

ПОТЕНЦИАЛ УЧАСТИЯ ИНДИИ В ВЕЛИКОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ

Бобрик П.П.* (Россия, г. Москва)

***Аннотация.** В статье изучаются проблемы выстраивания долгосрочных транспортных сообщений Индии с внешним миром. Рассматривается геополитическое положение страны в мире. Констатируется текущее доминирование морского транспорта в торговле при слабо развитых сухопутных корреспонденциях, и рассмотрены объективные факторы, препятствующие последним. Обсуждается неприемлемость текущего китайского видения Шелкового пути для страны, что не позволяет сделать этот проект действительно евразийским. Предлагается меридиональный сухопутный коридор из Центральной Азии до Индии с целью интеграции страны в общий евразийский транспортный каркас.*

***Ключевые слова:** великий шелковый путь, Индия, евразийский транспортный каркас, сухопутные коридоры*

Введение

Индия является одним из главных центров человеческой цивилизации. Страна, наряду с Китаем, обладает крупнейшим в мире населением около 1,4 млрд. человек, а экстраполяция текущих демографических трендов однозначно говорит об уверенном первом месте на ближайшее десятилетие. По паритету покупательной способности ее валовый внутренний продукт (ВВП) входит в пятерку крупнейших на планете. При этом невысокие заработные платы способствуют дальнейшему росту деловой активности, что на фоне падения темпов роста китайского ВВП выводит страну в число мировых лидеров по приросту мирового продукта. В стране одни из лучших климатических условий в мире, что создает великолепные условия для развития сельского хозяйства и поддержания высокой плотности населения. У Индии очень удачное внешнее расположение в центре Индийского океана. Страна владеет рядом высокотехнологичных производств, конкурентных в мировом разделении труда. Страна обладает ядерным оружием, и одной из самых сильных армий мира.

Все перечисленное однозначно говорит о том, что любой евразийский и мировой процесс должен предполагать, в той или иной степени, вовлеченность в него Индии. В частности, задача выстраивания евразийского транспортного каркаса обязательно должна ответить на вопрос: каким образом Индия будет коммутировать с прочими территориями Евразии?

Вопрос особенно обострился после демарша Индийской делегации на китайском саммите 12–13 мая [13], посвященном Великому Шелковому пути (ВШП), где высшие государственные чины Индии вообще не приехали на заседание. При этом были сделаны крайне жесткие заявления по поводу Китая вообще и проводимой им транспортной политике в частности. А без Индии нельзя считать проект «один пояс – один путь» действительно евразийским.

В статье анализируется геополитическое расположение Индии на планете, рассматриваются географические особенности ее расположения, делаются выводы о предпочтительности для Индии тех или иных торговых направлений и на их основании формируется общее отношение Индии к различным процессам транспортной интеграции на континенте. В частности, показано, что для Индии текущее толкование проекта Великий шелковый путь как минимум неинтересно, а по отдельным вопросам просто неприемлемо. Это и было глубинной причиной такого ее отношения к прошедшему 12–13 мая китайскому саммиту.

* Бобрик Петр Петрович, снс., Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт проблем транспорта им. Н.С. Соломенко Российской академии наук, к.ф.-м.н.

1. Особенности географического расположения Индии

Чтобы планировать транспортные коридоры на десятилетия вперед, надо опираться не текущую экономическую или политическую ситуацию, а на физическую карту мира. Страны могут меняться, месторождения, к которым идут дороги, могут быть выработаны, но горы и заливы вряд ли сильно изменятся в ближайшие тысячелетия.

Достаточно беглого взгляда на физическую карту мира, чтобы убедиться в великолепном географическом положении Индии. Страна глубоко вдается в Индийский океан, что выводит ее в центр очень обширной территории. Вокруг нее находится восточное побережье Африки, Аравийский полуостров, нефтяная бочка планеты в виде Персидского залива, Иранское нагорье, Индокитай, Индонезия, Австралия. Все эти территории с очень высоким потенциалом развития. Африка входит в число регионов с наивысшими темпами роста ВВП. Страны Индокитая и Индонезия суммарно обладают населением свыше полумиллиарда человек. В Австралии одна из лучших в мире сырьевая база полезных ископаемых. И самая дешевая в мире нефть в Персидском заливе.

Все перечисленные территории находятся в экваториальной зоне земли с самой высокой солнечной радиацией. Это создает великолепные условия для развития зеленой энергетики. Например, в Индии уже очень распространены солнечные печи для приготовления пищи, что не требует сжигания невозобновляемых энергоносителей. Вкупе с высоким уровнем осадков в восточной Африке, Индокитае и Индонезии, интенсивная солнечная радиация приводит к великолепным условиям для сельского хозяйства, что делает эти территории важным ресурсом в продовольственном обеспечении планеты.

И все эти территории Индия обречена транспортно обслуживать ввиду своего центрального по отношению к ним положения. [6, 15] Другими словами, с точки зрения географии Индия имеет существенные предпосылки для доминирования во всех регионах, примыкающих к Индийскому океану. Могу высказать свое личное мнение, что более хорошего геополитического положения в мире просто не существует.

2. Морской тип территории Индостана

Морской транспорт является доминирующим в мире. Главным его преимуществом является зона охвата, включающая весь мировой океан. Напротив, сухопутные виды транспорта ограничены границами континентов, что не позволяет осуществлять многие необходимые перевозки.

Морской транспорт обладает очень высокой эффективностью в смысле отношении затрат энергии на тонно-километр, что позволяет дешево перемещать большие партии товаров и формировать крупные мировые рынки с низкой себестоимостью ресурсов. [10]

Есть у морского транспорта и недостатки. Главным из них является то, что морской транспорт доступен не везде, что не позволяет использовать его повсеместно. В частности, люди живут на земле, но именно там корабли не ходят. Это приводит к необходимости дополнительной перевалки грузов, удорожающей транспортировку.

Морские маршруты вынуждены огибать извилистую береговую линию, что приводит к увеличению коэффициента перепробега. Также у морского транспорта невысокая скорость перемещения, что не позволяет его использовать для срочных доставок. Но, несмотря на эти недостатки, они не являются определяющими, и морской транспорт по праву занимает первое место в мире среди всех прочих видов транспорта.

Как говорилось в предыдущем разделе, Индия находится почти в центре Индийского океана. Поэтому с большинством своих географических соседей она может торговать посредством самого эффективного на данный момент морского транспорта. Кроме того, у нее очень протяженная береговая линия с крупными портами.

Все это приводит к тому, что на данный момент большинство внешних ресурсов Индия получает через море. И также по морю она отправляет свою продукцию на экспорт. В этом отношении Индия является типичной морской державой. [2, 11]

Напротив, сухопутные корреспонденции у Индии крайне слабы. Отчасти так сложилось исторически, поскольку у нее плохие политические отношения с Пакистаном и Китаем, а в Афганистане десятилетиями идут военные конфликты мирового масштаба. Но, также есть объективные негативные факторы. Страна со всех сторон окружена горами, в том числе и крупнейшими в мире – Гималаями. На их фоне Иранское нагорье нередко считается чуть ли не равниной. Кстати, с этой точки зрения именно через Иран должен проходить основной сухопутный маршрут в Индию. Например, главный меридиональный маршрут Евразии. [4] Но, с транспортной точки зрения, это всех равно неблагоприятные территории.

В горах наблюдается постоянный перепад высот. При подъеме это означает, что помимо затрат энергии на преодоления сил трения качения колес и прочих сил трения, транспортному средству также приходится осуществлять роль подъемника. При грузовых перевозках это даже не в разы, а на порядки увеличивает и мощность двигателя, и расходы энергии. Не говоря уже о резком падении скорости перемещений. При спуске же компенсации не происходит. Более того, также надо поддерживать избыточную мощность и двигателя и тормозных систем для предотвращения нежелательного разгона.

Суммируя, условия для сухопутных перемещений в горах очень неблагоприятны. Поэтому, даже там, где и политика разрешает, и есть предпосылки для товарообмена с соседями, сухопутные перевозки Индии крайне неразвиты.

Сочетание очень хороших условий для морской торговли с крайне неблагоприятными сухопутными приводит де-факто к выводу, что Индия с транспортной точки зрения является почти островом, и лишь формально примыкает в Евразии. Это оказывает очень существенное влияние на ее политику. В частности, во многом именно по этим причинам Индия относительно слабо проводит свою экспансию на сопредельные сухопутные территории, несмотря на колоссальный демографический градиент с соседями. Поэтому она достаточно прохладно относится к любым сухопутным транспортным проектам. Хотя и не препятствует им, при прочих равных условиях.

3. Внутренний транспорт

Индия обладает мягким тропическим климатом с высоким уровнем осадков, что создает великолепные условия для сельского хозяйства. В некоторых местах урожай снимается до трех раз в год.

Водные ресурсы обеспечиваются как сезоном муссонов, так и полноводными реками, берущими начало в горах вокруг Индии. Другим словами Индия обладает двумя *Источникам* воды, которые имеют различное происхождение, и поэтому диверсифицируют друг друга. Поэтому, в стране крайне редки засухи и значительные потери урожая от них, что придает стабильность сельскохозяйственному производству. В свою очередь это создает великолепные условия для высокой плотности сельского населения.

Хотя в Индии очень много крупных городов с населением в десятки миллионов человек, в том числе и крупнейшие города мира, но там по-прежнему очень многочисленно сельское население. Причем пока не наблюдается тенденции его стремительного сокращения из-за миграции в города. Города скорее лишь поглощают избыток сельского населения, а не растут за его счет. Глобальные процессы урбанизации, безусловно, работают и в Индии, но до тех пор, пока там будет выгодно заниматься полунатуральным сельхозпроизводством, там будет присутствовать значительное сельское население.

Крайне низкий уровень доходов препятствует внедрению капиталоемких сельхозмашин. Даже минеральные удобрения до сих пор имеют ограниченное хождение по причине их дороговизны для многих сельхозпроизводителей. Да и потребность в них не столь высока из-за крайне плодородных почв и ежегодных разливов рек. При этом индийская сельхозпродукция остается вполне конкурентоспособным по мировым меркам ввиду дешевой рабочей силы и отличных природных условий. Страна является одним из ведущих мировых производителей сахара, сои, бананов, риса.

Высокопродуктивное сельское хозяйство приводит к очень высокой плотности населения. Наряду с территорией Китая между устьями рек Янцзы и Хуанхэ, а также европейской территорией вокруг Рейна, это самые густонаселенные территории планеты. В сочетании с высокой плотностью городов, это приводит к ситуации, когда значительная доля сельского населения находится на урбанизированной территории. Что в свою очередь обеспечивает скоропортящуюся сельскую продукцию огромными рынками городского сбыта.

Похожие процессы наблюдаются и для других секторов экономики. Проживание большого количества компактно расположенного населения позволяет значительно сократить расстояния от производителя до потребителя, что значительно сокращает транспортные издержки. Хотя индийский внутренний транспорт нельзя назвать высокопродуктивным по своим техническим характеристикам, особенно внутри городов, но ввиду специфики спроса на него и высокой плотности населения он оказывается весьма эффективным. [7] Доминирование двухколесных транспортных средств на улицах городов позволяет достигать очень высоких плотностей транспортного потока и экономить городское пространство.

Формализованной характеристикой транспортных потребностей могут являться стандартизированные зоны охвата, в каждой точке территории. Чем больше в них проживает населения, тем больше плотность транспортного потока и более высокоэффективные перемещения. В качестве простейших зон охвата можно рассмотреть круги с центром в рассматриваемой точке. Например, с радиусами 5, 50, 100, 1000 км в зависимости от целей исследования. [6] В городах нередко рассматривают зоны часового и суточного охвата, хотя геометрически они не будут в общем случае являться кругами. [14] Ввиду высокой плотности населения в Индии почти по всей ее территории, зоны охвата одни из самых многочисленных в мире. [1]

Аналогичная ситуация возникает и при оценке зон охвата за пределами Индии. Здесь более уместно рассматривать радиуса кругов длиной в 500, 1000, 2500 и 5000 км. [8] Поскольку на территории Индии, Китая, Индокитая и Индонезии проживает более половины населения земли, то внешние зоны охвата, особенно на восточных направлениях, у Индии также одни из самых высоких в мире.

Напротив, за пределами Индии численность зон охвата стремительно падает. Это приводит к резкому нарастанию транспортных издержек и соответственно к резкому падению эффективности перемещений. Что является, помимо климата, еще одной причиной отсутствия у Индии экспансионистских тенденций. Ей просто невыгодно удаляться из столь выгодного геополитического расположения.

4. Китайский саммит

13–14 мая 2017 года в Пекине прошел международный саммит стран, в той или иной степени вовлеченных в проект Великого Шелкового пути. [13] В этих условиях китайское видение евразийского транспортного каркаса оказалось доминирующим. На саммите было предложено шесть основных маршрутов выстраивания транспортных коридоров.

- Северный. Китай – Монголия – Транссиб – Западная Европа
- Основной. Китай – Джунгарские ворота – предгорья Центральной Азии – Иран – Турция – Европа.
- Пакистанский. Китай – Кашмир – Пакистан – Индийский океан.
- Индийский. Китай – Мьянма – Бангладеш – Индия
- Южный. Китай – Индокитай – Малайзия – Индонезия
- Морской. В обход Сингапура в Индийский океан и Европу.

Сразу надо отметить, что данное деление является во многом условным, поскольку помимо этого списка существует большое количество региональных проектов, которые имеют достаточно размытую грань между статусом отдельных дорог и транспортными коридорами.

Также этот список отнюдь не следует рассматривать как окончательный. Это именно временной слепок текущих китайских планов и видения развития проекта. Поскольку реально по многим направлени-

ям средства еще не выделены, то этот список коридоров является просто словами. Насколько они будут наполнены реальными работами, покажет время. В частности, данный список не совпадает с прошлыми вариантами, и вполне может быть откорректирован в дальнейшем. В этом отношении сама публикация такой редакции списка коридоров является разновидностью геополитической борьбы.

Основным направлением шелкового пути принят классический вариант с древности через Иран и Турцию. От политических обозревателей не ускользнул тот факт, что на саммите рядом с китайским лидером сидел президент Турции, которая выбрана в качестве главных ворот входа в Европу китайских грузов.

Основной путь не является самым коротким. Но его главное достоинство заключается в том, что он проходит по освоенным территориям с относительно высокой плотностью населения. Тем самым, вся дорожная инфраструктура будет дополнительно обслуживать и местный трафик, что значительно снизит затраты на функционирование и эксплуатацию коридора. Именно по этой причине эта ветка являлась главной как в древности, так и выбрана как главная сейчас.

С точки зрения такой трактовки ВШП роль России перестала быть доминирующей. Северный маршрут хотя и входит в список, но он единственный, проходящий по территории России. В качестве основных возражений против этой ветки справедливо указывалась высокая загруженность Транссиба, отсутствие резервных мощностей, низкая скорость перемещений и срыв сроков строительства ряда инфраструктурных объектов. Отметим, что все эти замечания являются вполне устранимыми. В этом отношении саммит закончился неудачно для России.

Главным же пострадавшим в результате саммита стал Казахстан, через территорию которого вообще не прошло ни одного маршрута, хотя на словах заявлено о продолжении развития ряда направлений. Причем, это противоречит центральному с географической точки зрения положению страны на карте Евразии. [9] Другими словами, политические решения саммита начали противоречить научным рекомендациям по организации оптимальной транспортной сети. [3, 5]

В этой связи не является лишним напомнить, что изначально ВШП заявлялся как проект по выстраиванию всего сухопутного транспортного каркаса Евразии. [12] Однако даже беглый взгляд на карту показывает, что предложенный список коридоров расходится во все стороны от Китая. И в этом отношении является по своей сути не евразийским, а китаецентричным, предназначенным лишь для эффективного экспорта китайских товаров. Тем самым, он превращает всех соседей Китая в свою транспортную периферию. И в этом отношении для Индии он становится просто неприемлемым. А отсутствие Индии в такой схеме коридоров, чисто формально, ставит крест на всех попытках выстраивания на его базе евразийского каркаса.

5. Проблема Кашмира

Индия демонстративно не приняла участие в Пекинском саммите, ограничившись присутствием лишь отдельных своих представителей, не входящих в верхние эшелоны власти.

Формально причиной неучастия стала многолетняя проблема Кашмира, который Индия считает своим и, соответственно, незаконно оккупированным Пакистаном и Китаем. Но именно по этой территории Китай планирует провести одну из веток ВШП. После этого участие Индии стало формально невозможным, поскольку де факто, это означало бы молчаливое согласие с текущим положением.

Китай, безусловно, знал о такой реакции Индии, и был дополнительно неоднократно проинформирован о ней во время подготовки саммита. Тем не менее, конфликтная ветка осталась в списке.

В основе данного маршрута лежит самое высокогорное в мире Каракорумское шоссе. Оно построено в чрезвычайно неблагоприятных условиях. Систематические горные серпантины не позволяют организовать магистральное движение. Дорога узка, что не позволяет организовать высокий трафик. Имеются участки, которые просто прорублены в скалах. Постоянные повороты приводит к низкой скорости перемещений. Плюс жесткое противодействие мировой державы с ядерным оружием. Суммируя, трудно найти место в мире столь неблагоприятное для транспортного коридора.

Может показаться, что, учитывая количество трудностей с данной веткой, Китай сознательно пошел на обострение с Индией по этой застарелой проблеме. Вполне можно было бы уступить. Однако, нетрудно заметить, что это единственный путь из западных областей Китая в Индийский океан. И без него развитие этих территорий будет крайне затруднено. А ведь на западе Китая наблюдаются самые острые сепаратистские настроения. Поэтому Китай был просто вынужден настаивать (и будет настаивать далее) именно на этой ветке исключительно по своим внутренним причинам, а не с целью конфронтации с Индией.

Индия, безусловно, понимает мотивацию Китая, что конкретно, в данном вопросе она не направлена против нее. Тем более, что любое развитие транспорта в этих областях также благоприятно для всех местных стран, поскольку позволяет менее затратно развивать и собственные транспортные проекты. Кроме того, Индия и Китая являются членами ШОС, и их представители постоянно встречаются на одних и тех же саммитах. Но, как видно из предыдущих разделов, у Индии нет стратегических потребностей в сухопутных коммуникациях. И, хотя, она в целом не возражает против сухопутного сообщения, но в условиях политической конфронтации с Китаем и Пакистаном все потенциальное сотрудничество на эту тему оказалось заблокированным.

Заключение

Отказ Индии от участия в пекинском саммите не был случайным. Он логично вытекал как из фундаментальных транспортных потребностей страны, так и из текущей политической конъюнктуры в мире.

Предложенная на саммите трактовка Великого Шелкового пути, прежде всего, предназначена для обслуживания экспорта китайских товаров. И в этом отношении является китаецентричной, усиливающей роль Китая как глобального транспортного центра. С этой точки зрения все окрестные территории понижают свой статус до периферийного. В частности, это не отвечает интересам Индии.

В транспортном отношении Индия преимущественно морская держава. Хотя она не против сухопутных коридоров, но ее потребности в них достаточно ограничены, и не предполагают проявление инициативы с ее стороны.

Саммит обострил проблему создания обще евразийского сухопутного транспортного каркаса, который, в том числе, должен включать в себя в Индию. Ввиду непрерывной цепи гор, окружающей эту страну, наименее затратный вариант сухопутного коридора должен проходить через Иран. Например, главный меридиональный коридор Евразии. [4].

Список литературы

- [1] Байсеркеев О.Н., Бугроменко В.Н. Региональная пространственно-временная среда. – Алматы, 1993. – 243 с.
- [2] Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – Новосибирск: Гео, 2008. – 369 с.
- [3] Бобрик П.П. Влияние конфигурации транспортной сети на развитие территории. / Материалы 13-й международной конференции. Государственное управление в XXI в. Секция 2. Управление Евразийским экономическим союзом. – М.: КДУ, Университетская книга, 2016. – С. 4–10. – ISBN 978-5-91304-638-7, ББК 65я431, Г72.
- [4] Бобрик П.П. Меридиональный транспортный коридор Евразии. / Материалы Международной научно-практической конференции ИПТ РАН. «Транспорт России: проблемы и перспективы – 2016», 29–30 ноября 2016, – СПб.: ПЦ ТК ФГБОУ ВО Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, 2016. Т. 1. – 395 с. – ISBN 978-5-9908209-9-9. – С. 344–348.
- [5] Бобрик П.П. Обеспечение транспортных коридоров Центральной Азии водными ресурсами / «Стратегическое антикризисное управление: глобальные вызовы и роль государства. Сборник VI Международной научно-практической конференции. – М.: Перо, 2016. – 659 с. – ISBN 978-5-906927-81-1. – С. 542–550.
- [6] Бобрик П.П. «Обоснование гравитационной модели транспортных корреспонденций при помощи закона убывающей предельной полезности». – Труды МФТИ, 2010. №4(8). – С. 31–34.
- [7] Бобрик П.П. «Организация сельскохозяйственной транспортной сети в Пермском крае». Труды конференции «Актуальные проблемы экономики и управления в современном обществе» / под ред. Е.В. Поносовой. – Пермь: АНО ВПО «Пермский институт экономики и финансов», 2011. – С. 295–297.

- [8] *Бобрик П.П.* Размеры областей транспортного притяжения населения // Сборник статей Внеэкономические факторы пространственного развития. – М.: Эслан, 2015. – С. 281–288.
- [9] *Бобрик П.П.* Транспортный потенциал северо-восточного Каспия. – Сборник «Многовекторность в развитии регионов России: ресурсы, стратегии и новые тренды» / Отв. редактор В.Н. Стрелецкий. – М.: ИП Матушкина И.И., 2017. – 488 с. – ISBN 978-5-94101-323-4. – С. 236–245.
- [10] *Дроздов Б.В.* Направления разработки физической экономики (применительно к транспортному комплексу) // Электронное научное издание «Устойчивое инновационное развитие: проектирование и управление», 2014. Т. 10. №2 (23). – С. 8–94.
URL: www.rypravlenie.ru/?p=2022&lang=en (22/03/2017).
- [11] *Маккиндер Х. Дж.* Географическая ось истории // Классики геополитики, 20 век, сб. сост. К. Королев. – М.: АСТ, 2003. – С. 7–32.
- [12] *Макогонова Н.В.* Управление Евразийским экономическим союзом должно быть риск-ориентированным. Материалы 13-й международной конференции. Государственное управление в XXI в. Секция 2. Управление Евразийским экономическим союзом. – М.: КДУ, Университетская книга, 2016. – С. 10–15. – ISBN 978-5-91304-638-7, ББК 65я431, Г 72.
- [13] Один пояс и один путь.
URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%B4%D0%B8%D0%BD_%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81_%D0%B8_%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D0%BD_%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C (06.21.2017).
- [14] *Agassiant A.A, Strelnikov A.I.* Rational Development of urban transportation systems, with due consideration given to environmental protection. – М., 1989. – 97 p.
- [15] *Christaller W.* Central Places in Southern Germany / translated by C.W. Baskin. – N.Y.: Englewood Cliffs, 1967.