

Сергей Константинович Песцов¹
skpfox@mail.ru

ИНДО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН: ГЕОПОЛИТИКА VERSUS ГЕОЭКОНОМИКА

Интерес к Индо-Тихоокеанскому региону в последние годы заметно растёт по мере того, как всё большее число государств демонстрирует готовность принять его в качестве концептуальной рамки, определяющей их стратегии внешней политики и безопасности. Тем не менее перспективы и возможности перевода этой идеи в практическую плоскость по-прежнему сталкиваются с сомнениями и даже открытой критикой. В качестве аргумента в этом случае используются выводы, проистекающие из сопоставления сильных и слабых сторон ИТР с альтернативными региональными концепциями, такими как инициатива «Пояса и пути» (BRI) или Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР). Такого рода сопоставления основываются на произвольном отнесении указанных региональных инициатив к разным категориям: геополитике — в случае ИТР и геоэкономике — при рассмотрении BRI или АТР. Полученные результаты, равно как и сам этот подход к сравнению, вызывают множество вопросов. Для того чтобы ответить на некоторые из них, данная работа, основываясь на концептуальном разграничении геополитики и геоэкономики, исследует рациональные экономические соображения, на которые опирается идея Индо-Тихоокеанского региона, выясняя, насколько геополитические мотивы преобладают в этом случае над побуждениями геоэкономическими.

Ключевые слова: геополитика, геоэкономика, геостратегия, Индо-Тихоокеанский регион, инициатива «Пояса и пути», Азиатско-Тихоокеанский регион, региональная безопасность, экономическое сотрудничество, региональные институты.

Sergey K. Pestsov¹
skpfox@mail.ru

INDO-PACIFIC: GEOPOLITICS VERSUS GEOECONOMICS

Interest in the Indo-Pacific region has grown markedly in recent years as more and more states demonstrate their willingness to accept it as a conceptual framework that determines their foreign policy and security strategies. Nevertheless, the prospects and possibilities of translating this idea into practice still face doubts and even open criticism. In the latter case, conclusions are

¹ Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток, Россия.
Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia.

sometimes drawn from comparing the strengths and weaknesses of the IPR with competing ones, such as China's Belt and Road Initiative (BRI) or already existing — Asia-Pacific (APR) — regional projects. Such comparisons are based on the arbitrary assignment of these regional initiatives to different categories, geopolitics in the case of the IPR and geoeconomics, when considering the BRI or the Asia-Pacific. The results obtained, as well as this approach to comparison itself, raise many questions. In order to answer some of them, this paper, based on the conceptual distinction between geopolitics and geoeconomics, explores the rational economic considerations on which the idea of the Indo-Pacific is based, ascertaining how geopolitical motives prevail in this case over geoeconomics motives.

Keywords: geopolitics, geoeconomics, geostrategy, Indo-Pacific, Belt and Road Initiative, Asia-Pacific, regional security, economic cooperation, regional institutions.

Индо-Тихоокеанский регион (ИТР) в качестве нового геополитического конструкта приобретает в последние годы всё большую известность в международных отношениях. Он, по мнению многих, представляет собой концепцию, более адекватно отражающую тенденции развития и реалии современного мира [47]. «Индо-Тихоокеанский» в качестве нового «суперрегиона субрегионов», приходящего на смену привычному «Азиатско-Тихоокеанскому», представляет собой не просто семантическое исправление устаревающей географической терминологии. Это способ реконструкции геопространственного дизайна, отражающий происходящее углубление межрегиональных связей между пространствами Индийского и Тихого океанов и меняющееся на этом фоне соотношение сил, интересов и возможностей разных субъектов международных отношений. Действительный смысл и значение Индо-Тихоокеанского региона определяется не столько его географическим расширением в результате новых политических, экономических и социальных демаркаций Азии, сколько меняющимися представлениями и стратегиями достижения целей множества действующих здесь акторов. Определение регионов в этом, как и в большинстве других подобных случаев, выступает «отражением» политической борьбы за создание пространства, которое более благоприятно для одних государств по сравнению с другими [62; 1]. Это борьба за оптимизацию стратегической географии, конструирование географических границ, которые обеспечивают государствам оптимальное соответствие между их интересами и уязвимостями, свободой, обязательствами и ограничениями [2, р. 97]. При этом их «внутренняя политика, связанная с регионализмом, заключается не только в выборе между национализмом и глобализмом, но и с определением того, какой путь интеграции будет способствовать максимальной силе, процветанию и престижу» [5].

ИНДО-ПАЦИФИКА:
ДИСКУССИЯ О КОНЦЕПТУАЛЬНЫХ ОСНОВАХ

Пока что Индо-Тихоокеанский регион представляет собой, скорее, проект, интерес к которому возрастает по мере того, как всё большее число государств демонстрирует готовность принять его и включить в свои стратегии внешней политики и безопасности [20]. Подходы тех, кто, пусть и со множеством оговорок, формулирует сегодня собственное видение ИТР, далеко не единообразны. Хотя Индо-Тихоокеанский регион и вытесняет более ранний региональный дескриптор «Азиатско-Тихоокеанский регион», тем не менее «это вовсе не означает появления консенсуса относительно его точного определения и интерпретации среди одних государств или его всеобщего признания среди других» [59, р. 1]. Разнообразие подходов и интерпретаций данной концепции отражает множественные различия в объективных возможностях, целях, интересах и собственном позиционировании акторов в сложной и динамично меняющейся системе региональных и глобальных связей.

Начало современной истории Индо-Тихоокеанского региона в академическом плане связывается с появлением в 2005—2007 гг. данного термина в статьях новозеландского аналитика П. Козенса [7] и индийского военно-морского специалиста Гурприта С. Хураны [25], а в политическом — с пропагандой этой идеи кандидатом, впоследствии премьер-министром Японии Синдзо Абэ [28]. В практическом смысле важным рубежом эволюционной динамики ИТР стал 2017 г., когда произошло формальное восстановление деятельности Четырёхстороннего стратегического диалога (QSD), ставшего основным организационным и организующим ядром формирующегося региона, и включение президентом Д. Трампом термина «Индо-Тихоокеанский регион» в официальный дискурс США [49]. Эти события положили начало широкой дискуссии, связанной с обсуждением смысла и перспектив новой региональной концепции. Доминирующее критическое направление в ней представлено мнением, интерпретирующим идею Индо-Тихоокеанского региона как составную часть региональной стратегии США, нацеленной главным образом на противодействие Китаю и его сдерживание. Конкуренция между двумя этими странами описывается как конфликт из-за геополитического влияния в ключевых частях мира или как современное выражение классического конфликта между доминирующей державой и её растущими и набирающими силу соперниками [38; 59].

Данная интерпретация стала отправной точкой для сравнительных исследований, позволивших их авторам сделать вывод о присущей Индо-Тихоокеанскому региону концептуальной слабости и отсутствии явных конкурентных преимуществ в соперничестве с альтернативными

региональными проектами или уже существующими шаблонами групповых взаимоотношений в соответствующей части мира. Одно из такого рода исследований было посвящено сравнению концепций ИТР и китайской инициативы «Пояса и пути» (BRI), которые рассматривались в качестве «примеров в большей степени побуждаемых государством усилий по региональному сотрудничеству без существования формальной региональной организации» [9]. Их сопоставление приводит Э. Демира к выводу об отсутствии у ИТР ряда сильных сторон по сравнению с BRI. К числу таковых, по его мнению, могут быть отнесены: отсутствие в ИТР явного лидера, который руководил бы процессом и определял его общие черты; недостаток единого мнения о масштабах будущего региона среди потенциальных стран-партнёров; заметные расхождения в представлениях о том, каким должен быть проект регионального сотрудничества. Главным же недостатком концепции Индо-Тихоокеанского региона является то, что она представляет собой «дискурсивную конструкцию без необходимой экономической основы» [9, р. 59]. Если основной движущей силой BRI выступает достижение регионального экономического сотрудничества, развития и посредством этого преодоления текущих и возможных будущих проблем китайской экономики, то главным аргументом в пользу ИТР является необходимость ограничить растущее влияние Китая и защитить свободу судоходства в Индийском и Тихом океанах. Если BRI опирается на сочетание политического, экономического и социального сотрудничества как государств, так и негосударственных субъектов, то основу ИТР составляют соображения политики и безопасности образующих его участников. «По всем этим причинам, — приходит к окончательному выводу автор, — представляется, что BRI в настоящее время находится в лучшем положении, чтобы сформировать будущее азиатского региона» [9, р. 60].

Со сходными аргументами практически к таким же выводам, хотя и в совсем ином сравнительном контексте, приходит и Д. Вильсон² [62, р. 179, 181]. Индо-Тихоокеанский регион, по его мнению, следует рассматривать как совершенно новую концепцию того, кто этот «регион» составляет и какие проблемы и взаимозависимости рационализируют создание региональных институтов. В этом случае с неизбежностью возникает вполне закономерный вопрос: каковы шансы Индо-Тихоокеанского региона стать реальной альтернативой АТР? Отвечая на него, Д. Вильсон приходит к выводу, согласно которому ИТР не является естественным экономическим регионом, а явный недостаток межправительственных институтов затрудняет укрепление хозяйственных связей между Индийским и Тихим океанами. «Сдвигая функциональную ориентацию

² Данная работа вызывает особый интерес, поскольку она представляет собой одно из немногих исследований, рассматривающих проблематику ИТР в общем контексте теории современного регионализма.

на безопасность, — констатирует он, — попытки перейти к Индо-Тихоокеанскому региону ставят под угрозу усилия по экономическому сотрудничеству в Азии» [62, р. 191]. ИТР слишком велик, чтобы правильно охватить масштабы современной экономической интеграции в Азии, а потому сотрудничество в Индо-Тихоокеанском регионе, вероятно, будет работать хуже, чем в рамках более подходящей концепции Азиатско-Тихоокеанского региона [62, р. 187, 191].

По сути дела, оба автора основываются в своих рассуждениях и выводах на отнесении сопоставляемых региональных инициатив к разным категориям: геополитике — в случае ИТР и геоэкономике — характеризуя BRI или АТР, при том что в явном виде эти понятия не используются³. Оправдано ли это и если да, то в какой мере, остаётся, однако, вопросом. Для того чтобы на него ответить, необходимо выяснить, на какие рациональные экономические соображения опирается идея Индо-Тихоокеанского региона и насколько геополитические мотивы преобладают в этом случае над геоэкономическими. Но прежде следует кратко остановиться на смысловом разграничении геополитики и геоэкономики.

ГЕОЭКОНОМИКА VERSUS ГЕОПОЛИТИКА

В отличие от традиционного и общеизвестного понятия геополитики, идея геоэкономики, предложенная Э. Люттваком в начале 1990-х гг. [29], всё большую популярность в теории и практике международных отношений стала приобретать в последние годы, несмотря на путаницу, обусловленную её многочисленными интерпретациями⁴ [30]. Во многом это связано с тем, что, по словам М. Уэсли, она позволила объединить три определяющих международных тенденции современной эпохи: усиливающееся, но сублимированное соперничество крупных держав за право устанавливать и обеспечивать соблюдение международных правил, растущую взаимную зависимость национальных экономик друг от друга и внешнего мира, а также повышение значимости меньших государств в определении будущего баланса сил и лидерства в глобальном порядке [56, р. 4]. В самом общем смысле под геоэкономикой обычно понимается применение экономических инструментов в геополитических целях, сознательное использование правительствами экономической политики для решения стратегических, а не чисто экономических задач [3, р. 9]. С одной стороны, она связана с экономическими основами власти, имеющими чёткое географическое измерение: обладанием ресурсами, в которых нуждаются

³ В других случаях инициатива «Пояса и пути», например, более определённо характеризуется как «архетипическая геоэкономическая стратегия». См.: [61, р. 23].

⁴ Подробный анализ подходов к определению и интерпретации понятия «геоэкономика» см. в: [46].

другие, стратегически важными коридорами для их транспортировки или инвестиционными возможностями [6]. С другой, определяет возможности применения экономических инструментов для контроля определённых географических областей, таких как сфера влияния регионального гегемона [46, р. 5].

В основе геоэкономики лежит использование стратегических эффектов экономической взаимозависимости. Взаимозависимость создаёт различные формы связей между странами, имеющих стратегические последствия — как положительные, так и отрицательные, — которые выходят за рамки чисто экономических эффектов. Геоэкономика исходит из предположения, что власть и безопасность связаны не исключительно с физическим контролем над территорией, как в понимании классической геополитики, а в значительно степени с управлением экономическими связями между государствами [31; 58]. Она предоставляет правительствам возможность манипулировать этими связями для проекции силы и формирования международного порядка в собственных интересах. Геоэкономика подчёркивает стремление не к установлению власти над определённой территорией, а к торговому и технологическому господству [27, р. 115]. Она, в отличие от геополитики, не ориентируется на военную мощь, природные ресурсы и демографию как измерения национального влияния, подчёркивая вместо этого такие факторы, как производительность, торговый баланс и иностранные инвестиции [6].

Геоэкономика, таким образом, существенно меняет логику внешнеэкономической политики. «Экономические цели больше не являются единственной заботой международных экономических отношений. Скорее на них также накладывается ряд стратегических соображений, некоторые из которых могут иметь мало общего с экономикой» [61, р. 5—7]. И хотя конкуренция в современных условиях вновь становится основным драйвером международных отношений, средства, используемые государствами для участия в стратегической конкуренции, не являются преимущественно военными [46, р. 4].

В качестве одной из наиболее распространённых геоэкономических стратегий последних десятилетий выступала и продолжает выступать региональная, или преференциальная, экономическая интеграция. Одна из целей, которую страны стремились достичь посредством экономической интеграции, была геополитической — обрести относительную власть, объединив усилия с другими для увеличения общего размера рынка и экономических возможностей [46, р. 3]. Экономическая мощь в качестве наиболее важного стратегического актива используется ключевыми региональными игроками для установления соответствующих региональных порядков и, в конечном счёте, международного порядка в целом [57, р. 137]. Геоэкономическая конкуренция в этом случае развивается, как правило, вокруг трёх основных элементов, влияющих на

условия региональной экономической интеграции: правил, регулирующих торговлю и инвестиции между региональными экономиками, сальдо торговли и инвестиций в регионе и инфраструктуры, связывающей региональные экономики друг с другом и с остальным миром [56, p. 8].

ИНДО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН: ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЙ РАКУРС

Геополитическая логика, т.е. логика безопасности/внешней угрозы действительно выступает в качестве важной составляющей в ряду стимулов разработки и реализации концепции Индо-Тихоокеанского региона для многих, если не большинства её защитников. Вместе с тем она определённо не исчерпывает набор факторов, которые привели к её появлению и последующему развитию. Не менее важное место среди аргументов государств-сторонников в поддержку своих индо-тихоокеанских мировоззрений занимают и экономические соображения. Расширение экономических взаимодействий между Южной, Северо-Восточной и Юго-Восточной Азией, важность морских линий поставок энергии в Азию с Ближнего Востока, экономический «подъём» Китая и Индии в регионе Индийского океана, развивающиеся рынки Африки к югу от Сахары являются в этом случае только некоторыми из числа преобладающих экономических тенденций, требующих ответных мер в виде конструирования нового, Индо-Тихоокеанского региона [13].

С геоэкономической точки зрения Индо-Тихоокеанский регион интерпретируется как новая пространственно согласованная зона, объединяющая Тихий и Индийский океаны. Его появление является объективным результатом интенсификации экономической активности, появлением новых растущих держав и усилением геополитической конкуренции в этом широком морском регионе. Всё это позволяет концептуализировать ИТР как отдельный (хотя пока ещё не получивший чётких очертаний) регион. В качестве самого общего основания в данном случае выступает указание на закономерности динамики центра гравитации мировой активности. В 1980 г. этот центр находился в середине Атлантики, отражая факт концентрации большей части мировой экономической активности в Северной Америке и Западной Европе. В течение всех последующих лет экономическая активность всё более явно начинает смещаться на восток. В 2008 г. мировой экономической центр тяжести находился уже в районе Измира. Экстраполяция этой тенденции указывает на то, что к 2050 г. он будет располагаться между Индией и Китаем [40, p. 8—9].

На Индо-Тихоокеанский регион — обширное пространство, охватывающее два океана, острова, которые в них располагаются и страны, которые их окружают, — приходится 44% мировой площади, 65% мирового

населения, 62% мирового ВВП и 46% мировой торговли товарами [41]. Несмотря на то, что с 1990-х гг. быстрый экономический подъём новых индустриальных экономик Восточной Азии, в первую очередь Китая, а затем и Индии постепенно ослабил доминирующее региональное присутствие Японии, общий вес региона в мире с точки зрения совокупного экономического веса возрос [45, р. 12]. Больше того, за последние полвека не только Китай и Индия, но и другие страны во всей полосе афро-азиатского Римленда и Австралазии развивались быстрее, чем остальной мир, и продолжают расти. «Анализ, проведённый Национальным морским фондом (NMF) в Нью-Дели, показывает, что совокупный ВВП (в терминах ППП) 36 стран „морской Азии“ уже составляет 48% мирового ВВП (2017 г.). Для 62 стран Индо-Тихоокеанского региона афро-азиатского Римленда, включая Океанию, этот показатель составляет 51,5%. Ещё шире, все 74 страны Индо-Тихоокеанского региона (включая Америку) дают почти 72% мирового ВВП. Это действительно делает „рост Индо-Тихоокеанского региона“, а не „рост Азии“ более подходящим выражением» [26, р. 11–12]. Ныне этот регион включает в себя крупнейшие экономики мира — Соединённые Штаты, Китай и Японию — и шесть из самых быстрорастущих экономик мира — Индию, Камбоджу, Лаос, Бирму, Непал и Филиппины.

В одну из наиболее динамичных крупных экономик мира за последние 20 лет со среднегодовыми темпами роста около 6,9% в период с 2000 по 2018 г. превратилась Индия [14]. Её продолжающийся подъём, как и в случае с Китаем, ведёт к растущей интеграции с азиатскими, африканскими и ближневосточными рынками [37]. «Вместе с „экономическим возрождением“ Китая, растущей коммерческой экстраверсией и текущим увеличением общерегиональной связанности, обусловленной крупномасштабными инвестициями в инфраструктуру, это даёт веские основания для понимания Азии в терминах Индо-Тихоокеанского региона» [36, р. 12].

Другим столь же важным движущим фактором концептуального формирования ИТР становятся развивающиеся рынки стран Африки к югу от Сахары (SSA). Демографические тенденции и прогнозы экономического роста указывают на то, что в 2023 г. потребительский рынок SSA вырастет до 2,5 трлн долл. с потенциальным рынком в 1,7 млрд чел. С 2010 г. потребительские расходы в странах SSA росли в среднем на 3,5% в год, включая такие государства, как Южная Африка, Кения, Судан и Танзания, а Эфиопия превратилась в одну из самых быстрорастущих экономик мира с ежегодным ростом ВВП более чем на 10,5% с 2005 г. [50].

Индийский и Тихий океаны с их активными торговыми маршрутами становятся основой набирающей темпы экономической динамики Азии. Торговая сеть в этих двух океанах связывает Азию, Северную и Южную Америку, Африку, Европу и Ближний Восток. Как уже было отмечено выше, согласно оценкам Всемирного банка, на Индо-Тихоокеанский регион приходится 62% мировой экономики (в текущих долларах

США), кроме того, через этот регион проходит 46% мировой торговли товарами [41]. Плотные морские пути сообщения (SLOC) между Индийским и Тихим океанами, по которым ежедневно курсируют сотни танкеров и коммерческих контейнеровозов, соединяют располагающиеся здесь порты. В данном регионе находятся 9 из 10 самых загруженных морских портов мира. Через два океана проходит около 60% мировой морской торговли, из которых одна треть — через Южно-Китайское море [21]. Ключевое значение в этом случае приобретает энергетическая торговля между странами Ближнего Востока и Северной Африки и Азией, а также связанные с ней сети и межгосударственные взаимодействия. В 2018 г. не менее 78% всего экспорта энергоносителей из Ближнего Востока, который проходил через Ормузский пролив и направлялся в Индийский океан, оказалось в Азии [52]. Китай, Индия и Япония в значительной степени опираются на экспорт сырой нефти из региона, при этом Япония полагается на поставки 88,5% своего общего экспорта нефти из стран Ближнего Востока и Северной Африки [22]. Стремительными темпами энергетический спрос растёт со стороны Китая и Индии, что способствует складыванию всё более тесных межрегиональных энергетических связей в ближайшие десятилетия [24]. Регион также является крупным импортёром сжиженного природного газа (СПГ), на его долю приходится почти 69% мирового импорта СПГ и 22% мирового потребления. Примерно 78% всего экспорта угля из ИТР торгуется внутри региона, на него также приходится 58% мирового импорта угля. Важность энергетической безопасности в ИТР также очевидна из того факта, что на Китай (55%), Индию (13%), Японию (7%) и Южную Корею (5%) приходится 80% потребления первичной энергии в регионе и 35% потребления первичной энергии в мире [43]. На этой основе развиваются сложные взаимозависимости между азиатскими странами и странами-производителями энергии целого ряда соседних регионов. Торговля энергоносителями способствует не только всё более прочным межгосударственным связям, но и растущей интеграции предприятий, бюрократий и даже неправительственных организаций стран Азии, Ближнего Востока и Северной Африки [8, р. 2].

Индо-Тихоокеанский регион также является регионом с самым большим биоразнообразием. Здесь обитает около одной трети мелководных морских рыб мира, около 3000 видов по сравнению с не более 1200 в любом другом регионе [18, р. 331]. По некоторым данным, Индо-Малайско-Филиппинский архипелаг является точкой максимального мирового морского биоразнообразия. Отрасли, связанные с морем, включая рыболовство и туризм, поддерживают благосостояние большого количества людей в ИТР [53, р. 126]. По оценкам экспертов, 12% мирового улова рыбы поступает из Южно-Китайского моря — водоёма, в котором в любой момент времени находится более половины рыболовных судов мира [15; 12]. Кроме того, множество районов Индо-Тихоокеанского региона имеют

важное значение с точки зрения добычи энергии и минеральных ресурсов. Многие из них располагаются в исключительных экономических зонах (ИЭЗ), вместе с тем всё большее внимание начинают привлекать ещё не тронутые ресурсы в океанах, где территориальные границы не являются препятствием для их разработки и эксплуатации [33].

Наконец, существенное место в текущих обоснованиях ИТР отводится и логике внутренних проблем. Хотя Индо-Тихоокеанский регион в большей степени характеризуют мир и безопасность, он тем не менее сталкивается с рядом вызовов, создающих проблемы для развития многих из числа образующих его государств. Первый из такого рода вызовов создаёт напряжённость вокруг спорных территорий и морских зон. В регионе насчитывается около 40 споров, связанных с морем, между странами региона, будь то споры о суверенитете над территориями или суверенными правами над морскими зонами. Некоторые этих споров, например в Южно-Китайском море или вокруг островов Сенкаку/Дяоюйдао, считаются способными вызвать конфликт между соперничающими большими державами или даже стать причиной Третьей мировой войны [16]. В регионе наблюдается значительное наращивание военного потенциала, в результате чего доля ИТР в мировых военных расходах увеличилась с 20% от общемировых расходов в 2009 г. до 28% в 2019 г. Демонстрация силы и рост напряжённости в региональных горячих точках, например в Южном и Восточно-Китайском море и в Тайваньском проливе, способны не только негативным образом сказаться на региональных акторах, но и повлиять на безопасность и процветание других регионов мира [23].

Ряд морских территорий Индийского океана входит в число наиболее опасных вод в мире. В 2018 г. количество инцидентов с пиратством и вооружённым ограблением судов в этих районах составило 57 и 25 соответственно, уступая только Западной Африке с общим количеством случаев 81 [42]. В регионе распространяется морской терроризм, в том числе при участии таких террористических групп, как «Аль-Каида», «Абу Сайяф» и «Джемаа Исламия». Растущее число вызовов безопасности, с которыми сталкиваются некоторые из наиболее важных торговых путей и рынков в мире, дополняется обострением конкуренции государств региона за ресурсы на суше и морских водах [34]. Наступление на демократические принципы и права человека со стороны авторитарных режимов ставит под угрозу стабильность региона. Усилия по созданию игрового поля глобального уровня, основанного на прозрачных торговых правилах, всё больше подрываются несправедливой торговой практикой и экономическим принуждением. Эти события увеличивают напряжённость в цепочках торговли, поставок и добавленной стоимости [23].

Наконец, в Индо-Тихоокеанском регионе также наблюдается ряд новых или нетрадиционных угроз безопасности, которые влияют на жизнь прибрежных сообществ, включая повышение уровня моря, увеличение

частоты и серьезности стихийных бедствий, растущий объем морского мусора и утрату биоразнообразия [53, р. 126—127]. Хищническая добыча уже привела к сокращению рыбных запасов в Южно-Китайском море на 95% с 1950-х гг., и темпы этого процесса растут [54]. Мировые рыбные запасы за последние два десятилетия уже сократились на 66—75% [44, р. 28]. Среда обитания, необходимая для поддержания этих ресурсов, также погибает. За последние 10 лет исчезло 16% коралловых рифов, которые обеспечивают безопасность и планктон для рыб [44]. Из-за неэффективных методов, наносящих ущерб морской среде в Южно-Китайском море, таких как добыча гигантских моллюсков, дноуглубительные работы и строительство искусственных островов, уничтожено более 160 кв. км коралловых рифов [44]. Активное судоходство вдоль береговой линии и на оживлённых морских коммуникациях, загрязняющее морскую среду, усугубляет проблему экологии. Сброс нефти и остатков с грузовых и фидерных судов является основным источником загрязнения. Количество образующегося синтетического мусора растёт в геометрической прогрессии вместе с быстрым увеличением загрязнения пластиковыми отходами в прибрежных районах. Пока что государства региона оказываются неспособными остановить ухудшение здоровья морской среды [51, р. 85—86]. Таким образом, невозможно отрицать, что «Индо-Тихоокеанский регион» в качестве новой региональной концепции непосредственно связан с подъёмом Китая. Однако в той же мере, в какой ИТР выступает в качестве стратегического проекта по сдерживанию этой державы, с тем же основанием он может рассматриваться как «геоэкономическая реальность» [32, р. 64].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Интерес к Индо-Тихоокеанскому региону в последние годы заметно растёт по мере того, как всё большее число государств демонстрирует готовность принять его в качестве концептуальной рамки, определяющей их стратегии внешней политики и безопасности. Значимым рубежом в этом случае оказался 2017 г., ознаменовавшийся формальным восстановлением деятельности Quad в качестве основного организационного и организующего ядра формирующегося региона, а также официальной поддержкой идеи ИТР со стороны президента США Д. Трампа. Тем не менее перспективы и возможности перевода этой идеи в практическую плоскость по-прежнему сталкиваются с сомнениями и даже открытой критикой. В качестве аргумента в этом случае используются выводы, проистекающие из сопоставления сильных и слабых сторон ИТР с конкурирующими развивающимися (BRI) или уже существующими (ATP) региональными проектами. В рамках такого сопоставления соответствующие инициативы произвольно соотносятся в первом случае с категорией

геополитических, а во втором — геоэкономических проектов и стратегий. Последующая логика рассуждений определяется концептуальными характеристиками геополитики и геоэкономики. Первая представляет собой наступательную внешнеполитическую стратегию, которая обычно является открытой, проводится военными средствами, с неизбежностью предполагая конфронтацию. Вторая же выступает в виде более скрытой, реализуемой экономическими средствами, содействуя селективной аккомодации участников. Соответственно, традиционная геополитика, усиливая восприятие угрозы, обычно порождает центростремительные тенденции и балансирующую или поддерживающую негативную реакцию. Геоэкономика, напротив, способствует появлению центробежных тенденций, снижению восприятия угрозы и препятствий для расширения взаимодействий [58, р. 606]. Поскольку использование экономической мощи может быть не менее эффективным, чем использование мощи военной в качестве инструмента реализации геостратегических целей, обеспечивая более тонкие средства для достижения относительных выгод с меньшим риском серьёзных негативных реакций, то региональные проекты, отнесённые к категории геоэкономических, автоматически могут быть оценены как более перспективные и/или практически осуществимые.

Несколько соображений, однако, делают подобную логику рассуждений не вполне обоснованной, а опирающиеся на неё выводы — не вполне надёжными. Во-первых, ни АТР, ни тем более BRI не являются концепциями (проектами) исключительно и однозначно геоэкономическими. Как отмечается многими, за пределами Китая существует широкий консенсус в отношении того, что инициатива «Пояса и пути» является геополитической стратегией Пекина. BRI — это не только инициатива экономического развития, но также геоэкономическая и геополитическая стратегия. И хотя она имеет свои собственные, китайские особенности, они принципиально не отличают её от классических геостратегий в истории [4]. Аналогичного мнения придерживается и часть видных китайских исследователей. Так, указывает, к примеру, Ван Ивэй, BRI можно рассматривать как классическую геополитическую стратегию сухопутной мощи против морской мощи. По его мнению, доминирующее положение западных морских держав в течение последних пятисот лет является признаком того, что периферия господствует над ядром. Теперь же приходит время Китаю изменить миропорядок, ориентированный на Запад [55]. С другой стороны, термин «Индо-Тихоокеанский регион», обозначая определённое географическое пространство, одновременно также представляет собой концепцию геополитического и геоэкономического порядка [19, р. 9].

Во-вторых, геоэкономические стратегии, как свидетельствуют не только многочисленные теоретические исследования, но и практика, способны производить разные по характеру эффекты, в том числе не только кооперативные и стимулирующие взаимное тяготение. Экономическая

взаимозависимость создаёт различные формы связей между странами, и эти связи могут иметь стратегические последствия — как положительные, так и отрицательные, — которые выходят за рамки чисто экономических. Экономическая взаимозависимость способна превратиться в источник стратегического риска, если ведёт к зависимости внешней, подрывает суверенитет или создаёт внешние угрозы безопасности [60, p. 5]. Так, получающая всё более широкое распространение в рамках BRI деловая и инвестиционная активность Китая, как отмечается многими исследованиями, способствовала не только росту принимающих стран. Часто пренебрегая социально-экономической и финансовой устойчивостью, она провоцирует рост задолженности и передачу контроля над стратегическими активами и ресурсами, ставит под угрозу усилия по продвижению эффективного социального и экономического управления и, что важно, верховенство права и права человека [10]. Пекин пытается использовать промышленные и корпоративные рычаги в целевых странах, чтобы влиять на их внешнюю политику и политику безопасности. В этом случае, подчёркивают некоторые авторы, важно иметь в виду, что Китай, возможно, только начинает применять экономическое принуждение. В будущем, особенно если он добьётся успеха в своём стремлении к экономической самодостаточности в важнейших отраслях, готовность Пекина оказывать всестороннее давление может возрасти [35; 17, p. 2—3]. Всё это явно указывает на то, что «геоэкономика Китая находится на службе его геополитики. Другими словами, геоэкономика представляет собой одновременно цель и инструмент геополитической практики в меняющемся мире» [48, p. 359].

Наконец, в-третьих, Индо-Тихоокеанский проект, несмотря на очевидную значимость геополитических мотивов среди побудительных причин его появления и развития, не ограничивается исключительно ими. Как в теории, так и на практике не меньшее внимание его сторонниками уделяется геоэкономической составляющей. Этот проект, как показано выше, опирается на множество рациональных обоснований, далеко выходящих за рамки проблем безопасности или чисто геополитических соображений. Организационная и программная эволюция Quad, объединяющего наиболее активных сторонников ИТР, также опровергает аргумент, утверждающий, что Индо-Тихоокеанский регион является *ad hoc* сформированной специальной идеей, направленной только на сдерживание Китая. Саммит лидеров Quad, состоявшийся в марте 2021 г. и конкретизировавший основные цели и содержание совместной деятельности, исходил из понимания Индо-Тихоокеанского региона как общего пространства сотрудничества, необходимости сосредоточения внимания как на безопасности, так и на экономике, устанавливая в качестве конечной цели формирование основанного на правилах, свободного и открытого регионального порядка [39]. В практическом плане фундаментом многостороннего сотрудничества на пространстве формирующегося Индо-Тихоокеанского

региона, согласно общему видению, будут выступать взаимодополняющие индивидуальные и/или ограниченно-сторонние проекты и инициативы. Последние распространяются в том числе на те направления, которым не всегда уделялось должное внимание в рамках действующих региональных институтов, в том числе из-за ограниченности ресурсов и возможностей: содействие качественному экономическому росту и интеграции, развитие физической инфраструктуры, поддержка цифровой связанности и кибер-безопасность [39]. В развитие этого видения в мае 2022 г. членами Quad было объявлено о запуске Индо-Тихоокеанской экономической основы для процветания (Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity — IPEF) с участием Брунея, Индонезии, Республики Корея, Малайзии, Новой Зеландии, Филиппин, Сингапура, Таиланда и Вьетнама. Эта программа сосредоточивается на четырёх ключевых компонентах, способствующих углублению экономического сотрудничества в регионе, каковыми определены связанная экономика, устойчивая экономика, чистая экономика и справедливая экономика [11]. Всё это указывает на имеющееся осознание того, что успех реализации идеи Индо-Тихоокеанского региона определяется геоэкономикой и непосредственно связан с возможностью создания прочной экономической архитектуры.

REFERENCES

1. Beeson M. *Regionalism and Globalization in East Asia: Politics, Security and Economic Development*. 2nd ed. Basingstoke, Palgrave Publ., 2014, 336 p. (In Eng.)
2. Bisley N., Phillips A. Rebalance to Where? US Strategic Geography in Asia. *Survival: Global Politics and Strategy*, 2013, vol. 55, iss. 5, pp. 95—114. (In Eng.)
3. Blackwill R.D., Harris J.M. *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft*. Harvard, Harvard University Press Publ., 2016, 384 p. (In Eng.)
4. Cheng Chaoting. *BRI from a Geopolitical Perspective: “Paradigm Shift” or Still a “Geopolitical Grand Strategy”?* Available at: <http://deutsch-chinesisches-forum.de/images/thinktank/BRI%20in%20geopolitical%20perspective.pdf> (accessed 25.05.2022). (In Eng.)
5. Cho Il Hyun, Park Sao-Hyun. Domestic Legitimacy Politics and Varieties of Regionalism in East Asia. *Review of International Studies*, 2014, no. 40, pp. 583—606. (In Eng.)
6. Cini J. *Geo-economic Competition: Global Disruptions from the New Frontline*. *Strategic Security Analysis*, 2015, June, no. 6, pp. 1—7. (In Eng.)
7. Cozens P. Some Reflections on Maritime Developments in the Indo-Pacific During the Past Sixty Years. *Maritime Affairs*, 2005, vol. 1 (1), pp. 15—35. (In Eng.)
8. Ehteshami A., Miyagi Yu. *The Emerging Middle East-East Asia Nexus*. London, Routledge Publ., 2015, 204 p. (In Eng.)
9. Emre D. Fragmented or Integrated Asia: Competing Regional Visions of the US and China. *Rising Powers Quarterly*, 2018, vol. 3, iss. 2, pp. 45—65. (In Eng.)
10. *EU—China — A Strategic Outlook*. European Commission and HR/VP Contribution to the European Council. Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council. Strasbourg, 2019, March 12, p. 4. Available at: <https://>

- ec.europa.eu/info/sites/default/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf (accessed 26.05.2022). (In Eng.)
11. *Fact Sheet: In Asia, President Biden, and a Dozen Indo-Pacific Partners Launch the Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity*. 2022, May 23. Available at: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/05/23/fact-sheet-in-asia-president-biden-and-a-dozen-indo-pacific-partners-launch-the-indo-pacific-economic-framework-for-prosperity/> (accessed 24.05.2022). (In Eng.)
 12. *Fish, Not Oil, at the Heart of the South China Sea Conflict*. 2017, October 24. Available at: <https://www.fni.no/news/fish-not-oil-at-the-heart-of-the-south-china-sea-conflict-article1556-330.html> (accessed 23.12.2021). (In Eng.)
 13. *Foreign Policy & Security Tiffin Talk I: The Strategic and Economic Dimensions of the Indo-Pacific*. 2019, April 5. Available at: <https://www.brookings.edu/events/the-strategic-and-economic-dimensions-of-the-indo-pacific> (accessed 22.04.2022). (In Eng.)
 14. *GDP Growth (Annual %) — India*. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2018&locations=IN&start=2000> (accessed 20.05.2020). (In Eng.)
 15. Gnanasagaran A. Fishy Business in the South China Sea. *The ASEAN Post*, 2018, July 22. Available at: <https://theaseanpost.com/article/fishy-business-south-china-sea> (accessed 23.12.2021). (In Eng.)
 16. Graham A. *Destined for War: Can America and China Escape Thucydides's Trap?* New York, Houghton Mifflin Harcourt Publ., 2017, 384 p. (In Eng.)
 17. Harrell P., Rosenberg E., Saravalle E. *China's Use of Coercive Economic Measures*. 2018, June. 58 p. (In Eng.)
 18. Helfman G.S., Colette B.B., Facey D.E., Bowen B.W. *The Diversity of Fishes: Biology, Evolution, and Ecology*. 2nd ed. Oxford, Wiley-Blackwell Publ., 2009, 736 p. (In Eng.)
 19. Henderson M., Rogers J., Hao Ya.A., Huai-Che Ch.J. *The Indo-Pacific: An Enlarged Perspective*. London, The Henry Jackson Society Publ., 2020, 36 p. (In Eng.)
 20. Huong Le Thu. The Long and Winding Way to the Indo-Pacific. *The Strategist*. 2019, June 29. Available at: <https://www.aspistrategist.org.au/the-long-and-winding-way-to-the-indo-pacific/> (accessed 23.12.2021). (In Eng.)
 21. *Indo-Pacific Strategy Report: Preparedness, Partnerships, and Promoting a Networked Region*. Department of Defense. 2019, June 1. Available at: <https://media.defense.gov/2019/Jul/01/2002152311/-1/-1/1/DEPARTMENT-OF-DEFENSE-INDO-PACIFIC-STRATEGY-REPORT-2019.PDF> (accessed 11.04.2022). (In Eng.)
 22. *Japan Is the Second Largest Net Importer of Fossil Fuels in the World*. 2013. Available at: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=13711> (accessed 20.05.2020). (In Eng.)
 23. *Joint Communication to the European Parliament and the Council. The EU Strategy for Cooperation in the Indo-Pacific*. European Commission. Brussels, 2021, September 16. Available at: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/jointcommunication_indo_pacific_en.pdf (accessed: 27.05.2022). (In Eng.)
 24. Khoday K. Emerging Asia and the Middle East: The New Energy Silk Road. *Middle East Institute Blog*, 2017, October 3. Available at: <https://www.mei.edu/publications/emerging-asia-and-middle-east-new-energy-silk-road> (accessed 21.10.2021). (In Eng.)
 25. Khurana G.S. Security of Sea Lines: Prospects for India-Japan Cooperation. *Strategic Analysis*, 2007, January, vol. 31 (1), pp. 139–153. (In Eng.)
 26. Khurana G.S. The “Indo-Pacific” Idea: Origins, Conceptualisations and the Way Ahead. *Indo-Pacific Report 2019. Indo-Pacific Partnership. Realising the Benefits of Economic and Maritime Cooperation*. New Delhi, New Delhi National Maritime Foundation (NMF) Publ., 2019, pp. 11–28. (In Eng.)

27. Krmpot V., Gajdobranski A. Economic Globalization and Geoeconomic Relations. *International Journal of Economics and Law*, 2019, vol. 9, no. 25, pp. 97–119. (In Eng.)
28. Kuo M.A. The Origin of “Indo-Pacific” as Geopolitical Construct. *The Diplomat*, 2018, January 25. Available at: <https://thediplomat.com/2018/01/the-origin-of-indo-pacific-as-geopolitical-construct/> (accessed 08.11.2021). (In Eng.)
29. Luttwak E.N. From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. *The National Interest*, summer 1990, vol. 20, pp. 17–23. (In Eng.)
30. Mattlin M., Wigell M. Geoeconomics in the Context of Restive Regional Powers. *Asia Europe Journal*, 2016, vol. 14 (2), pp. 125–134. (In Eng.)
31. Mead W.R. The Return of Geopolitics: The Revenge of the Revisionist Powers. *Foreign Affairs*, 2014, vol. 93, no. 3, pp. 69–79. (In Eng.)
32. Medcalf R. The Indo-Pacific: What’s in a Name? *The American Interest*, 2013, vol. 9, no. 2, pp. 58–66. (In Eng.)
33. Mills R. Why Are Countries Laying Claim to the Deep-Sea Floor? *BBC News*, 2017, June 21. Available at: <https://www.bbc.com/news/world-40248866> (accessed 12.11.2021). (In Eng.)
34. Muhibat Sh.F., Kharisma M.W. Connecting the Indo-Pacific: ASEAN Amidst Competing Connectivity Strategies. *Responding to the Geopolitics of Connectivity*. Singapore, Konrad Adenauer Stiftung Publ., 2020, pp. 23–42. (In Eng.)
35. Patey L. *The Myths and Realities of China’s Economic Coercion. Understanding Beijing’s Evolving Statecraft*. 2021, November. Available at: <https://www.diis.dk/en/research/the-myths-and-realities-of-chinas-economic-coercion> (accessed 26.05.2022). (In Eng.)
36. Phillips A. From Hollywood to Bollywood? Recasting Australia’s Indo/Pacific Strategic Geography. *Strategy*, 2016, October, 35 p. (In Eng.)
37. Pigato M. *Strengthening China’s and India’s Trade and Investment Ties to the Middle East and North Africa*. Washington, D.C., The World Bank Publ., 2009, 216 p. (In Eng.)
38. Pugliese G. Global Rorschach Test: Responding to China’s Belt & Road Initiative. *Defense Strategic Communications*, autumn 2019, vol. 7, pp. 113–132. (In Eng.)
39. *Quad Leaders’ Joint Statement: “The Spirit of the Quad”*. 2021, March 12. Available at: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/03/12/quad-leaders-joint-statement-the-spirit-of-the-quad/> (accessed 13.10.2021). (In Eng.)
40. Quah D. The Global Economy’s Shifting Centre of Gravity. *Global Policy*, 2011, January, vol. 2, iss. 1, pp. 3–9. (In Eng.)
41. Rahman M.M., Kim C., De P. Indo-Pacific Cooperation: What Do Trade Simulations Indicate? *Journal of Economic Structures*, 2020, no. 9. Available at: <https://journalofeconomicstructures.springeropen.com/articles/10.1186/s40008-020-00222-4> (accessed 25.11.2021). (In Eng.)
42. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report—2018*. 2019, April 1. Available at: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.4-Circ.263%20Annual%202018.pdf> (accessed 12.11.2021). (In Eng.)
43. Saha R., Basu P. Energy Security in the Indo-Pacific: Need for a Rules-Based Maritime Order. *Global Policy. Brass Tacks: Unpacking the Indo-Pacific Template*. Ed. by P. Basu. New Delhi, Observer Research Foundation and Global Policy Journal Publ., 2021, pp. 91–99. (In Eng.)
44. Salleh A. Preventing the Tyranny of the Commons: A Regional Perspective to Fishery Management. *Maritime Issues in the Indo-Pacific: Building a Shared Vision of “Free and Open”*. *Pacific Forum. Issue & Insights. Working Paper*, 2020, March, vol. 20, WP 1, pp. 28–33. (In Eng.)
45. Sato Yoichiro. Free and Open Indo-Pacific: The Region in Japan’s Perspective. *Maritime Issues in the Indo-Pacific: Building a Shared Vision of “Free and Open”*. *Pacific Forum. Issue & Insights. Working Paper*, 2020, March, vol. 20, WP 1, pp. 12–15. (In Eng.)

46. Scholvin S., Wigell M. Geo-Economics as Concept and Practice in International Relations. Surveying the State of the Art. *FIIA Working Paper*, 2018, April, no. 102, 15 p. (In Eng.)
47. Seethi K.M. A New “Washington Consensus”. “Indo—Pacific” and India’s Emerging Role. *Economic & Political Weekly*, 2019, February 23, vol. LIV, no. 8, pp. 20—26. (In Eng.)
48. Šekarić N. China’s 21st Century Geopolitics and Geo-economics: An Evidence from the Western Balkans. *Medjunarodni Problemi*, 2020, vol. LXXII, no. 2, pp. 356—376. (In Eng.)
49. Sevastopulo D. Trump Gives Glimpse of “Indo-Pacific” Strategy to Counter China. *Financial Times*, 2017, November 10. Available at: <https://www.ft.com/content/e6d17fd6-c623-11e7-a1d2-6786f39ef675> (accessed 12.11.2021). (In Eng.)
50. Signé L. *Africa’s Consumer Market Potential: Trends, Drivers, Opportunities, and Strategies*. Washington, D.C., Brookings Publ., 2018. Available at: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/Africas-consumer-market-potential.pdf> (accessed 25.11.2021). (In Eng.)
51. Singh A. Challenges to Blue Economy in the Indo-Pacific. *Global Policy. Brass Tacks: Unpacking the Indo-Pacific Template*. Ed. by P. Basu. New Delhi, Observer Research Foundation and Global Policy Journal Publ., 2021, pp. 83—90. (In Eng.)
52. *The Strait of Hormuz is the World’s Most Important Oil Transit Chokepoint*. 2019, June 20. Available at: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=39932> (accessed 23.12.2021). (In Eng.)
53. To A.T. Maritime Security in the Indo-Pacific: Mixed Opportunities and Challenges from Connectivity Strategies. *Responding to the Geopolitics of Connectivity*. Singapore, Konrad Adenauer Stiftung Publ., 2020, pp. 125—138. (In Eng.)
54. Tsirbas M. Saving the South China Sea Fishery: Time to Internationalise. *Policy Options Paper*, 2017, June 3. Available at: <https://nsc.crawford.anu.edu.au/department-news/10725/saving-south-china-sea-fishery-time-internationalise> (accessed 09.10.2021). (In Eng.)
55. Wang Yiwei. The “Belt and Road Initiative” and New Globalization. *Belt and Road Initiative: Exploring a New Mode of Globalization*. Beijing, China Social Sciences Press Publ., 2017, pp. 33—38. (In Eng.)
56. Wesley M. *Australia and the Rise of Geoeconomics*. Strategic & Defence Studies Centre November 2016 ANU College of Asia & the Pacific. The Centre of Gravity Series. 2016, November, 21 p. (In Eng.)
57. Wigell M. Conceptualizing Regional Powers’ Geoeconomic Strategies: Neo-imperialism, Neo-mercantilism, Hegemony, and Liberal Institutionalism. *Asia Europe Journal*, 2016, vol. 14, pp. 135—151. (In Eng.)
58. Wigell M., Vihma A. Geopolitics Versus Geoeconomics. The Case of Russia’s Geostrategy and Its Effects on the EU. *International Affairs*, 2016, May, vol. 92, iss. 3, pp. 605—627. (In Eng.)
59. Wilkins Th.S. Whose “Indo Pacific”? Competing Visions of Regional Order. *The Japan Institute of International Affairs. Policy Brief*, 2020, no. 12, pp. 1—11. (In Eng.)
60. Wilson J. *Adapting Australia to an Era of Geoeconomic Competition*. Perth USAsia Centre. 2021, January, 41 p. (In Eng.)
61. Wilson J. *Blueprints for the Indo-Pacific. Infrastructure and Connectivity Programs for Regional Integration*. Perth USAsia Centre. 2019, 38 p. (In Eng.)
62. Wilson J.D. Rescaling to the Indo-Pacific: From Economic to Security-Driven Regionalism in Asia. *East Asia: An International Quarterly*, 2018, vol. 35, pp. 177—196. (In Eng.)

Дата поступления в редакцию 01.06.2022