

## **К ПРОБЛЕМЕ ГАРМОНИЗАЦИИ ИНТЕГРАЦИОННЫХ И ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ РОССИИ, КНР, ИРАНА И ИНДИИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ**

Рассматривается Центральноазиатский регион как центральный объект в развитии интеграционных и инфраструктурных проектов крупнейших и наиболее перспективных акторов Евразии в формирующейся системе международных отношений. Подчеркивается, что стабильность и успешность нового миропорядка будет зависеть от того, смогут ли крупнейшие акторы Евразии гармонизировать свои инициативы.

**Ключевые слова:** Россия, КНР, Индия, Иран, Центральная Азия, интеграция, инфраструктура, новый миропорядок.

Текущая политическая повестка дня в России уделяет значительное внимание развитию интеграции в Евразии [1, с.8]. Рассматривая ЕАЭС и Инициативу Пояса и Пути, выдвинутую Китаем, Россия видит в этих интеграционных проектах возможность выстраивания универсального континентального интеграционного объединения в рамках Большой Евразии [8]. При этом среди незападных инициатив на континенте существует как минимум четыре проекта, объединяемые лишь тем, что в число их интересов входит развитие экономических отношений со странами Центральной Азии: российский Евразийский экономический союз, китайская Инициатива Пояса и Пути, индийский Международный транспортный коридор «Север-Юг» и иранская Организация экономического сотрудничества. Учитывая определенную деградацию Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) после вступления в нее Индии и Пакистана, а также отклонения инициативы КНР по наполнению ШОС торгово-экономическими компонентами, можно сказать, что успешное будущее евразийской интеграции видится лишь в рамках гармонизации инициатив и проектов четырех стран на континенте в целом и в Центральной Азии в частности. Ниже следуют четыре основных тезиса доклада.

У России, Индии, Китая и Ирана возможно найти общую позицию в рамках глобальной политики, а именно желание пересмотреть существующий миропорядок [6]. Однако позиции четырех стран значительно расходятся во взгляде на отношения с США. Другой

проблемой является то, что страны соперничают друг с другом в рамках интеграции в Евразии, а опыт сопряжения ЕАЭС и ЭПШП (континентальная часть Инициативы Пояса и Пути) неудовлетворителен в виду значительного протормаживания [2, с. 23]. Вместе с этим, невозможно найти базовых общих черт в ценностях четырех стран, странам тяжело проводить переговоры для поиска пересечений национальных интересов в виду слабости бюрократических аппаратов всех четырех акторов [6]. В итоге единственной общей базой взаимодействия четырех стран в рамках создания интеграционных объединений в Евразии является экономический интерес.

Поиск пересечений общих экономических интересов четырех стран затрудняется тем, что Москва и Тегеран в рамках интеграции в Евразии видят возможность выхода из положения, когда страны Запада изолируют их от рынков и инвестиций из развитых стран [1], в то время как Китай и Индия видят возможности интеграции в «Повороте на Запад», а именно покупку энергоносителей от диверсифицированных поставщиков и сбыт товаров в ЕС [2, 6]. При этом в ЕАЭС прослеживается возможность нарастания экономического конфликта стран Центральной Азии, Армении и Беларуси с Россией по причине того, что Казахстан, Кыргызстан, Армения и Беларусь видят возможность развития через связь с рынками ЕС и Восточной и Южной Азии, в то время как Россия стала во многом «зациклена на Китае» [2].

Вариантом гармонизации могут стать инфраструктурные проекты. Проблемой здесь является соперничество КНР и Индии, которое в 2017 г. уже чуть было не обернулось вооруженным конфликтом. Возможность гармонизации инфраструктурных проектов видится в том, что в рамках Экономического пояса шелкового пути Китая планирует строительство инфраструктуры в Центральной Азии для диверсификации путей поставки товаров из КНР и стран Восточной и Юго-Восточной Азии в Европейский Союз. С другой стороны Индия лоббирует международный транспортный коридор «Север-Юг», который уже связывает Мумбаи, Тегеран, Баку и Москву [4, 5]. На 13-й встрече Индийско-казахстанской межправительственной комиссии Индия предложила включить в коридор уже построенную железнодорожную ветку Казахстан-Туркменистан-Иран, проходящую через станцию Беркет с выходом на Транскаспийскую железную дорогу [7]. Разницей между транспортными проектами Индии и КНР заключается в том, что Индия выстраивает более демократичный и мультиполярный порядок в рамках транспортного объединения Евразии, тогда как Пекин создает китаецентричную транспортную сеть.

На данный момент возможность интеграции и гармонизации проектов четырех стран в Евразии видится в создании диалоговой площадки на подобие БРИКС для Евразии. Причем в этот диалог видится логичным включение Южной Кореи, выдвинувшей Евразийскую

инициативу еще в период президентства Пак Кын Хе, а также представителя ЕС. Подобный диалоговый формат, завязанный на развитии интеграционных инициатив в Евразии мог бы быть возможностью для реального сглаживания противоречий, поскольку в формат входили бы страны, для которых существующие споры между отдельными акторами были бы нейтральны. При успехе такого рода диалогового пространства есть смысл развивать диалоги уже между интеграционными и инфраструктурными проектами по примеру концепций БРИКС+ и БРИКС++ [3, с. 9]. Вместе с этим, поскольку интеграция выстраивается в рамках стран с разными ценностями, объединяющим звеном которых является лишь экономический интерес, имеет смысл пользоваться XXIV статьей устава ГАТТ/ВТО, способствовать вступлению в ВТО стран континента, а также выстраивать сети гражданской интеграции для создания позитивного видения Большой Евразии.

### **Источники и литература**

1. Дизен Г. Россия, Китай и «баланс зависимости» в Большой Евразии // Валдайская записка. №63. Март 2017. С. 12.
2. Вторая международная конференция «Россия и Китай: к новому качеству двусторонних отношений». Итоги мероприятия // Российский совет по международным делам. 2016. С. 75.
3. Лисоволик В. БРИКС-плюс: альтернативная глобализация? // Валдайская записка № 69. Июль 2017. С. 11.
4. Международный транспортный коридор «Север-Юг» // Сайт РЖД [Электронный ресурс]. URL: [http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5130](http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130) (дата обращения: 21.08.2017).
5. Chatterjee B., Singh S. An Opportunity for India in Central Asia // The Diplomat, 4.05.2015 [Electronic resource]. URL: <http://thediplomat.com/2015/05/an-opportunity-for-india-in-central-asia/> (accessed: 21.08.2017).
6. Shariatnia M. The Strategic Triangle of Iran, Russia and China: The Iranian Perspective // The Institute for Iran-Eurasia Studies, 22.09.2017 [Electronic resource]. URL: <http://iras.ir/en/doc/article/3347/the-strategic-triangle-of-iran-russia-and-china-iranian-perspective> (accessed: 21.08.2017).
7. Petroleum Minister visits Kazakhstan for co-chairing the 13<sup>th</sup> Inter-Governmental Commission meeting // Press Information Bureau Government of India, Ministry of Petroleum & Natural Gas [Electronic resource]. URL: <http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=170965> (accessed: 21.08.2017).
8. 俄媒：“一带一路”对接欧亚经济联盟要全方位 // 中国一带一路网 (Российские СМИ: «Один пояс - один путь» должен объединить

Евразийский экономический союз // Портал «Один пояс - один путь»)  
[Electronic resource]. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/ghsl/hwksl/28625.htm> (accessed: 21.08.2017).