

ІНДІЯ В ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ АЗІЇ

П. М. Ігнат'єв

Півострів Індостан має важливі геополітичні характеристики, які в майбутньому сприятимуть його перетворенню на осередок азійських інтеграційних процесів. Цей регіон відзначається населенням близько 1,5 млрд. осіб та центральним географічним розташуванням між Південно-Східною та Західною Азією, величезним кордоном з динамічною КНР та значною за довжиною береговою лінією в Індійському океані, акваторія якого є однією з найпожвавленіших у світовому судноплаванні, що опосередковано поєднує через Малаккську протоку економічно найпотужніші держави Азії з Європою. Важливе значення має колишня належність країн Індостану до британської колоніальної імперії, що сприяло налагодженню інтегрованого транспортного сполучення, запровадженню єдиної мови спілкування та юридичних норм, які регулювали зовнішньоторговельні операції. За британської доби було побудовано південні мегаполіси — Калькутту, Бомбей, Мадрас, що стали «воротами» для зовнішньої торгівлі колонії. З появою та розростанням міст на узбережжі Британської Індії було створено найбільшу в Азії залізничну мережу. З деколонізацією півострова Індостан постали необхідні передумови для зближення країн субконтиненту між собою та суміжними регіонами.

Дослідження участі Індії в транспортних коридорах Азії є важливим науковим завданням з огляду на те, що країна має центральне географічне розташування в регіоні, а отже, слугуватиме осередком міжрегіональних інтеграційних процесів у майбутньому. Деякі транспортні коридори також можуть бути використані українськими підприємствами та товаропостачальниками для освоєння нових ринків Азії. Розбудова транспортної інфраструктури на цьому континенті потребує прискіпливого вивчення через його самобутність та істотний економічний потенціал.

Метою статті є розгляд проектів основних транспортних коридорів Азії, економічні наслідки запровадження їх у дію для країн континенту, а також перешкоди, що постають під час їх реалізації.

Питання транспортних коридорів в Азії досліджували професор Р. Мохан (розглядав перешкоди до розбудови транспортного сполучення на півострові Індостан); відомий журналіст В. Індерсан (висвітлював специфіку відносин між Індією та КНР, особливості Куньмінської ініціативи); відомі індійські політологи П. Стобдан та К. Сантанам з Інституту оборонних студій та аналізу в Делі (вивчали особливості співробітництва Індії та країн Центральної Азії в транспортній сфері).

За часів «холодної» війни про розбудову транспортних коридорів у Південній та Південно-Східній Азії навіть не йшлося. Протистояння в трикутнику Індія — КНР — Пакистан на півночі та заході Індостану, підтримка Індією політики В'єтнаму в конфліктах в Індокитаї, яка відвернула від країни проамериканських членів організації АСЕАН, ізоляціоністська політика військової диктатури Бірми робили неможливими будь-які спільні проекти зазначених країн. Розпад СРСР та соцтабору країн усунув ідеологічні перешкоди для налагодження співробітництва між різними регіонами Азії. Проникнення на індійський ринок споживчої продукції з розвинутих країн світу, викликане лібералізацією митного та інвестиційного законодавства Індії на початку 1990-х років, дуже занепокоїло місцевого товаровиробника, який почав шукати альтернативні ринки для збуту своїх виробів. Оскільки вимоги в країнах Азії до якості індійської продукції були низькими, нові транспортні коридори мали сприяти її поширенню в сусідніх регіонах і захистити підприємства від можливого банкрутства. Нарешті, багато північних та центральних перенаселених штатів Індії до 1991 р. взагалі не брали участі у зовнішній торгівлі, що частково визначало маргінальне становище країни на світовому ринку. Отже, подолати бідність на півночі Індії та створити нові робочі місця можна бу-

**Ігнат'єв Павло
Миколайович** —
кандидат політичних
наук, доцент Інституту
міжнародних відносин

ло завдяки започаткуванню торговельно-економічних зв'язків із сусідніми країнами.

Важливим механізмом, за допомогою якого планувалося сприяти розбудові транспортних коридорів, стала Південноазійська асоціація регіонального співробітництва, в рамках якої сторони домовилися про конкретні заходи з розбудови транспортної інфраструктури. Організація, що складалася з 7 країн Південної Азії, була формально розширена 12 листопада 2005 р. шляхом приєднання Афганістану як повноправного члена, що дало їй можливість просунути углиб континенту [1].

Завдяки розбудові транспортних коридорів в Азії правляча еліта Індії має намір вирішити низку важливих народногосподарських завдань:

подолання ізоляції північних та центральних регіонів країни, зокрема відсталих штатів БІМАРУ, які ще називають «хворими» (Біхар, Мадх'я-Прадеш, Раджастхан та Уттар-Прадеш), що демонструють найвищий в індійській федерації рівень народжуваності та мають примітивну економіку аграрного типу, функціонування якої позначене масовим сезонним безробіттям. Штати посідають одні з останніх місць в Індії за такими показниками, як освітні та медичні послуги, соціальні витрати, інвестиційні надходження [2]. Задля подолання їх відсталості планується торговельно-інвестиційне зближення з прикордонними районами КНР та Пакистану безпосередньо через лінію спільного кордону або через Непал, Бутан та М'янму;

боротьба економічними методами із сепаратистськими тенденціями в 7 північно-східних штатах Індії, географічно відособлених від решти території країни та населених монголоїдними племенами, які сповідують християнську віру. Відсутність економічних альтернатив та той чинник, що з Індією ці федеральні одиниці пов'язує тільки 2 відсотки їх території, призводить до виявів сепаратизму, тому індійська політична еліта вважає, що розвиток торгівлі регіону з суміжними країнами сприятиме стабілізації ситуації. У цьому контексті передбачається поєднання дорожньою інфраструктурою північного сходу Індії з Південно-Східною Азією безпосередньо чи через територію Бангладеш;

залучення прямих закордонних інвестицій за межами регіону та створення інтегрованої транспортної мережі в Азії, складовими якої є залізничні та автошляхи через півострів Індостан, Туреччину та Іран з їх продовженням до країн Європи. Штати півдня Індії зацікавлені в таких проектах, оскільки динамічний розвиток їх економіки не кореспон-

дується з відсталою транспортною інфраструктурою, внаслідок чого постають проблеми з вивезенням готової продукції на світовий ринок та ввезенням капітального обладнання, необхідного для подальшого нарощування промислового виробництва. Оскільки погодні умови над Бенгальською затокою можна охарактеризувати як складні і непередбачувані, то порти сходу країни відзначаються низькою ефективністю. Це актуалізує питання створення залізниць та автобанів на півдні країни, що поєднують через Індію та Пакистан з Бангладеш та М'янмою.

Таким чином, кожен індійський регіон має власні причини бути зацікавленим у розбудові транспортної інфраструктури із суміжними країнами. Розширення мережі доріг Індії традиційно пов'язують з трьома напрямками. Поперше, **іранський транзит** через Аравійське море та Каспійський регіон з подальшим розгалуженням на різні регіони країн СНД. Цей маршрут дає змогу індійській продукції потрапити в обхід Пакистану до Афганістану, пострадянських країн Центральної Азії та азійської частини Російської Федерації. По-друге, **південносхідний транзит**, що пролягає в напрямку держав АСЕАН через територію М'янми та Бангладеш. Нарешті, транспортні з'єднання між Індією та КНР, що мають найдинамічніші економіки в регіоні та значний спільний кордон, а отже, через свої ресурсні та демографічні характеристики практично мають стати найбільшими торговельно-інвестиційними партнерами в Азії.

Бажання індійської правлячої еліти відновити традиційні економічні зв'язки, що існували з республіками Радянського Союзу за часів «холодної» війни, активізувало зусилля на іранському напрямку. У вересні 2000 р. було укладено Санкт-Петербурзький договір між Іраном, Індією та Російською Федерацією про створення транспортного коридору «Південь — Північ», який поєднав би Індію та Російську Федерацією комбінованим сухопутно-морським шляхом через Центральну Азію. Оскільки однією з головних перешкод у торгівлі обох країн була визнана значна просторова віддаленість між РФ та Індією (понад 16 тис. кілометрів морського шляху), договір мав поліпшити торговельні показники завдяки коротшому маршруту порівняно з тим, що пролягає через Суецький канал. Угода започаткувала цікавий проект, що представляє шлях для перевезень товарів із західноіндійського міста Мумбаї через Іран, транзитом Каспійським морем до території Російської Федерації. Так, вантажі переміщуються через іранський порт Бендер-Аббас на узбережжі Перської затоки до порту Бендер-Ензелі на Каспійському морі й далі морським шляхом до Астрахані, розташованої біля місця впадіння Волги в мо-

ре, а звідти — до Санкт-Петербурга з можливістю поширення гілок додаткового транспортування до Гельсінкі та Гамбурга. Отже, з'явився найкоротший шлях, що поєднує Балтійське море з Індійським океаном, а Північну Європу — з Південною Азією [3].

Цей маршрут мав також подолати надмірну залежність російських підприємств від українських портів Одеси та Іллічівська й обмежену доступність «морських воріт» Російської Федерації для контейнерних вантажів, що прямують із Азії. Індія теж мала намір отримати додаткові дивіденди, адже до участі в проекті можуть залучитися країни, що мають вихід до Каспійського моря, а це сприятиме поширенню її економічної присутності в Закавказзі та Центральній Азії. Крім того, Індія (1,1 млрд. осіб), Російська Федерація (145 млн.) та Іран (70 млн.) мають значні споживчі ринки, що додає привабливості цьому маршруту. Потенційно новий транспортний коридор міг використовуватися для перевезення енергоносіїв. Індія — нетто-імпортер нафти та газу, зацікавлена у диверсифікації їх постачання і обмеженні частки імпорту, що надходить з Перської затоки. Російська Федерація офіційно заявила, що проект «Південь — Північ» можна порівняти за пропускною спроможністю з Суецьким каналом, він надасть динамізму торгівлі Азії з Північною Європою. Очікувалося, що цим шляхом будуть перевозити 12—15 млн. тонн вантажів щороку, а перевезення кожного контейнера буде на 30 відсотків дешевше, ніж Суецьким каналом [4].

Шість років від дня появи транспортного коридору дають змогу підвести деякі підсумки. Проект уже сприяв істотному підвищенню завантаженості 11 великих портів, розташованих на узбережжі країн Каспійського моря. Значно збільшилися обсяги обміну нафтопродуктами між регіонами Перської затоки й Каспію, з одного боку, та нетто-імпортерами енергоносіїв, з другого. Разом з тим транспортний коридор є досить ризикованим для інвестування через те, що в ньому бере участь як ключова транзитна країна Іран, який вже тривалий час намагаються ізолювати США, зважаючи на його ядерну програму, опозицію близькосхідному мирному процесу й підтримку організації шіїтів «Хезболла» на території Лівану. Не виправдалися надії на скорочення транспортних витрат й істотне прискорення транспортування вантажів з Європи до Азії. На перешкоді стала бюрократична машина як в РФ, так і в Ірані. Через постійні перевірки на кордонах та на території Російської Федерації, а також неефективні процедури перевантаження час перебування вантажів у дорозі сягає 50 днів. Річ у тому, що каспійський маршрут використовують пред-

ставники організованих злочинних угруповань у Російській Федерації для контрабанди осетрових риб та ікри з Каспійського моря та наркотиків з Середнього Сходу до міст РФ, тому перевірка вантажів тут досить ретельна. Питання щодо функціонування коридору ускладнює невирішеність статусу Каспійського моря й те, що Іран, з одного боку, Російська Федерація, Азербайджан та Казахстан, з другого, ніяк не можуть поділити його акваторію, що відповідало б інтересам усіх зацікавлених сторін. Проблему погіршують періодичні військово-морські навчання ВМС країн Каспію, які оглядачі називають «бряцанням зброєю» [5].

Другий напрямок (**східний**) має проходити через М'янму або одночасно через М'янму та Бангладеш, які є наземним мостом для індійських товарів до країн Південно-Східної Азії. На початку 1990-х років політична еліта Індії за прем'єрства Нарасімхи Рао прийняла рішення про розбудову політичних, торговельно-економічних та культурних відносин з країнами АСЕАН, що отримала назву «Політика погляду на Схід». Вона задумувалася на протигагу КНР, відносини з якою у Індії були незадовільними. У контексті цієї політики правляча еліта Індії вирішила приділити особливу увагу розвитку стосунків з М'янмою. У свою чергу, країни АСЕАН вбачають у Китаї основну загрозу своїй національній безпеці з огляду на посилення економічного та військового впливу офіційного Пекіна, тому зацікавлені в економічному зближенні М'янми з Індією. Вони переконані, що зростання товарообігу між Індією та АСЕАН через територію М'янми частково нівелює потужний китайський вплив на її генералітет, що узурпував владу в країні. Для офіційного Делі М'янма важлива також зі стратегічних міркувань. Це найбільший за площею східний сусід та важлива прикордонна країна, що пропонує альтернативний вихід до Бенгальської затоки та Андаманового моря для 7 географічно замкнених штатів сходу Індії. М'янма розташована на перетині Східної, Південної та Південно-Східної Азії, має перспективні поклади нафти та природного газу, а також всі можливості для перетворення на головний транспортний вузол регіону, оскільки китайські інженери вже створили низку доріг та супутню інфраструктуру, що поєднують М'янму з відособленими районами КНР на її півдні [6].

Зменшенню економічної незалежності М'янми від КНР мала слугувати 165-кілометрова дорога Море — Таму (південний схід штату Маніпур) — Калева між Індією та М'янмою, відкрита для експлуатації 1995 року. Їй передувала Угода 1994 року про прикордонну торгівлю, якою передбачалося, що суміжні

райони обох країн можуть здійснювати торговельні операції без мита та квотування продукції. Індія має намір поєднати великі річки північно-східних штатів з портами М'янма в межах проекту Каладан й істотно розширити бірманський порт Сітгве, цим самим подолавши залежність від транзиту товарів територією Бангладеш, політична еліта якої відкрито сповідує антиіндійські погляди. Обіцяючи надати Індії для цього свою територію, М'янма у відповідь вимагає істотної фінансової допомоги у відновленні старих доріг та будівництві нових [7].

Вважалось, що північний схід Індії стане воротами до динамічної АСЕАН, що підвищить його економічний статус в очах можливих стратегічних інвесторів, а також сприятиме скороченню безробіття серед місцевих племен. Однак нині М'янма перебуває в міжнародній ізоляції, що викликано придушенням військовою хунтою виступів демократично налаштованого населення в серпні 2007 р. та небезанням країни отримувати міжнародну допомогу після руйнівного урагану «Наргіс» у травні 2008 року. Відомо також, що М'янма — один з головних постачальників наркотичних речовин до Індії, що призводить до посилення перевірок товаропотоків у прикордонних районах між країнами.

М'янма — не єдиний партнер Індії на південному сході Азії. Нині реалізується проект Ганг — Меконг, що має поєднати країни Індокитаю з Індією комбінованим автомобільно-річковим транспортом та культурними зв'язками у сфері освіти, науки та туризму. Угоду про реалізацію проекту було підписано 10 листопада 2000 р. у В'єт'янні, а його учасниками стали Індія, М'янма, Таїланд, Лаос, В'єтнам та Камбоджа. Поза проектом залишилися КНР та Бангладеш, імовірно за ініціативою Індії, яка аргументувала це тим, що хоча територією Бангладеш і тече Ганг, у країні нібито немає буддистської культурної спадщини, а організація має об'єднати цивілізаційно близькі країни. Насправді, Індія не бажала залежати від непередбачуваної антиіндійської еліти в Дацці під час прийняття важливих інтеграційних рішень. Офіційне Делі бажало також, щоб це угруповання було ексклюзивним клубом, в якому від регіону Південної Азії була тільки Індія як незаперечний лідер. Щодо запрошення до лав організації КНР, де, до речі, бере свій початок Меконг, то Індія виступила проти, мотивуючи тим, що КНР вже задіяна в Меконгській ініціативі, а отже, китайська сторона своєю участю в роботі цієї організації дублюватиме заходи, що реалізовує попереднє інтеграційне угруповання [8].

Акцент зроблено на туризмі, культурній та освітній співпраці, тому проект можна розгля-

дати поки що як спробу культурного зближення між різними регіонами Азії. Індія оголосила про бажання «поділитися» інформаційними технологіями та здобутками фармацевтичної галузі з 5 країнами Південно-Східної Азії і приймати на навчання до своїх технічних ВНЗ їх громадян. Сторони також домовилися про створення туристичних маршрутів, які включатимуть священні для буддистів місця у 6 країнах, що підписали В'єт'янську угоду. Однак важливіше, що в діяльності організації простежується чітка транспортна складова. Зокрема, сторони висловили бажання розвивати Транс-азійську залізницю та транспортний коридор Захід — Схід, що мають поєднати Південну та Південно-Східну Азію. Планується розбудова авіаційних мостів між столицями та створення телекомунікаційної інфраструктури, передбачається спрощення візових формальностей, розробка комбінованих річково-наземних транспортних і туристичних маршрутів [9].

Організація має непогані перспективи. Хоча її цілі переважно культурні й транспортні, не можна виключати активізації торговельної складової. Меконг — одна з найбільших річок Азії, але за часів «холодної» війни співробітництво країн в її руслі практично не розвивалося через В'єтнамську війну та Камбоджійську кризу. За глобалізаційних процесів ситуація в регіоні змінилася. Густозаселені райони долин річки Ганг та Меконг мають потужний економічний, а головне, ресурсний потенціал. Господарства Меконгу є одними з найбільших експортерів рису, а індійські фермери — пшениці, Індія вже тривалий час відчуває дефіцит лісових ресурсів, а вивезення круглого лісу є головною експортною спеціалізацією мешканців регіону. Туризм може принести неабиякі дивіденди, адже Південна та Південно-Східна Азія є суміжними регіонами з близькою архітектурною спадщиною. Мешканці Індокитаю сповідують переважно буддизм, отже, індійсько-непальське «золоте коло буддизму», що включає штат Бігар та місто народження Будди Лумбіні, може виявитися досить привабливим маршрутом для мешканців Південно-Східної Азії, звичайно за розбудови транспортної інфраструктури. З погляду індійських туристів-паломників значний інтерес викликатиме комбінований туристичний маршрут Бангкок — Ангкор-Ват — Луанг-Прабанг — Сукхотай. Не можна виключати приєднання до В'єт'янської угоди Шрі-Ланки, яка є країною з найдавнішою у світі державною традицією буддизму тхеравадської гілки.

На зустрічі членів організації в Манілі 2007 р. індійська сторона запропонувала створити спільну комісію, завданням якої стала розробка планів з відновлення буддистських культурних монументів, що належать до

світової спадщини людства. Також члени організації домовилися про негайне візове та транспортне сприяння подорожам своїх громадян до таких районів. У Камбоджі було відрито музеї традиційних азійських текстильних виробів, який фінансує індійська сторона, а експонати надходять з решти країн організації. Щодо транспортних ініціатив, то сьогодні триває проектування величезної залізниці, яка має поєднати Ханой та Делі, а також транспортного коридору Східна Індія — М'янма — Таїланд [10].

Разом з тим під час реалізації проекту можуть постати певні перешкоди. По-перше, це потужна китайська економічна присутність в регіоні. Значні комерційні інтереси в М'янмі та Лаосі має також найзаможніший у Південно-Східній Азії Сінгапур, оскільки ділові люди цієї країни-острова налагодили тут вирубування лісів та вивоз риби, активні пошуки нафти та газу. По-друге, до басейну Меконгу належать найбідніші країни АСЕАН, а рівень добробуту мешканців східної та північно-східної Індії є також нижчим за середньо-індійський, що перешкоджає розвитку торгівлі та поживавленню туристичних потоків. У країнах Меконгу за межею бідності перебуває 52 млн. осіб, сконцентрованих переважно у сільській місцевості. Тому поки що можна говорити про культурні та туристичні обміни мешканців столичних мегаполісів. Гангу та Меконгу властиві руйнівні паводки, що становить безпосередню загрозу транспортному сполученню [11].

У контексті зближення Індії з країнами Південно-Східної Азії значна увага приділяється розбудові транспортної інфраструктури міжнародного значення. Індійські підприємства перетворюються на важливого гравця в будівництві Трансазійської залізниці (TAR), більш відомої як «залізничний шовковий шлях», що пролягатиме від Сінгапура до Стамбула з наступним розгалуженням до Європи загальною довжиною 81 тис. кілометрів. Територія Індії входить за планом до так званого південно-східного коридору, який включає країни Середнього Сходу, Індію, Пакистан, М'янму, китайську провінцію Юньнань, Малайзію та Сінгапур, довжиною 12,5 тис. кілометрів. Одна з найбільших проблем — це різна ширина залізничної колії: у Південній Азії вона дорівнює 1676 міліметрів, у Південно-Східній — 1000 мм. Цікаво, що з транспортного коридору, який розбудовували з 1992 р., на тривалий час «випала» така важлива регіональна країна, як Бангладеш (вона побоювалася, що її участь у трансазійському проекті легітимізує права Індії на транзит товарів її територією, хоча насправді йдеться про міжнародний проект міжрегіонального значення). Тільки у 2007 р. офіційна Дакка по-

годилася приєднатися до цієї ініціативи. Якщо задум буде реалізовано повністю, він стане важливою складовою для економічного та культурного зближення всіх країн Азії, сприятиме динамічному розвитку економіки тих країн континенту, що не мають виходу до океанічних та морських шляхів. Індія зможе через свою велетенську мережу залізниць пропускати вантажі з ізольованих районів гімалайських країн і не залежатиме від Пакистану в торгівлі із Західною Азією [12].

Створення транспортної інфраструктури на китайському напрямку в національних інтересах Індії та КНР. Від транзиту до Індійського океану територією Індії залежать Непал, Бутан та Тибетський автономний район КНР, для яких характерна замкненість території. На сучасному етапі КНР має переважно внутрішні проблеми: нерівномірність розвитку різних регіонів країни, що виявляється у відставанні північних та західних провінцій від південних та східних у таких питаннях, як демографічний потенціал та рівень економічного розвитку. Для китайських автономних районів також характерні сепаратистські тенденції та відсутність міжнародного інвестування в їх народногосподарській комплекс. Відповідно, КНР зацікавлена у залученні своїх відсталих районів до регіональних інтеграційних проектів, оскільки це дасть змогу збільшити потік переселенців з центральних районів країни, зокрема з району міжмор'я між Янцзи та Хуанхе, і поживавити економічну активність у своїх автономіях завдяки «прорубанню вікна у світ» для них через прикордонні країни.

Реалізація таких проектів може відбуватися як безпосередньо між КНР та Індією, так і через Непал, Бутан, М'янму та Бангладеш. Непал розташований між двома найдинамічнішими економіками цієї частини Азії, тому перетворення країни на головну транзитну територію регіону виглядає досить привабливо. Крім того, південна частина КНР вже кілька років прив'язана до портів Пакистану та М'янми, що, враховуючи її більш ніж чотирикілометровий кордон з Індією на Тибетському плато, для офіційного Пекіна економічно невигідно. Тибет подаремно називають мінеральною скарбницею Азії, адже тут є значні поклади залізних та уранових руд, хрому, марганцю, титану, мідний та цинковий пояси. Умови ведення сільського господарства на пустельному Тибетському плато з високірним континентальним кліматом несприятливі. Тому політична еліта КНР планує розмістити в Тибеті високотехнологічні виробництва та переселити сюди частину населення з центральних регіонів, а продовольчу проблему розв'язувати завдяки завезенню продо-

вольства з рівнинних районів КНР, а також з Індії. Найпростіший шлях для збуту продукції підприємств Тибету — продаж її в перенаселених північних індійських штатах. Китай та Індія в 2006 р. ввели в дію новий транспортний коридор, що проходить через перевал Нагу Ла і поєднує між собою Сіккім та Тибетський автономний район. Від зростання товарообороту між Індією та Китаєм безумовно виграють і Непал з Бутаном, для яких діловий туризм та транзитні платежі можуть зіграти роль каталізатора економік. Наразі ці країни значною мірою залежні від торгівлі з Індією, а частка індійських складних виробів (транспортних засобів та капітального обладнання) в їхньому народному господарстві наближається до 90 відсотків.

Непал зацікавлено спостерігає за китайською модернізацією доріг у Тибеті. Розпочавши експлуатацію 2006 р. найвищої у світі залізниці від Пекіна до Лхаси, Китай має намір продовжити її гілку до непальського кордону, цим самим надавши нового поштовху регіональній торгівлі. До осені 2005 р. Тибет залишався єдиним регіоном КНР, не поєднаним з центральними районами залізничною мережею. Враховуючи поганий стан одноколійних доріг з ґрунтовим покриттям у Тибеті, залізниця майже вдвічі пришвидшила товарообіг з іншими районами КНР. Непал хоче стати частиною цього процесу. В квітні 2005 р. тодішній король країни Гіанендра запропонував індійським та китайським інвесторам побудувати 7 автомобільних шляхів сполучення, які поєднали б північні та південні кордони Непалу, а також одну залізничну гілку між зазначеними регіонами. Це призведе до значного припливу інвестицій до гімалайської країни та сприятиме виникненню тут допоміжних центрів зі страхування перевезень та зберігання продукції, розквіту прикордонних міст, облаштуванню їх телекомунікаціями та готелями, створенню додаткових робочих місць. Транспортні коридори також частково розв'яжуть проблему дорогих енергоносіїв у Непалі, які постійно імпортують з території Індії, оскільки в країні побудують великі нафтохранища, необхідні для задоволення потреб транзитного товаропотоку [13]. Однак налагодження «моста» між Індією та КНР через Непал є вкрай повільним. Нині ситуація в Непалі залишається досить непевною, адже країна перетворилася з монархії на республіку після 239 років існування традиційного індуїстського королівства, і король Гіанендра втратив усі свої привілеї. У травні 2008 р. до влади прийшли радикальні маоїсти, з якими індійська та китайська еліта тільки шукають спільну мову.

Від створення нових транспортних коридорів виграє не тільки Тибет, а й увесь західний Ки-

тай. У 2003 р. китайський прем'єр-міністр Вень Джибао заявив, що з бюджету країни буде виділено 85 млрд. доларів США для розвитку інфраструктури та промисловості в 11 адміністративних одиницях країни, переважно прикордонних та населених етнічними меншинами. До цієї програми була також додана так звана Куньмінська ініціатива (названа на честь адміністративного центру провінції Юньнань), започаткована 1999 р., суть якої зводиться до розбудови торгівлі й транспортної інфраструктури в чотирикутнику Юньнань — транзитні території Бангладеш та М'янми — північно-східні штати Індії задля відновлення торговельного обміну на напрямку Ассам-Юньнань [14].

Зазначена адміністративна одиниця (в перекладі назва Юньнань означає «південь, вкритий хмарами») виступає природним мостом КНР з Південною та Південно-Східною Азією через стратегічне південно-західне розташування на перетині кількох державних рубежів. Провінція має спільний кордон з Тибетським автономним районом, М'янмою, В'єтнамом та Лаосом. Населення адміністративної одиниці — 44,1 млн. осіб, але дотепер в її економіці домінували туризм та сільськогосподарське виробництво, а отже, вона значно поступалася багатьом іншим провінціям КНР за рівнем розвитку. Ця провінція вже має природний торговельний коридор — річку Ланканг, яку за межами регіону називають Меконгом. Беручи свій початок тут, вона протікає через М'янму, Лаос, Таїланд, Камбоджу та В'єтнам і впадає в море біля Хошиміна. Китайські підприємства, які вже тривалий час економічно присутні в М'янмі, любляли створення транспортної мережі, що нині пролягає річкою Іраваді в напрямку до Бенгальської затоки. Водний шлях Іраваді є воротами до океанських шляхів сполучення для провінцій Сичуань та Юньнань, які мають замкнене географічне розташування. Куньмінська ініціатива може створити потужний торговельно-інвестиційний центр на східних кордонах Індії і посилить економічну залежність Бангладеш від офіційного Пекіна. Отже, Індії необхідно визначитися зі своїм ставленням до цього проєкту [15].

Поки що Делі не виявляє особливої зацікавленості до практичної реалізації Куньмінської ініціативи, незважаючи на досить вигідні пропозиції КНР поєднати авіаційним та залізничним сполученням місто Куньмін та економічну столицю сходу Індії Колкату. КНР також пропонує відбудувати знамениту дорогу Джозефа Стілвелла — «лінію життя» для окупованого японськими військами Китаю в роки Другої світової війни, яка пролягала через Британську Індію та Бірму до південного заходу Китаю. З 1961 р. дорога довжиною

1736 кілометрів не функціонує через прикордонні сутички в Тибеті. Нині дорога відбудована в Юньнані, і китайські компанії ремонтують її окремі ділянки в М'янмі, а на індійській стороні кордону роботи йдуть дуже повільно в штаті Ассам [16].

Чому Індія не зовсім сприймає інтеграційні ініціативи КНР? Імовірно, Делі завжди з підозрою ставилося до спроб Китаю економічно утвердитися в Південній Азії, а тут йдеться про стратегічно важливий регіон, де наявні сепаратистські тенденції в 7 індійських північно-східних штатах, оточених з усіх боків прикордонними країнами. Розвиток економіки цих федеральних одиниць відповідає національним інтересам Індії, однак можливе домінування китайських підприємств не вітають індійські можновладці, які бояться, що дешеві китайські товари знищать слабкого товаровиробника в цьому регіоні. Індія тримає на північному сході досить значні військові контингенти і має мережу баз та зон безпеки, тому не зацікавлена у вільному пересуванні тут китайських туристів чи комерсантів. Однак проблеми з реалізацією не зводяться до індійсько-китайського суперництва. Серед потенційних труднощів також відзначають дороговизну прокладання доріг у складній з топографічного погляду місцевості сходу Індії. Зокрема, шляхи сполучення пролягатимуть через схили, джунглі та вологі тропічні ліси, відомі руйнівними повеннями та партизанськими бойовими діями. Бангладеш також відмовляється надати транзитні потужності індійським північно-східним штатам у напрямку до Кolkати, а Індія, у свою чергу, не має наміру забезпечувати її торговельним компаніям земельний коридор через свої північно-східні штати до кордонів КНР [17].

Створення транспортних коридорів в Азії не буде повноцінним без розбудови подібної інфраструктури на півострові Індостан. У цьому контексті необхідне порозуміння між Індією та Пакистаном з огляду навіть не на економічні та демографічні, а саме геополітичні чинники. Географічне розташування Пакистану на заході Південної Азії перетворює його на природні ворота до Центральної Азії, а центральне розташування Індії на півострові Індостан гарантує пакистанським товарам доступ до другої в світі за довжиною залізничної мережі та їх транзит до інших країн регіону. Нині більша частка торговельних операцій Пакистану з країнами Південної Азії відбувається морським шляхом, що, враховуючи постачання продукції з низьким ступенем обробки та значні відстані транспортування, є економічно невигідним. Набуття Афганістаном членства в СААРК робить перспективними нові транспортні коридори через цю країну в напрямку

до Центральної Азії і сприятиме економічному зближенню Афганістану та Пакистану, які поєднає інтегрована транспортна інфраструктура [18].

Розбудова транспортних коридорів на півострові Індостан постійно відкладалася, хоча проекти були. Крім суто політичних суперечностей між країнами Індостану, мали місце й економічні причини. Зокрема, є питання щодо невідповідності дорожнього потенціалу: в Бангладеш головним видом транспорту є річковий, в Індії — залізничний, у Пакистані — автомобільний. Більшість шляхів сполучення в Південній Азії не мають належного покриття, а представлені ґрунтовками. Значною проблемою є також незначна кількість мостів та переважання двосмугових доріг, заповнених населенням та свійськими тваринами. Індійський «флот вантажівок» буквально домінує в Південній Азії, що викликає дисбаланс у торговельних потоках. Наявність бюрократії та посилена охорона кордонів з індійського боку, доповнена постійними перевітками вантажів у рамках кампаній із боротьби з тероризмом, лише ускладнює ефективність перевезення товарів. За кількістю інцидентів на дорогах та залізницях Південна Азія вже тривалий час випереджає решту регіонів Азії (на країну припадає тільки один відсоток автомобілів у світі, а в аваріях гине понад 6% серед усіх загиблих на автошляхах світу). Індійські залізниці взагалі відомі аваріями зі значними матеріальними збитками [19].

Висновки. Таким чином, основні проекти транспортних коридорів, в яких бере участь індійська сторона, поділяються на три категорії. Це маршрути Індія — Іран — Центральна Азія — РФ, Індія — Південно-Східна Азія та Індія — КНР. Перший напрямок є пріоритетним для інтеграції штатів півдня та заходу Індії в світову економіку, другий та третій — сприятимуть налагодженню транспортних зв'язків східних та північних федеральних одиниць з прикордонними країнами. За умови реалізації цих проектів істотно збільшиться товарообіг, будуть створені нові робочі місця. Від поєднання транспортною мережею різних регіонів Азії найбільше вирає Індія, яка може перетворитися на провідний сервісно-транзитний центр континенту. Це призведе до якісного поліпшення інфраструктури, нових інвестицій, пожвавлення торгівлі та туристичних потоків між Індією та країнами суміжних регіонів Азії. Однак нині доводиться констатувати, що у питанні розбудови транспортних коридорів є ще багато перешкод. Негативну роль у повільному процесі розбудови транспортних коридорів відіграють політичні суперечності між Індією та Пакистаном, включення світовою спільнотою низки країн (М'янми, Ірану),

що беруть участь в транспортних коридорах, до переліку міжнародних парій; політична нестабільність в Афганістані, Непалі, М'янмі, північно-східних штатах Індії; складні кліматичні умови над Бенгальською затокою, зони підвищеної сейсмічної активності на Середньому Сході.

Джерела

1. *Afghanistan* becomes SAARC member // Dawn. — 2005. — November 14.
2. *BIMARU* or bimari//The Hindu business line. — 2005. — August 12.
3. *Transport* link with Russia to be opened // The Hindu. — 2002. — May 21.
4. *Regine A. Spector*. The North-South transport corridor. The Central Asia-Caucasus Analyst. — 2002. — July 3. — http://www.cacianalyst.org/view_article.php?articleid=61
5. *The Hindu*. North-South corridor in the doldrums. — 2005. — September 13.
6. *Allison Tony*. Myanmar shows India the road to Southeast Asia // Asia Times. — 2001. February 21.
7. *Indo-Myanmar* relations: a review. Paper 2043. South Asia Analysis Group. — <http://www.saag.org/papers21/paper2043.html>

8. *The Mekong-Ganga* initiative // The Hindu. — 2000. — November 28.
9. *Tran* Asian highway. Wikipedia. Internet encyclopedia. — http://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Asian_Railway
10. *Mecong-Ganga* policy brief. Publication of Research and Information system for developing countries, 2007.
11. *The Mekong-Ganga* initiative.
12. *India's* rail-building challenge //Asia times. — 2007. — January 3.
13. *Nepal* viewed as transit for China, India linkage // People's Daily. — 2005. — May 25.
14. *Their West*, Our East. — The Telegraph (Calcutta). — 2003. — September 4.
15. *Yunnan* looks to enhance ties with India // The Hindu. — 2005. — January 18.
16. *Developing* the Northeast the Yunnan way // The Hindu. — 2006. — October 6.
17. *India — China*: Competing development partners // Asia Times. — 2003. — July 10.
18. *Raja C. Mohan*. Trade-offs on transit // The Hindu. — 2004. — August 12.
19. *Bumps* ahead for India's auto industry // Asia Times. — 2005. — September 16.