибрежных регионах, обладающих необходимыми излишками продуктов для торговли.

Изначально торговая система региона Индийского океана включала в себя несколько торговых маршрутов, связывающих Шумер и долину Инда, Египет и Пунт (Alpers, 2014, pp. 19—25). В последующие столетия она расширилась, включив в себя побережье Восточной Африки и Западную Пацифику, и неоднократно трансформировалась под влиянием военных, религиозных, политических и климатических факторов. Во II в. до н. э. был проложен морской маршрут, связавший Китай и Римскую империю. Падение Рима привело к коллапсу всей системы — центр экономической жизни региона сместился к востоку, а индийские государства и Китай начали активную культурную и торговую

экспансию в Юго-Восточную Азию. Восстановление торгового сообщения с постримской Европой и распространение ислама в регионе привело к возрождению старого маршрута. Португальская экспансия в Индийском океане позволила сформировать альтернативный маршрут импорта пряностей и предметов роскоши в Европу вокруг мыса Доброй Надежды (Abu-Lughod, 1989, pp. 274—276).

Британское завоевание Индии и захват ключевых пунктов в регионе Индийского океана вновь изменили структуру региональной торговли, превратив Индию в основной источник импорта опиума в Китай. Эта система просуществовала недолго, уступив место классической колониальной системе с Британией в качестве метрополии, которая экспортировала готовые товары в страны региона, получая взамен сырье. Но как бы ни трансформировалась система, Индия играла в ней ключевую роль. Даже попав под власть Британии и будучи вместе с другими региональными политиями интегрированной в классическую колониальную модель, Индия оставалась экономическим центром региона, хотя сфера ее влияния неуклонно уменьшалась (Metcalf, 2007).

Этот экономический индоцентризм породил среди индийских элит и контрэлит иллюзию естественности такого положения дел: индийские интеллектуалы полагали, что, как только Индия освободится от колониального владычества, она аккумулирует ресурсы, которые из нее выкачивает метрополия, и естественным образом вновь займет место экономического центра региона (Panikkar, 1945). Однако после того как Индия получила независимость, обнаружилось, что мировая экономика за прошедшее столетие трансформировалась настолько, что восстановить разрушенную традиционную экономику региона Индийского океана крайне сложно или в принципе невозможно.

Индо-Пацифика и «Пояс и путь»

Предпосылки для изменения ситуации сложились только в начале XXI в., когда индийская экономика после реформ правительства Нарасимхи Рао продемонстрировала

исключительно высокие темпы роста — до 9,6 % в год¹. Это позволило индийским элитам вновь задуматься об экономическом доминировании в регионе. Однако экономика соседнего Китая к тому моменту на протяжении полутора десятилетий показывала устойчивый рост, превышавший 10 % в год². Пользуясь этим, КНР развернула экономическую экспансию в регионах, которые индийское руководство традиционно считало зоной своего влияния. Это вызывало беспокойство индийских элит, с подозрением относившихся к Китаю еще со времен проигранной пограничной войны 1962 г. и полагавших, что КНР ставит целью доминирование в Азии. Подобное развитие ситуации автоматически означало, что Индии придется довольствоваться местом во «втором эшелоне» государств региона (Володин, 2017, с. 181—182).

Ответом на китайскую экспансию стала разработка концепции Индо-Тихоокеанского региона. Впервые этот термин в современном геополитическом значении был использован осенью 2006 г. отставным вице-адмиралом ВМС Индии П.С. Дасом во время конференции в Японии³. Спустя несколько месяцев другой военно-морской эксперт, Г. Кхурана, в своей статье ввел в научный оборот термин «Индо-Пацифика» (Khurana, 2007). В основе выступления П.С. Даса и статьи Г. Кхураны лежала идея о влиянии географического положения Индии на безопасность линии поставок углеводородов из Персидского залива в Японию. При этом, как признавался позже Г. Кхурана, подразумевалось, что положение Индии позволяет ей влиять и на безопасность аналогичного маршрута

¹ Economy grew 9.6 % in 2006—07 // Mint. February 1, 2008. URL: <https://www.livemint.com/Politics/4NqyoSlhcZl82fPZ4tOboO/Economy-grew-96-in-200607.html> (accessed: 31.01.2022).

² Chinese Economy Grows 10.7 Percent in 2006 // The New York Times. January 25, 2007. URL: <https://www.nytimes.com/2007/01/25/business/worldbusiness/25iht-yuan.4345858.html> (accessed: 31.01.2022).

³ Das P. Maritime Violence in the Indian Ocean — Challenges and Responses // Indo-Japan Dialogue on Ocean Security. Ocean Policy Research Foundation, 2006. P. 108—121. URL: https://www.spf.org/en/_opri_media/publication/pdf/200703_061105_02.pdf (accessed: 14.07.2021).

поставок углеводородов в Китай, а следовательно — на китайскую внешнюю политику⁴. Идея ИТР в августе 2007 г. была популяризирована премьер-министром Японии Синдзо Абэ, который во время выступления перед парламентом Индии провозгласил начало слияния двух океанов⁵. Концепция Индо-Пацифики была почти сразу воспринята индийскими элитами, которые увидели в ней возможность распространить сферу интересов Индии за Малайский барьер. Но изначально она строилась вокруг вопросов безопасности и касалась проблем экономики лишь в той мере, в которой речь шла об обеспечении поставок нефти и газа в страны Восточной Азии.

В 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин, выступая перед парламентом Индонезии, объявил о запуске инициативы «Морской Шелковый путь XXI века». Масштабный инфраструктурный проект должен был связать порты материкового Китая с портами Юго-Восточной Азии, Африки и Европы. С точки зрения КНР это было логичным расширением провозглашенной годом ранее инициативы «Один пояс, один путь» (позже переименованной в «Пояс и путь»), так как позволяло дополнить сухопутные коридоры южной части «Пояса и пути» морской составляющей. Индийские политические элиты со своей стороны восприняли этот шаг как продолжение китайской стратегии, нацеленной на расширение своего присутствия в Индийском океане (Krupakar, 2017). Еще в 2004 г. американские политологи выдвинули концепцию «Нити жемчуга»: она предполагала, что Китай попытается создать цепь портов, чтобы таким образом поддержать маршрут транзита углеводородов и в перспективе создать цепь

пунктов базирования ВМС (Лебедева, 2018, с. 103—105). Индийские эксперты восприняли и развили эту концепцию, предположив, что КНР планирует в случае конфликта с Индией использовать арендованные порты в качестве полноценных военно-морских баз, чтобы осуществить «стратегическое окружение» Индии (Mohan, 2013, pp. 129—130). Неудивительно, что метод, при помощи которого прокладывался «Морской Шелковый путь», а именно аренда и модернизация портов, лишь укрепил подозрения Нью-Дели.

В результате концепция Индо-Пацифики начала восприниматься в индийском экспертном сообществе и в политических элитах как альтернатива «Морскому Шелковому пути». Это, в свою очередь, потребовало переосмысления самого формата ИТР и наполнения его экономической составляющей, чтобы он мог конкурировать с китайским проектом. Основными императивами Нью-Дели при этом являлись восстановление во всей полноте и сохранение центральной роли Индии в регионе Индийского океана, где она выступала бы в качестве доминирующего игрока, чьи интересы другие страны региона постоянно принимают во внимание. К ним также относятся привлечение государственных и частных инвестиций со стороны внешних игроков без ущерба этой центральной роли, а также задействование ресурсов всех региональных игроков при гарантии, что они не попытаются трансформировать накопленные экономические преимущества в политическое влияние. Так как индийское руководство понимало, что экономически Индия слабее Китая и не может позволить себе тратить сравнимые средства на укрепление позиции в регионе, необходимо было либо умерить амбиции, сосредоточившись на выстраивании субрегионального пространства экономического взаимодействия, ориентированного на Индию, либо попытаться найти альтернативный формат экономического базиса для индийского конструкта.

Мегаблоки как локомотивы развития?

Самым многообещающим вариантом выглядело присоединение к одному из региональных мегаблоков, которые позволяли

⁴ Kuo M.A. The Origin of 'Indo-Pacific' as Geopolitical Construct: Insights from Gurpreet Khurana // *The Diplomat*. January 25, 2018. URL: <https://thediplomat.com/2018/01/the-origin-of-indo-pacific-as-geopolitical-construct/> (accessed: 31.01.2022).

⁵ "Confluence of the Two Seas". Speech by H.E.Mr. Shinzo Abe, Prime Minister of Japan at the Parliament of the Republic of India // Ministry of Foreign Affairs of Japan. August 22, 2007. URL: <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html> (accessed: 14.07.2021).

входящим в них государствам встраиваться в уже существующие торговые и производственные цепочки или выстраивать новые, тем самым стимулируя развитие экономики.

На момент формирования концепции ИТР в регионе существовал один проект мегаблока — Транстихоокеанское партнерство (ТТП). Перспектива вступления в его ряды вызвала в Индии неоднозначную реакцию: в то время как некоторые экономисты предупреждали, что присоединение к мегаблоку больно ударит по социально значимым и неконкурентоспособным отраслям индийской экономики, которые до того момента были защищены протекционистскими мерами, другие — указывали, что оно положительно скажется на развитии индийского сектора услуг и объемах инвестиций в страну, а социально значимые отрасли придется реформировать в любом случае. Если Индия не присоединится к ТТП, то она стратегически проиграет: из-за снижения тарифов в рамках мегаблока пострадает индийский экспорт товаров и услуг, уменьшатся инвестиции, начнется отток иностранных капиталов из страны.

Тем не менее Индия не присоединилась к мегаблоку даже несмотря на прямое приглашение со стороны США принять участие в переговорах⁶. Индийское руководство рассматривало возможность присоединения к ТТП позднее, рассчитывая сначала компенсировать свое неучастие благодаря наличию зон свободной торговли (ЗСТ) с пятью потенциальными членами ТТП (Японией и четырьмя странами АСЕАН)⁷. В любом случае, как указала министр торговли и промышленности Индии Нирмала Ситхараман, ТТП, в составе которого отсутствовали Индия и Китай, не может считаться региональным торговым

блоком⁸ — и, как следствие, стать экономическим базисом для Индо-Пацифики.

Другой потенциальный мегаблок, Всестороннее региональное экономическое партнерство (ВРЭП), переговоры о создании которого начались в 2011 г., в этом качестве смотрелся более перспективно. Хотя вступление во ВРЭП очевидно повлекло бы за собой те же негативные последствия, что и вступление в ТТП, ВРЭП являлся полноценным региональным соглашением. Кроме того, Индия могла рассчитывать на то, что ей удастся обеспечить свои интересы при поддержке большинства потенциальных стран-членов, многие из которых опасались доминирования Китая и были заинтересованы в привлечении в мегаблок еще одной мощной экономики, которая могла бы служить для КНР противовесом. Также высказывались опасения, что в противном случае Пекин сможет обеспечить себе гегемонию в регионе (Doyle & Rumley, 2019, p. 80). Границы ВРЭП в целом совпадали с границами восточного и центрального регионов Большого Индийского океана и полностью включали в себя территорию Индосферы — зоны индийского культурного и религиозного влияния. Учитывая, что для Индии ИТР к тому моменту превратился уже в культурно-цивилизационный конструкт, призванный оправдать широкое участие Индии в делах АТР, опора на ВРЭП, который помог бы прочнее привязать Индию к АСЕАН, Южной Корее, Японии, Австралии и Новой Зеландии, представлялась естественной (Panda, 2014, pp. 55—56).

Неудивительно, что, выступая на «Диалоге Шангри-Ла» в 2018 г., премьер-министр Индии Нарендра Моди заявил, что его страна рассматривает ВРЭП как экономический базис Индо-Пацифики. «Мы будем поддерживать основанную на правилах, открытую, сбалансированную и стабильную торговую среду в Индо-Тихоокеанском регионе, которая поднимет все страны на волне торговли и

⁶ Remarks by Vice President Joe Biden on the U.S. — India Partnership at the Bombay Stock Exchange // The White House. July 24, 2013. URL: <https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2013/07/24/remarks-vice-president-joe-biden-us-india-partnership-bombay-stock-excha> (accessed: 25.07.2021).

⁷ Vaid M., Vaini T.S. Is There Room for India in the TPP? // East Asia Forum. March 2, 2016. URL: <https://www.eastasiaforum.org/2016/03/02/is-there-room-for-india-in-the-tpp/> (accessed: 25.07.2021).

⁸ No Adverse Impact of Joining Trans-Pacific Partnership: Nirmala Sitharaman // India.com. January 11, 2016. URL: <https://www.india.com/news/india/no-adverse-impact-of-joining-trans-pacific-partnership-nirmala-sitharaman-852850/> (accessed: 25.07.2021).

инвестиций, — объявил Моди. — Именно этого мы ожидаем от Всестороннего регионального экономического партнерства. ВРЭП должен быть всесторонним, как следует из его названия и из заявленных принципов. В его рамках должен поддерживаться баланс между торговлей, инвестициями и услугами»⁹.

Тем неожиданнее стал отказ Индии подписывать итоговое соглашение по ВРЭП. Хотя многие эксперты считали, что это было вызвано политическими опасениями Индии в отношении Китая, такой исход, по всей видимости, стал результатом прежде всего трезвого экономического расчета (Gaur, 2020, pp. 8—16). Еще во время обсуждения перспектив вступления в ТТП и ВРЭП в индийском экономическом сообществе все громче звучали голоса тех, кто полагал, что необдуманное заключение соглашений о ЗСТ вредит индийской экономике. Позиции скептиков укрепились после того, как глава Белого дома Д. Трамп объявил о выходе США из переговоров о ТТП. Это было расценено как свидетельство того, что успешная экономика не нуждается в локомотивах для обеспечения развития. Свою роль сыграло и то, что переговоры по ВРЭП шли очень тяжело, и требования Индии об особых условиях и преференциях для социально значимых отраслей своей экономики не были, вопреки ожиданиям, поддержаны Южной Кореей, Японией и странами Юго-Восточной Азии.

В поисках альтернативы: субрегиональные проекты

Альтернативой могло бы стать выстраивание экономического базиса Индо-Пацифики на основе отдельных субрегиональных инициатив и проектов с ключевой ролью Индии. Старейшим из таких проектов является Ассоциация регионального сотрудничества Южной Азии (СААРК), образованная в 1985 г. Однако несмотря на большой

экономический потенциал и долгую историю, это объединение страдает неустрашимым, с точки зрения индийских элит, недостатком: в его состав входит Пакистан, всегда готовый поддержать любые проекты, выдвигаемые другими странами-членами и направленные на ограничение влияния Индии (Sinha, 2019, p. 470). Фактическое прекращение официальной торговли между Индией и Пакистаном после того, как индийские власти изменили административный статус Кашмира, частично парализовало деятельность СААРК. Хотя во время пандемии COVID-19 СААРК был воспринят как площадка для диалога и координации мер по борьбе с болезнью (Брагина, 2020, с. 139—140), Индия все больше переключается на другие форматы экономического взаимодействия.

Своеобразной альтернативой СААРК стала образованная в 1997 г. Инициатива стран Бенгальского залива по многоотраслевой технико-экономической кооперации (БИМСТЕК), куда входят все южноазиатские страны, за исключением Пакистана, а также Таиланд. Это позволило сместить ось экономического взаимодействия в сторону Бенгальского залива, который воспринимается Индией как часть оси Индо-Пацифики — линии Малайского барьера и прилегающих морей, связывающая Индию и страны Юго-Восточной Азии (De, 2020, p. 82). В связи с отсутствием Пакистана в числе стран-участниц формат БИМСТЕК выглядит для Индии куда более комфортным (Chetty, 2007, p. 41). Однако настойчивое стремление КНР к развитию инфраструктурных проектов в регионе, строительство и модернизация портов, которые Пекин планирует связать транспортными магистралями с южными провинциями материкового Китая, тревожит Нью-Дели, тем более что местные политические элиты охотно берут китайские кредиты и санкционируют китайские инфраструктурные проекты.

В 2015 г. премьер-министр Нарендра Моди запустил проект «Безопасность и рост для всех в регионе» (САГАР — *Security and Growth for All in the Region*, SAGAR). Анонсируя новую инициативу, Н. Моди заявил: «Наша цель — сформировать климат

⁹ Prime Minister's Keynote Address at Shangri La Dialogue // Ministry of External Affairs, Government of India. July 1, 2018. URL: <https://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/29943/Prime+Ministers+Keynote+Address+at+Shangri+La+Dialogue+June+01+2018> (accessed: 25.07.2021).

взаимного доверия и прозрачности; добиться уважения к правилам и нормам поведения на море со стороны всех стран; проявлять чуткость к интересам друг друга; достичь мирного разрешения морских споров; нарастить сотрудничество в морской сфере»¹⁰. Тем не менее, несмотря на амбициозные цели, проект САГАР позже почти исчез из индийского политического дискурса, а сотрудничество в его рамках свелось главным образом к укреплению связей с малыми островными государствами региона Индийского океана, причем особый упор делается на вопросах безопасности.

Еще одним проектом с индийским участием, призванным связать Индо-Пацифику воедино, стала совместная индийско-японская инфраструктурная инициатива «Азиатско-Африканский коридор роста» (*Asia Africa Growth Corridor*, AAGC), запущенная в 2017 г. как альтернатива «Поясу и пути» (Thankachan, 2017, p. 84). Это полноценный индо-тихоокеанский проект, ставящий целью возрождение на новом уровне древнего морского маршрута, соединявшего Африку с Азией: в его рамках планируется создание коридоров Гуджарат — Джибути — Аден, Мадурай — Момбаса — Занзибар и Калькутта — Ситуэ. Таким образом, предполагается не только восстановление обширных азиатско-африканских торговых связей, но и развитие связей между азиатскими странами и их портами. Ряд других проектов с участием европейских и азиатских стран (в частности Южной Кореи), хотя и подразумевают увеличение связности региона и развитие «синей экономики», являются сугубо локальными (Panda, 2020a).

Все эти проекты в определенном смысле можно назвать индо-тихоокеанскими, так как они подразумевают выстраивание экономической основы взаимодействия в отдельных регионах и субрегионах Индо-Тихоокеанского мегарегиона. При этом единственным в полном смысле индо-тихоокеанским проектом,

основанным на взаимодействии ключевых региональных игроков Западной Пацифики и региона Индийского океана, является инициатива «Азиатско-Африканский коридор роста», но ограниченность числа и возможностей его участников не позволяет использовать его как фундамент ИТР.

«Качественные инициативы» и «голубые точки»

В этой связи особый интерес для Индии представляют проекты поддержки инфраструктуры, которые позволили бы одновременно привлечь в регион иностранные государственные и частные инвестиции и сформировать альтернативу китайским проектам в рамках «Пояса и пути», а также позволить самой Индии найти средства для развития своей инфраструктуры, на что в ближайшие годы потребуется около триллиона долларов США¹¹.

Первой инициативой такого рода стало японское «Партнерство ради качественной инфраструктуры» (*Partnership for Quality Infrastructure*, PQI), запущенное Синдзо Абэ в 2015 г. и переименованное в мае 2016 г. в «Расширенное партнерство ради качественной инфраструктуры» (*Expanded Partnership for Quality Infrastructure*, EPQI). Эта инициатива предусматривает инвестирование в рамках официальной помощи в целях развития (ОПР) в страны ИТР 200 млрд долл. США в течение пяти лет (2017—2021 гг.)¹². Ее цель состоит как в расширении влияния Японии в ИТР и укреплении стратегической сети союзов, так и в создании новых основ для экономического развития Японии при помощи поощрения проникновения японских компаний на международный инфраструктурный ры-

¹¹ Basu T. Mapping India in Japan's Infrastructure Agenda // East Asia Forum. April 29, 2016. URL: <https://www.eastasiaforum.org/2016/04/29/mapping-india-in-japans-infrastructure-agenda/> (accessed: 25.07.2021).

¹² The “Expanded Partnership for Quality Infrastructure” Initiative Directed toward the G7 Ise-Shima Summit Meeting Announced // Ministry of Economy, Trade and Industry of Japan. May 23, 2016. URL: https://www.meti.go.jp/english/press/2016/0523_01.html (accessed: 25.07.2021).

¹⁰ Jaishankar D. Indian Ocean Region: A Pivot for India's Growth // Brookings. September 12, 2016. URL: <https://www.brookings.edu/opinions/indian-ocean-region-a-pivot-for-indias-growth/> (accessed: 25.07.2021).

нок. Проект включает в себя инвестиции в такие стратегически важные секторы стран Южной и Юго-Восточной Азии (Индонезии, Вьетнама, Мьянмы, Индии), как железные дороги, аэропорты, торговые порты, электростанции, телекоммуникации. Средства выделяются через уже существующие государственные инструменты финансирования инфраструктурных проектов в развивающихся странах, активно привлекаются средства Азиатского банка развития и частные инвестиции.

Основное внимание при этом уделялось Индии. Эта страна являлась постоянным получателем японской ОПР на протяжении десятилетий, однако в последние годы Токио рассматривал укрепление индийско-японских экономических связей как ключевой элемент формирования устойчивого миропорядка в Азии (Sahoo & Bishoi, 2016, p. 54). Нью-Дели, в свою очередь, рассчитывал с активной японской помощью превратить Индию в международный промышленный хаб, на который бы замыкались региональные цепочки добавленной стоимости (Maniyar, 2020, pp. 105—106). Этой цели предполагалось добиться в том числе при помощи японских вложений в высокотехнологичные инфраструктурные проекты: высокоскоростные железные дороги, индустриальные коридоры, скоростную систему общественного транспорта, которые бы спонсировались на крайне выгодных для индийской стороны условиях. В качестве примера можно привести строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Мумбаи — Ахмедабад, которое осуществляется на японские займы, выданные под 0,1 % на срок до 50 лет с льготным периодом 15 лет¹³. Для сравнения: заем на проект аналогичной железной дороги Джакарта — Бандунг, спонсируемый Китайским банком развития, выдавался под 2—3,4 % на 40 лет с льготным периодом 10 лет¹⁴. Тем

¹³ Mumbai — Ahmedabad Bullet Train Loan: State not Keen to Be Guarantor // The Times of India. January 21, 2017. URL: <https://timesofindia.indiatimes.com/city/mumbai/bullet-train-loan-state-not-keen-to-be-guarantor/articleshow/56696200.cms> (accessed: 31.01.2021).

¹⁴ Jakarta — Bandung High-Speed Rail // Railway Technology. 18.12.2020. URL: [https://www.railway-technology.com/projects/jakarta-to-bandung-high-speed-](https://www.railway-technology.com/projects/jakarta-to-bandung-high-speed-rail/)

не менее ни «Расширенное партнерство ради качественной инфраструктуры», ни аналогичная австралийская инициатива «Партнерства в области инфраструктуры» (*Partnerships for Infrastructure*), нацеленная на развитие инфраструктурных проектов в странах Юго-Восточной Азии¹⁵, не в состоянии соперничать с китайским «Поясом и путем»: для этого нужен сравнимый по масштабу проект, реализуемый либо сверхдержавой, либо группой держав с развитой экономикой.

Таким проектом призвана стать «Сеть голубых точек» (*Blue Dot Network, BDN*), о создании которой было официально объявлено представителями США 4 ноября 2019 г. на Индо-Тихоокеанском бизнес-форуме в Бангкоке. Основными ее участниками стали недавно созданная Американская корпорация по финансированию международного развития (*U.S. International Development Finance Corporation*), Японский банк для международного сотрудничества (*Japan Bank for International Cooperation, JBIC*) и Министерство иностранных дел и торговли Австралии. «Сеть голубых точек» должна была стать альтернативой китайским займам и инфраструктурным проектам для стран региона¹⁶. Предполагалось, что американские, японские и австралийские структуры в рамках этой инициативы будут давать независимую оценку инфраструктурным проектам на предмет финансовой прозрачности, экологической безопасности и воздействия на экономическое развитие государства и региона. Проекты, прошедшие проверку, получают специальный сертификат соответствия, который поможет им привлечь частный капитал. «Сеть

rail/ (accessed 31.01.2022); Jakarta-Bandung high speed railway to get Chinese loans // The Jakarta Post. November 10, 2016. URL: <https://www.thejakartapost.com/news/2016/11/10/jakarta-bandung-high-speed-railway-to-get-chinese-loan.html> (accessed: 31.01.2022).

¹⁵ Who We Are // Partnerships for Infrastructure. URL: <https://www.partnershipsforinfrastructure.org/who-we-are> (accessed: 25.07.2021).

¹⁶ Гарин А. Инфраструктурная дипломатия Quad: попытка противостоять «Поясу и пути»? // Международные отношения. 03.07.2021. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/30673> (дата обращения: 25.07.2021). См. также: (Paik & Park, 2020, pp. 44—46).

голубых точек» изначально позиционировалась как многосторонняя инициатива, объединяющая усилия правительств, частного сектора и гражданского общества для продвижения «высококачественных» и надежных «стандартов для развития глобальной инфраструктуры»¹⁷. Усилия по сертификации планировалось сосредоточить на проектах в сферах энергетики, инфраструктуры и цифровой экономики.

В ноябре 2020 г. к инициативе присоединился Тайвань, а месяцем раньше «Сеть» была представлена на съезде Инициативы Трех морей в Таллинне, где получила горячую поддержку. В свою очередь, США пообещали выделить инвестиции в размере 1 млрд долл. США для тех проектов в сферах IT-инфраструктуры, энергетики, дорожного и портового строительства, которые пройдут сертификацию. Таким образом, «Сеть голубых точек» перестала быть исключительно индо-тихоокеанской инициативой. В январе 2021 г. к ней присоединилась Грузия, а в июне 2021 г. о поддержке «Сети» заявила Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), что окончательно глобализировало американский проект, превратив его географически в полноценного конкурента «Пояса и пути».

Последний на данный момент шаг к структуризации «Сети» был сделан на июньском саммите «Большой семерки», где было заявлено о запуске инициативы «Построить заново лучший мир» (*Build Back Better World*, B3W), предполагающей до 2035 г. выделение странами «семерки» 40 трлн долл. США на нужды развивающихся стран¹⁸. Антикитайская направленность этой инициативы очевидна. Таким образом, США фактически заручились поддержкой своих ключевых

союзников для противостояния с Китаем не только в Индо-Тихоокеанском регионе, но и во всем мире.

Индия на распутье

Присоединение к «Сети» Индии — крупнейшей экономики Южной Азии — укрепило бы позиции США в этом противостоянии. В феврале 2020 г. Д. Трамп поднимал эту тему на переговорах с Н. Моди¹⁹, но, вопреки ожиданиям и требованиям многих аналитиков и экспертов, развернувших в прессе²⁰ и на страницах научных журналов (Panda, 2020b) широкую кампанию в пользу американских инициатив, Нью-Дели воздержался от вступления в ряды стран — членов нового проекта. Во время последнего саммита «семерки» Нарендра Моди хотя и присутствовал на встрече, но виртуально, и никаких обязывающих документов не подписывал.

Для Индии конкуренция «Пояса и пути» с «Сетью голубых точек», как и противостояние КНР и США в целом, представляет одновременно вызовы и возможности: так, в условиях американо-китайского соперничества создание финансируемой западными странами и их союзниками сети инфраструктурных проектов дает Индии шанс на размещение на своей территории производств, выведенных США и другими западными странами из Китая. При этом набор этих возможностей по политическим соображениям меньше, чем мог бы быть. Так, индийское руководство не скрывает негативного отношения к проектам «Пояса и пути», рассматривая их прежде всего как инструмент наращивания влияния КНР в критически важных для Индии регио-

¹⁹ Joint Statement: Vision and Principles for India — U.S. Comprehensive Global Strategic Partnership // Ministry of External Affairs, Government of India. February 25, 2020. URL: https://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/32421/Joint_Statement_Vision_and_Principles_for_IndiaUS_Comprehensive_Global_Strategic_Partnership (accessed: 25.07.2021).

²⁰ См., например: Join Blue Dot Network for Infrastructure // The Economic Times. June 16, 2020. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/blogs/et-editorials/join-blue-dot-network-for-infrastructure/> (accessed: 26.07.2021).

¹⁷ Blue Dot Network Vision Statement // U.S. Department of State. URL: <https://www.state.gov/blue-dot-network-vision-statement/> (accessed: 31.01.2022).

¹⁸ Fact Sheet: President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership // The White House. June 12, 2021. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership/> (accessed: 25.07.2021).

нах. Явное нежелание Пекина считаться с позицией Нью-Дели и воспринимать его как равного партнера приводит к тому, что Индия отказывается участвовать в китайских инфраструктурных проектах в Южной Азии и регионе Индийского океана. Формально эта позиция обосновывается тем, что один из этих проектов, Китайско-Пакистанский экономический коридор (КПЭК), проложен через принадлежащую Индии территорию Кашмира, находящуюся под пакистанским контролем (Vlah, 2018, p. 318; Chan, 2020, pp. 206—207).

Таким образом, Индия лишена выбора, который стоит перед другими развивающимися странами Южной и Юго-Восточной Азии: если «Пояс и путь» предполагает прямое финансирование и предоставление краткосрочной помощи и представляет собой проверенный и работающий инструмент, но присоединение к нему влечет за собой существенные внешнеполитические риски, то в рамках «Сети» речи о быстром и тем более гарантированном привлечении средств не идет. Даже если инвестор заинтересуется инфраструктурным проектом в развивающейся стране, встанет вопрос об условиях, на которых будут предоставляться инвестиции: не повлечет ли это за собой попадания экономики страны-реципиента в зависимость от частных кредиторов и не будет ли финансирование увязано с необходимостью политических преобразований?

Кроме того, неясно, насколько быстро удастся выработать скоординированное мнение стран — участниц «Сети» в каждом конкретном случае. Очевидно, что каждая сторона будет пытаться минимизировать расходы за пределами зоны своих непосредственных интересов. Опыт взаимодействия и согласования позиций и решений между странами «Большой семерки» в Индо-Тихоокеанском регионе, в первую очередь в рамках «Квад», не дает особых оснований для оптимизма. Помимо этого, роль Нью-Дели в рамках «Сети» неясна: по сравнению с членами «семерки» Индия — развивающаяся страна, которая при взаимодействии с большей частью развитых экономик выступает в основном как реципиент, а не как донор, и в этой ситуации

членство в «Сети» вряд ли поможет Индии нарастить влияние в регионе.

Также расширение «Сети» за счет Европы означает, что эта инициатива выходит за рамки ИТР, превращаясь из потенциального экономического базиса Индо-Пацифики в инструмент борьбы против китайского стремления к экономической гегемонии в глобальном масштабе. Подобная трансформация этой инициативы не способствует решению главной задачи, которую ставит перед собой Нью-Дели в рамках своей Индо-Тихоокеанской концепции, — встраиванию Индии в культурное, политическое и экономическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона. Наконец, присоединение к «Сети» — проекту, имеющему явно антикитайскую направленность, — еще больше сузит для Индии окно возможностей, лишит ее возможности внешнеполитического маневра, вынудив сделать еще один шаг от традиционной стратегической автономии в сторону полноценного союза со странами «Квад».

Заключение

Подводя итог, следует отметить, что ни мегаблоки, ни субрегиональные интеграционные проекты, ни новейшие инфраструктурные концепции не позволяют Индии решить главную задачу: выстроить для ИТР экономический базис, который соответствовал бы ее видению.

Наилучшим решением этой задачи, по мнению индийского руководства, могло бы стать формирование единой торговой системы со многими центрами — Индией, АСЕАН, Японией, КНР, Россией, Австралией, США, где все иностранные игроки признавали бы особые интересы Индии в регионе Индийского океана и готовы были бы открыть границы для индийских товаров и услуг, не требуя взамен от Индии того же. Не говоря уже о том, что создание такой структуры в современном мире в принципе маловероятно, она, даже если бы была сформирована, не сможет функционировать в условиях «новой холодной войны» между США и КНР. Как следствие, Индия, скорее всего, попытается собрать хотя бы относительно устойчивый

фундамент для ИТР при помощи набора двусторонних договоров и многосторонних структур. Возможен и другой сценарий — присоединение Индии к какому-либо мегаблоку или инфраструктурной инициативе, но он реализуется только в том случае, если выгода от него в глазах индийских элит перевесит очевидные минусы. В качестве ключевого критерия выгоды в первую очередь можно выделить быстрый рост экономики Индии, который позволит ей в обозримом будущем занять более весомую позицию в регионе и поставить на повестку дня вопрос о пересмотре своей роли в региональной структуре.

Россия теоретически могла бы выступить с инициативой формирования единой торгово-экономической системы, но очевидно, что Москва не обладает достаточной политической и экономической мощностью, чтобы всерьез претендовать на роль ее локомотива. Представляется, что наиболее выгодной стратегией для России в этих условиях может стать выстраивание новых механизмов взаимодействия со странами Восточной, Южной и Юго-Восточной Азии, которые вместе с другими,

уже существующими и потенциальными, составят комплексный экономический базис ИТР. Речь идет о развитии коридора Ченнаи — Владивосток, привлечении индийских, японских и корейских инвестиций в российские инфраструктурные проекты на Дальнем Востоке, а также развитию совместных проектов в регионе Северной Пацифики и в третьих странах (Лаос, Вьетнам, Бангладеш, государства Восточной Африки, Сирия).

В целом возникший в регионе хаос, сопровождающий перестройку системы экономических, политических, военных отношений в связи с началом «новой холодной войны», созданием новых военных блоков (АУКУС) и разрывом привычных цепочек производства в результате «декаплинга», отражается на торговых и финансовых процессах не лучшим образом. Однако Россия, сравнительно слабо вовлеченная в экономику АТР, может воспользоваться случаем и благодаря сотрудничеству с ключевыми акторами, в первую очередь Индией, укрепить свои позиции, расширив присутствие в регионе.

Поступила в редакцию / Received: 23.08.2021

Доработана после рецензирования / Revised: 01.10.2021

Принята к публикации / Accepted: 21.12.2021

Библиографический список

- Брагина Е. А. Экономика Индии под давлением COVID-19 // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2020. Т. 13, № 5. С. 128—144. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2020-13-5-8>
- Володин А. Г. Индия в мире регионализации // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2017. Т. 10, № 4. С. 178—191. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2017-10-4-178-191>
- Лебедева Н. Б. Индийский океан: вызовы XXI века и Индия. Москва : ИВ РАН, 2018.
- Abu-Lughod J. L. Before European Hegemony: The World System A.D. 1250—1350. New York, Oxford : Oxford University Press, 1989.
- Alpers E. A. The Indian Ocean in World History. Oxford : Oxford University Press, 2014.
- Blah M. China's Belt and Road Initiative and India's Concerns // *Strategic Analysis*. 2018. Vol. 42, no. 4. P. 313—332. <https://doi.org/10.1080/09700161.2018.1482631>
- Chan L.-H. Can China Remake Regional Order? Contestation with India Over the Belt and Road Initiative // *Global Change, Peace & Security*. 2020. Vol. 32, no. 2. P. 199—217. <https://doi.org/10.1080/14781158.2020.1772215>
- Chetty A. L. India's Role in BIMST-EC: Prospects and Problems // *India and Bay of Bengal community, the BIMSTEC experiment: Bangladesh — India — Myanmar — Sri Lanka — Thailand economic cooperation* / ed. by T. N. Devi. New Delhi : Gyan Publishing House, 2007. P. 40—59.
- De P. Act East to Act Indo-Pacific: India's Expanding Neighbourhood. New Delhi : KW Publishers, 2020.
- Doyle T., Rumley D. The Rise and Return of the Indo-Pacific. Oxford : Oxford University Press, 2019. <https://doi.org/10.1093/oso/9780198739524.001.0001>
- Gaur P. India's Withdrawal from RCEP: Neutralising National Trade Concerns // *Journal of the Asia Pacific Economy*. 2020. P. 1—19. <https://doi.org/10.1080/13547860.2020.1809772>

- Khurana G. S.* Security of Sea Lines: Prospects for India — Japan Cooperation // *Strategic Analysis*. 2007. Vol. 31, no. 1. P. 139—153. <https://doi.org/10.1080/09700160701355485>
- Krupakar J.* China's Naval Base(s) in the Indian Ocean — Signs of a Maritime Grand Strategy? // *Strategic Analysis*. 2017. Vol. 41, no. 3. P. 207—222. <https://doi.org/10.1080/09700161.2017.1296622>
- Maniyar J.* Japan in the Indian Ocean: An Integral and Holistic Involvement in South Asia // *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*. 2020. Vol. 16, no. 1. P. 98—109. <https://doi.org/10.1080/09733159.2020.1785032>
- Metcalf T.* *Imperial Connections: India in the Indian Ocean Arena, 1860—1920*. Berkeley : University of California Press, 2007.
- Mohan C. R.* *Samudra Manthan: Sino-Indian Rivalry in the Indo-Pacific*. New Delhi : Oxford University Press, 2013.
- Paik W., Park J. J.* The Quad's Search for non-Military Roles and China's Strategic Response: Minilateralism, Infrastructure Investment, and Regional Balancing // *Journal of Contemporary China*. 2020. Vol. 30, no. 127. P. 36—52. <https://doi.org/10.1080/10670564.2020.1766908>
- Panda J. P.* Factoring the RCEP and the TPP: China, India and the Politics of Regional Integration // *Strategic Analysis*. 2014. Vol. 38, no. 1. P. 49—67. <https://doi.org/10.1080/09700161.2014.863462>
- Panda J. P.* Framing an Indo-Pacific Narrative in India — South Korea Ties // *Academic Paper Series of Korea Economic Institute of America*. 2020a. URL: http://www.keia.org/sites/default/files/publications/kei_aps_panda_200106.pdf (accessed: 26.07.2021).
- Panda J. P.* India, the Blue Dot Network, and the “Quad Plus” Calculus // *The Journal of Indo-Pacific Affairs*. 2020b. Vol. 3, no. 3. P. 3—22.
- Panikkar K. M.* *India and the Indian Ocean: An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*. London : Allen & Unwin, 1945.
- Sahoo P., Bishoi A.* Role of Japanese Official Development Assistance in Enhancing Infrastructure Development in India // *Contemporary South Asia*. 2016. Vol. 24, no. 1. P. 50—74. <https://doi.org/10.1080/09584935.2015.1135307>
- Sinha U. K.* Regionalism as the New Realism // *Making of New India: Transformation under Modi Government* / ed. by B. Debroy, A. Ganguly, K. Desai. New Delhi : Wisdom Tree, 2019. P. 465—473.
- Thankachan S.* Japan's “Free and Open Indo-Pacific Strategy”: Reality before the Rhetoric? // *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*. 2017. Vol. 13, no. 2. P. 84—91. <https://doi.org/10.1080/09733159.2017.1414831>

Сведения об авторе: *Куприянов Алексей Владимирович* — кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, руководитель группы Южной Азии и региона Индийского океана Центра Азиатско-тихоокеанских исследований Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН; ORCID: 0000-0002-9041-6514; e-mail: a.kupriyanov@imemo.ru