

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ КОРИДОРЫ В ЮЖНОЙ АЗИИ И ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» В 2000–2010-х гг.

Исследуется феномен экономических коридоров в рамках субрегионального сотрудничества: рассматривается теория взаимосвязи (коннективности), выявляются существующие в современной науке взгляды на методологию оценивания эффективности транспортных и экономических коридоров, анализируются взгляды китайских ученых по данному предмету. Результаты теоретических исследований применяются для рассмотрения экономического коридора Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма и его последующей трансформации после включения в глобальную инициативу «Один пояс, один путь».

Ключевые слова: экономический коридор; «Один пояс, один путь»; субрегиональное сотрудничество; Китай; Индия; Бангладеш; Мьянма.

Экономические коридоры как направление сотрудничества КНР с Южной Азией и Юго-Восточной Азией начали развиваться сравнительно недавно. Так, существует всего шесть, выдвинутых Китаем для реализации инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), экономических коридоров, к Южной Азии относятся два из них: китайско-пакистанский экономический коридор; экономический коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма (БКИМ). Они в разной степени разработаны, а осуществление проектов коридоров на практике возможно при учете интересов всех сторон.

Государства Южной Азии получили новый импульс для региональной и субрегиональной интеграции после принятия в 2013 г. китайской инициативы ОПОП. Особенно это касалось средних и «малых» стран, для которых доступ к внешним ресурсам является ключевым для развития национальных экономик. Именно поэтому принятой моделью трансрегионального сотрудничества становятся так называемые трансграничные коридоры, которые могли появиться как «снизу» (модель национального коридора), так и «сверху» (модель транснационального коридора).

Элементы транспортных (экономических и других типов) коридоров изучались в рамках базовой теории взаимосвязи или коннективности в основном при поддержке Азиатского банка развития (АБР), который поддерживал подобные исследования [1–3]. Так определяется система доступа к различным ресурсам взаимодействия и в конечном итоге взаимозависимости. Одним из лидеров в исследованиях стал Центр Беркмана для Интернета и общества (Berkman Center for Internet & Society), исследователи которого начали изучать и распространять теорию взаимосвязи на различные системы и развивать «нормативную теорию, определяющую то, что она может связать, и собственно существующие взаимосвязи» [2]. Специализированные исследования основываются, в том числе, на предложенной индийским исследователем Прадипом Шриваставой (Pradeep Srivastava) методологии, которая содержалась в работе «Территориальные коридоры развития в региональном сотрудничестве» [3]. Она появилась в 2011 г. и содержала базовые характеристики оценки различных коридоров. В частности, отмечалось, что «региональные коридоры» уже стали компонентом региональных инициатив сотрудниче-

ства и развития, однако активное использование формата не до конца нашло отражение в теоретическом поле. Работа, посвященная экономическим коридорам под руководством специалиста АБР, вышла в 2014 г. [4. Р. 15–44].

В работах содержались необходимые для проведения экспертиз и актуальных заключений оценки, в частности, насколько коридоры являются национальными или местными; до каких рамок они могут развиваться или сужаться. Собственно, в итоге предлагалось всего два варианта для оценки, которые либо предполагали развитие коридоров и их трансформацию, либо нет. При этом для оценки использовались данные, полученные в различных регионах и опробованные в различных моделях («Большой Меконг», Программа регионального сотрудничества стран Центральной Азии, Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, «Золотой квадрат» в Индии и т.д.)

В 2015 г. при развитии китайской инициативы «Один пояс, один путь» был создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Участие в проекте было предложено всем странам, также принимающим участие в проекте ОПОП, однако 26% активов нового банка принадлежит КНР [5. Р. 61–66]. Также начинается проработка роли и механизмов для исследования транспортных и иных коридоров (zoulang), большое значение в данном случае придается практической стороне. С точки зрения теоретического наполнения использовались элементы спатального анализа лауреата Нобелевской премии по экономике 2008 г. Пола Кругмана [6], а также собственных исследований по проблематике [7; 8; 9. Р. 76–81]. В рамках исследований по экономическим коридорам Китай активно продвигает формат «пяти составляющих» «утун» (wutong):

- политическая координация;
- взаимосвязь инфраструктуры;
- бесперебойная торговля;
- свободное передвижение капитала;
- укрепление близости между народами [10].

Моделями для развития региональной и субрегиональной интеграции, которые предлагаются другим государствам, могут служить представленные экономические коридоры.

Практическая сторона сотрудничества, а также дополнения к теории появляются в том числе при функ-

ционировании существующих коридоров: БКИМ и Китай – Пакистан. Для государств, которые начали реализовывать проекты коридоров, уже к моменту их создания существовало большое количество как ограничений, так и возможностей. Более того, участие в проекте таких крупных стран, как Индия и Китай, давало возможность разнообразить формат деятельности и не привязываться к одному региональному игроку. В этой связи для рассмотрения выбран проект многостороннего экономического коридора БКИМ и представлена попытка анализа его дальнейшей трансформации после включения в инициативу «Один пояс, один путь».

Поскольку Китай граничит с многими странами Азии, региональные интеграционные проекты с его участием становятся субрегиональными, он активно включается в сотрудничество как с отдельными государствами, так и с уже сформировавшимися блоками и организациями. Это можно заметить на примере зоны свободной торговли АСЕАН + Китай (куда вошла вся Юго-Восточная Азия), формата «Большой тройки» с участием Китая, Японии и Республики Корея (Северо-Восточная Азия), Шанхайской организации сотрудничества (выход на Центральную и Южную Азию), Южно-Азиатской ассоциации регионального сотрудничества (выход на страны Западной и Южной Азии) и т.д.

Некоторые форматы были признаны китайским руководством успешными и получили развитие: второй Трансевразийский мост, транспортный коридор Китай – Индокитайский полуостров и т.д. Другие варианты были предложены для реализации в многостороннем формате, однако находятся на различных стадиях согласования и до практической реализации не дошли (например, Стратегия развития ШОС до 2025 г. [11], участие Китая в экономическом коридоре Китай–Монголия–Россия [12] и т.д.).

Для субрегионального сотрудничества в Южной Азии Китаем, Индией, Бангладеш и Мьянмой был выбран формат создания так называемых мультимодальных коридоров развития [13]. В частности, для соединения территорий Китая и Индии необходимым являлось участие в проекте Мьянмы и Бангладеш.

Концепция сотрудничества и развития в субрегиональном формате появилась еще в начале 1990-х гг., когда ее начал развивать профессор Р. Собхан из Бангладеш. Он пришел к выводу, что даже формирование базовой инфраструктуры между четырьмя государствами приведет к существенному экономическому росту, в частности сократятся транспортные издержки, начнут развиваться приграничное сотрудничество, взаимное инвестирование, а это в свою очередь приведет к решению основной проблемы региона – сокращению уровня бедности [14].

С китайской стороны начали развиваться проекты по поддержке бедных и отсталых территорий КНР, к которым относилась и приграничная провинция Юньнань. Кроме всего прочего, в провинции проживали трансграничные народности, а значит, коммуникация между ними могла послужить в качестве ресурса для развития. Правительство КНР с начала 1990-х гг. начало создавать открытые порты, контрольно-пропускные пункты, а также целые открытые

районы, которые позволяли развивать торгово-экономические связи с соседними государствами. К 1997 г. было сформировано 18 открытых территорий [15]. Впоследствии провинция была включена в проект ОПОП. Здесь в рамках открытости в Южной и Юго-Восточной Азии предполагалось участие Китая как минимум в двух коридорах [16].

Однако существовавшие на тот момент конфликты и территориальные споры не позволили начать проект, а обсуждение свелось к нескольким научным конференциям и форумам, на которых Р. Собхан представлял свой вариант развития регионального сотрудничества. Некоторая поддержка была получена от научно-исследовательских структур сопредельных государств, в частности Индийского центра политических исследований (Centre for Policy Research) и Института китайских исследований (Дели), а также регионального отделения Академии социальных наук из Юньнани, КНР. Со стороны Мьянмы интерес к проекту выразило Министерство торговли, Бангладеш была представлена Центром политического диалога. Первая встреча представителей сторон состоялась в 1999 г. в Китае. По месту создания, китайскому городу Куньмин, проект стал называться «Куньминская инициатива» [17].

В рамках практической деятельности страны могли предложить создание собственной платформы для субрегионального и даже регионального объединения. В 2000 г. в Куньмине прошел форум, посвященный разработке данного проекта, который получил новое название «Форум БКИМ» или «Форум БКИМ по региональному сотрудничеству» [18], а в названии были представлены все страны, принимающие в нем участие. К проекту были приглашены все заинтересованные в его создании участники, в том числе представители государственных органов, ученые, бизнесмены, представители гражданского общества (Трек 1). Диалог вырос в расширение контактов между странами, в том числе на высоком и высшем уровнях (Трек 2).

Стороны начали осознавать некоторую общность взглядов и проблем, преимущественно в формате приграничного сотрудничества. Одним из ключевых направлений сотрудничества стало формирование общего взгляда на региональную ситуацию, ее концептуализация и выработка подходов к решению ключевых проблем. Наибольшую активность проявила китайская сторона, предлагавшая создание полноценной «субрегиональной зоны сотрудничества» [18] в составе юго-западной части КНР, восточной Индии, а также территорий Мьянмы и Бангладеш полностью. В качестве отличительных сторон такого объединения подчеркивалась «точка роста для трех рынков – Китая, Юго-Восточной и Южной Азии» [Ibid.]. Одним из источников роста могли стать богатые и малоразработанные природные ресурсы региона в сочетании с низкой стоимостью рабочей силы. Кроме того, схожесть в базовых позициях могла помочь с решением основных региональных проблем в комплексе и при участии всех четырех стран. Именно поэтому четырехсторонний диалог Китая, Индии, Бангладеш и Мьянмы стал прообразом полноценного субрегионального объединения с целью интеграции в мировую экономику.

Некоторое время в диалоге принимали участие разновеликие акторы, представляющие преимущественно приграничные административно-территориальные единицы. Форум проводился практически ежегодно. Китайская сторона расширила представительство административно-территориальных единиц, в итоге к Юньнани добавились провинции Сычуань и Гуйчжоу, а также город центрального подчинения Чунцин [19].

Однако после серии внешнеполитических событий, включая пограничные конфликты и ухудшение отношений между КНР и Индией, с одной стороны, Индией и Бангладеш – с другой, интерес к региональному сотрудничеству с участием Китая в Индии существенно снизился. Кроме того, Китай поддерживал фактически основного политического противника Индии – Пакистан, который к тому же оккупировал часть индийской территории. В этой связи большинство контактов и ежегодных форумов не приводило к существенным сдвигам в субрегиональной интеграции. Со своей стороны Индия и Бангладеш большее внимание уделяли развитию сотрудничества в формате Южно-Азиатской ассоциации регионального сотрудничества (СААРК).

Определенные достижения появились со сменой политического руководства в Китае и Индии, а также с эволюцией внешнеполитических доктрин двух стран. Так, в рамках 11-го раунда форума 23–24 февраля 2013 г., проводившегося в Дакке (Бангладеш), был согласован и принят ключевой документ «Развитие в странах БКИМ: новые возможности и новые вызовы для сотрудничества» [20. Р. 283–302]. Это позволило выделить несколько направлений сотрудничества, которые страны совместно с Бангладеш и Мьянмой начали реализовывать. Так, была создана специализированная Совместная группа, которая начала заниматься изучением возможностей строительства транспортного и экономического коридора, способного соединить территории Индии и Китая. Немного позднее идея создания такого коридора была озвучена в ходе визита индийского премьер-министра М. Сингха.

Практическая сторона сотрудничества была реализована в формате гуманитарного проекта ралли Куньмин – Калькутта (К2К). Отметим, что с момента создания такого проекта до его реализации прошло шесть лет. В октябре 2013 г. Куньмин и Калькутта стали городами-побратимами.

Китайская сторона активно развивала деятельность по региональному сотрудничеству, что привело к формулированию инициативы «Один пояс, один путь», представленную Председателем КНР Си Цзиньпином в конце 2013 г. Она была подкреплена и согласована с большинством стран Азии, так как весь 2013 г. премьер Госсовета Ли Кэцян совершал визиты в эти страны на предмет создания крупного общерегионального проекта под эгидой Китая. В мае 2013 г. Ли Кэцян во время официального визита в Индию предложил по итогам подписания «Совместного заявления», в котором подчеркивалась роль экономического коридора БКИМ [21]. В частности, были определены две важных составляющие – развитие взаимо-

связи государств и территорий, а также развитие БКИМ на практике [22. Р. 102]. Для изучения вопроса была создана специализированная совместная группа (Joint Study Group, JSG), первая встреча которой состоялась в Куньмине (КНР) 18–19 декабря 2013 г. В следующем году представители четырех стран договорились о предоставлении отдельных отчетов по странам для дальнейшего изучения условий развития проекта.

В 2015 г. в Янгоне (Мьянма) состоялся 12-й раунд переговоров по субрегиональному сотрудничеству, на них обсуждались облегчение процедур приграничной торговли, развитие транспортных коммуникаций, а также гуманитарное сотрудничество. На форуме отмечалось, что по-прежнему основной остается проблема бедности, однако китайская сторона имеет опыт борьбы с данной проблемой, которым он активно готов делиться с другими странами [23]. Третья встреча представителей рабочей группы прошла 24–25 апреля 2017 г. в Калькутте, было достигнуто соглашение о повышении уровня договоренностей до межгосударственного [21].

На сегодняшний день имеются существенные возможности и ресурсы для реализации проекта БКИМ, которые преимущественно сосредоточены в экономической сфере. Так, создание транспортного коридора практически сразу даст возможность появления общерегионального рынка с доступом товаров из одной части Азии по суше в другую (Южная, Западная, Юго-Восточная). Развитие транспортной инфраструктуры также даст толчок разработке полезных ископаемых, что позволит частично решить проблему безработицы в наиболее проблемных регионах сопредельных стран. Возможно перемещение некоторых трудозатратных производств и инвестиций из Китая в соседние страны. Платформа с широкой интеграционной повесткой способна развивать сотрудничество с имеющимися региональными механизмами при участии КНР (например, ЗСТ Китай – АСЕАН). Собственно, основа современного диалога – как раз развитие транспортной сети различной степени. Авторы выделяют несколько составляющих, которые можно реализовать для выхода проекта на стадию реализации:

- развитие инфраструктуры и связанности частей (авто- и железнодорожные магистрали, водные пути, создание современной сети аэропортов);
- развитие трубопроводной системы;
- развитие сельского хозяйства;
- развитие торговли и инвестиций [18].

Однако при всей важности регионального формата такого рода, БКИМ во многом остается заложником политических отношений. В частности, конфликтные ситуации в приграничных районах Индии и Китая привели к тому, что Индия проигнорировала приглашение на форум государств «Один пояс, один путь», который проходил в КНР в мае 2017 г. Данное событие позволяет сопоставлять реалии политического и экономического сотрудничества двух стран. При любом ухудшении политической ситуации это незамедлительно сказывается и на экономике. Для Китая такая позиция неприемлема и он в дальнейшем будет

искать пути решения данной проблемы. Индийская сторона хотя и не высказывается за прекращение сотрудничества в других форматах и на площадках международных организаций, может использовать субрегиональный экономический проект в качестве рычага давления. В итоге КНР и Индии необходим как минимум новый двусторонний формат сотрудничества, в который бы не входили (что можно оговорить на встречах) многосторонние соглашения.

Вариантом развития ситуации является постепенное формирование отдельных частей проекта БКИМ, а после их завершения – соединение с соседними государствами. В частности, это создание пилотных свободных экономических зон в формате БКИМ, таких как сухопутный контейнерный порт Дакка-Камалапур (Бангладеш), международный сухопутный порт Куньмин-Тэнцзюнь (КНР), международный сухопутный порт Калькутта-Дургапур (Индия), международный сухопутный порт Мандалай (Мьянма) и т.д.

Кроме того, проектные решения также могут выйти на более высокий уровень. Так, существует зона свободной торговли Китай – АСЕАН, зона свободной торговли Индия – АСЕАН и ЗСТ АСЕАН, которые являются крупнейшими межрегиональными проектами высокого уровня. С конца 2016 г. начала обсуждаться свободная торговая зона АТР (Asia-Pacific Free-Trade Area).

Китай также может предложить отдельные решения различных уровней. Соединение частей БКИМ и ОПОП позволяет выдвигать новые инициативы. Так, КНР для стимулирования развития торговли может предложить «Информационный Шелковый путь», в рамках которого предполагается развитие торговли, инфраструктуры и телекоммуникаций. Однако проект тормозится индийской стороной.

И Китай, и Индия заинтересованы в развитии зоны свободной торговли с Бангладеш и Мьянмой, однако только свободная торговля не является ключевым пунктом договоренностей. Слабым местом в развитии отношений с этими государствами являются проблемы администрирования, налоговая система, конфликтный

потенциал, заложенный в политической системе. Без реформирования этих сфер невозможны полномасштабное участие Бангладеш и Мьянмы в крупных межрегиональных проектах и привлечение инвестиций.

Возможно взаимодействие КНР и Индии в формате зоны свободной торговли Южной Азии (South Asian Free Trade Area, SAFTA) [24], существующей с 2004 г., в который включены преимущественно страны региона Индийского океана и нет Китая. В данном случае необходимо приглашение его туда Индией. Также реализуются проект межрегионального сотрудничества «Меконг – Ганг» (Mekong-Ganga Cooperation), созданный еще в 2000 г., и Инициатива стран Бенгальского залива по многоотраслевой технико-экономической кооперации (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation, BIMSTEC). Часть механизмов выросла из формата АСЕАН. Однако можно отметить распыление ресурсов между проектами, часть из которых вообще являются конкурентными и не могут быть осуществлены одновременно.

С момента принятия Китаем инициативы «Один пояс, один путь» она становится ключевой для развития региональных проектов, в том числе в Южной и Юго-Восточной Азии. БКИМ стал пилотным проектом для реализации инициативы, для этого китайская сторона готова вкладывать существенные ресурсы, включая финансовую и технологическую помощь, развивать гуманитарные связи. На этапе до 2013 г. реализация БКИМ затормозилась главным образом из-за политических и территориальных споров КНР и Индии, однако с момента провозглашения Китаем инициативы ОПОП он несколько сгладил свою позицию на региональном уровне, а также попытался нормализовать отношения с Индией. Хотя на данном этапе Индия не входит в ОПОП, она заинтересована в развитии экономического коридора, в данной связи реализация проекта возможна, однако она требует более четких и конкретных решений всех стран, включая политику «малых шагов».

ЛИТЕРАТУРА

1. Mao Z., Terris L., Kuperman R.D., Talmud I. International Relations: A network approach. Presentation at the Gilman Conference on a New Directions in International Relations, Yale University, February 21–23, 2003. URL: https://www.academia.edu/3002186/International_Relations_A_Network_Approach_1_International_Relations_A_Network_Approach
2. Bacon K. A Theory of Connectivity // Harvard Law Bulletin, Fall 2012. October 1. URL: <https://today.law.harvard.edu/book-review/a-theory-of-connectivity/>
3. Srivastava P. Regional Corridors Development in Regional Cooperation // Asian Development Bank Economics, Working Paper Series. 2011. № 258. July 6. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28889/ewp-258.pdf>
4. Developing Economic Corridors in South Asia. Asia Development Bank, Philippines, 2014. P. 15–44. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>
5. Lai T.L., Tang J.Q., Yin H. Spatial Economics in the Era of One Belt One Road and Counter-Globalization // Modern Economy. 2018. № 9. P. 61–66.
6. Fujita M., Krugman P., Venables A.J. The Spatial Economy. Cities, Regions, and International Trade. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts. London, 1999. 382 p.
7. NanYa jiaotong zoulang de geng guangfan. Jingji liyi // Sina.com. 15.01.2019. URL: [https://cj.sina.com.cn/articles/view/1735501411/6771a66301900i0nb\\$](https://cj.sina.com.cn/articles/view/1735501411/6771a66301900i0nb$)
8. NanYa yanjiu. Diyu zhengzhi quanli jigou chongtu xiade Meng Zhong Yin Mian jingji zoulang jianshe // Zhongguo zhoubian anquan yanjiu zhongxin. 10.04.2018. URL: http://www.sohu.com/a/227861420_619333
9. Mao Min, Pu Yun. Jiaotong yunshu zoulang yanjiu zongshu // Shijie keji yanjiu yu fazhan. 2006. Vol. 28, № 5. P. 76–81.
10. Zhongguo yidai yilu wang. Wu tong. 05.01. 2019. URL: https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=96
11. Стратегия развития ШОС до 2025 года. Шанхайская организация сотрудничества. URL: <http://sco-russia.ru/load/1013640805>
12. Си Цзиньпин призвал ускорить создание экономического коридора Китай – Монголия – Россия // Сообщение информационного агентства ТАСС, 15 апреля 2019. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6376830>

13. Rahman M. BCIM Economic Corridor: An Emerging Opportunity // The Daily Star. 2014. March 5. URL: <https://www.thedailystar.net/bcim-economic-corridor-an-emerging-opportunity-15533>
14. Prof Rahman: BCIM-economic corridor: an emerging opportunity // The Daily Star. 2014. June 9. URL: <https://www.thedailystar.net/23rd-anniversary-2014-economy-investment-and-business/bcim-economic-corridor-an-emerging-opportunity-15533>
15. Yunnan fazhanlishi (История развития Юньнани) // Trip.com. 2010. April 4. URL: <http://news.trip.com/gonglue/6270.html>
16. Yunnan qiyou: Rongqu “Yidai yilu”, fuwu Yunnan mianqian NanYa DongNanYa fushe zhongxin jianshe (Толчок для Юньнани: вхождение в «Один пояс, один путь», строительство центра для обслуживания радиальной структуры в ЮА и ЮБА) // Qinghua kejijiyuan. 20.11.2017. URL: <http://www.tuspark.com/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=28&id=899>
17. Indiresan P.V. Regional Cooperation. The Kunming Initiative // Frontline. 2000. Vol. 17, is. 07. April 01–14. URL: <https://frontline.thehindu.com/static/html/fl1707/17070980.htm>
18. Siddiqui M.S. Kunming Initiative and sub-regional free trade // The Financial Express. 2017. September 15. URL: <https://thefinancialexpress.com.bd/views/kunming-initiative-and-sub-regional-free-trade-1505490137>
19. Chongqing luoji pizhun gang zi xiangmu chao 2800 ge fenxi renshi zhichu gangqiji yu (Чунцин предварительно одобрил более 2 800 проектов по развитию сухопутного порта. Анализ механизмов и высказывания специалистов) // Dongfang zixun. 30.11.2017. URL: <http://mini.eastday.com/a/171130191323078.html>
20. Karim M.A., Islam F. Bangladesh – China – India – Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects // The Korean Journal of Defense Analysis. 2018. Vol. 30, № 2. P. 283–302.
21. Tapping potential of connectivity through BCIM-EC // Belt&Road News, February 18, 2019. URL: <https://www.beltandroad.news/2019/02/18/tapping-potential-of-connectivity-through-bcim-ec/>
22. Panda J.P. India-China Relations: Politics of Resources, Identity and Authority in a Multipolar World Order. L.; N.Y.: Routledge, 2016.
23. Zheng Fengtian. China's Successful Experience in Poverty Reduction // China Focus. 10.12.2018. URL: <http://www.cnfocus.com/china-successful-experience-in-poverty-reduction/>
24. South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC). URL: <http://www.saarc-sec.org/Agreements/69/>

Статья представлена научной редакцией «История» 3 июля 2019 г.

Economic Corridors in South Asia and “One Belt, One Road” Initiative During 2000–2010s

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2019, 445, 96–101.

DOI: 10.17223/15617793/445/13

Wang Chaolin, Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: wangchaolin@ngs.ru

Keywords: economic corridor; One Belt, One Road; sub-regional cooperation; China; India; Myanmar; Bangladesh.

The article is devoted to the problem of regional and sub-regional integration in South Asia during 2000s and 2010s. In the early 1990s, nations of South Asia started to use a new concept of regional and sub-regional integration with the support of international organizations such as the Asian Development Bank (ADB) and other structures. This was a concept of sub-regional economic integration on trade and investment. But in case of South Asia questions of territorial disputes and trans-border instability marked this idea as unreal. India and China, China and Myanmar, India and Bangladesh started a process of regional negotiations and consultations about models for real integration. Some of these led to establishing of the Bangladesh-China-India-Myanmar Forum for Regional Cooperation (BCIM). In 2013 China announced a worldwide “One Belt, One Road” Initiative (OBOR or BRI). Also Chinese prime-minister Li Keqian, during his visit to India, mentioned that “both sides” must improve mechanisms for regional stability and cooperation in security agenda. In South Asia, the previously established concept of Forum transferred into an economic corridor within BCIM. Since the early 2010s, China has incorporated this corridor into “One Belt, One Road” Initiative. Theoretical basis was developed under the ADB auspices by researchers, e.g., Pradeep Srivastava. This concept of economic corridors was also part of the theory of connectivity and Paul Krugman’s spatial economy theory. On these grounds, Chinese researchers developed the concept of corridors, mainly transport and economic (*zoulang* in Chinese). The author believes that some regional and sub-regional economic corridors can improve regional economy, but they need a strong support of external institutions (technical, financial, etc.). China has mutually beneficial examples of cooperation in multinational and multidimensional projects such as ASEAN-China Free Trade Area, Asia-Pacific Free-Trade Area negotiations and others. It can be a regional success both for China and India to use practical mechanisms of Mekong-Ganga Cooperation, South Asian Free Trade Area, Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation, etc. for regional cooperation and acceleration of BCIM economic corridor. Before 2013 the BCIM Forum had a lot of barriers because of India-China political and territorial disputes. But after the OBOR implementation there were some steps for normalization of India-China relations. However, nowadays India is not a member of OBOR, India is interested in the economic corridor development.

REFERENCES

1. Maoz, Z. et al. (2003) *International Relations: A network approach*. Presentation at the Gilman Conference on a New Directions in International Relations. Yale University. February 21–23. [Online] Available from: https://www.academia.edu/3002186/International_Relations_A_Network_Approach_1_International_Relations_A_Network_Approach.
2. Bacon, K. (2012) A Theory of Connectivity. *Harvard Law Bulletin*. Fall. October 1. [Online] Available from: <https://today.law.harvard.edu/book-review/a-theory-of-connectivity/>.
3. Srivastava, P. (2011) Regional Corridors Development in Regional Cooperation. *Asian Development Bank Economics, Working Paper Series*. 258. July 6. [Online] Available from: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28889/ewp-258.pdf>
4. Asia Development Bank. (2014) *Developing Economic Corridors in South Asia*. Asia Development Bank, Philippines. pp. 15–44. [Online] Available from: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>.
5. Lai, T.L., Tang, J.Q. & Yin, H. (2018) Spatial Economics in the Era of One Belt One Road and Counter-Globalization. *Modern Economy*. 9. P. 61–66.
6. Fujita, M., Krugman, P. & Venables, A.J. (1999) *The Spatial Economy. Cities, Regions, and International Trade*. Cambridge, Massachusetts; London: The MIT Press.
7. Sina.com. (2019) *NanYa jiaotong zoulang de geng guangfan. Jingji liyi*. 15.01.2019. [Online] Available from: <https://cj.sina.com.cn/articles/view/1735501411/6771a66301900i0nbS>.
8. Zhongguo zhoubian anquan yanjiu zhongxin. (2018) *NanYa yanjiu. Diyuhan zhengzhi quanli jiegou chongtu xiade Meng Zhong Yin Mian jingji zoulang jianshe*. 10.04.2018. [Online] Available from: http://www.sohu.com/a/227861420_619333
9. Mao Min & Pu Yun. (2006) Jiaotong yunshu zoulang yanjiu zongshu. *Shijie keji yanjiu yu fazhan*. 28 (5). pp. 76–81.

10. Yidaiyilu.gov.cn. (2019) Zhongguo yidai yilu wang. *Wu tong*. 05 January. [Online] Available from: https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=96
11. Shanghai Cooperation Organization. (n.d.) *Strategiya razvitiya ShOS do 2025 goda* [SCO development strategy until 2025]. [Online] Available from: <http://sco-russia.ru/load/1013640805>
12. TASS. (2019) *Si Tszin 'pin prizval uskorit' sozdanie ekonomicheskogo koridora Kitay – Mongoliya – Rossiya* [Xi Jinping called for speeding up the creation of the China–Mongolia–Russia economic corridor]. 15 April. [Online] Available from: <https://tass.ru/ekonomika/6376830>.
13. Rahman, M. (2014) BCIM Economic Corridor: An Emerging Opportunity. *The Daily Star*. March 5. [Online] Available from: <https://www.thedailystar.net/bcim-economic-corridor-an-emerging-opportunity-15533>.
14. *The Daily Star*. (2014) Prof. Rahman: BCIM-economic corridor: an emerging opportunity. June 9. [Online] Available from: <https://www.thedailystar.net/23rd-anniversary-2014-economy-investment-and-business/bcim-economic-corridor-an-emerging-opportunity-15533>.
15. Tripc.net. (2010) *Yunnan fazhanlishi*. April 4. [Online] Available from: <http://news.tripc.net/gonglue/6270.html>.
16. Qinghua kejiyuan. (2017) Yunnan qiyu: Rongqu “Yidai yilu”, fuwu Yunnan mianqian NanYa DongNanYa fushe zhongxin jianshe. 20 November. [Online] Available from: <http://www.tuspark.com/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=28&id=899>.
17. Indiresan, P.V. (2000) Regional Cooperation. The Kunming Initiative. *Frontline*. 17 (07). April 01–14. [Online] Available from: <https://frontline.thehindu.com/static/html/fl1707/17070980.htm>.
18. Siddiqui, M.S. (2017) Kunming Initiative and sub-regional free trade. *The Financial Express*. September 15. [Online] Available from: <https://thefinancialexpress.com.bd/views/kunming-initiative-and-sub-regional-free-trade-1505490137>.
19. *Dongfang zixun*. (2017) Chongqing luoji pizhun gang zi xiangmu chao 2800 ge fenxi renshi zhichu gangqiji yu. 30 November. [Online] Available from: <http://mini.eastday.com/a/171130191323078.html>.
20. Karim, M.A. & Islam, F. (2018) Bangladesh – China – India – Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects. *The Korean Journal of Defense Analysis*. 30 (2). pp. 283–302.
21. *Belt&Road News*. (2019) Tapping potential of connectivity through BCIM-EC. February 18. [Online] Available from: <https://www.beltandroad.news/2019/02/18/tapping-potential-of-connectivity-through-bcim-ec/>.
22. Panda, J.P. (2016) *India-China Relations: Politics of Resources, Identity and Authority in a Multipolar World Order*. London; N.Y.: Routledge.
23. Zheng Fengtian. (2018) China's Successful Experience in Poverty Reduction. *China Focus*. 10 December. [Online] Available from: <http://www.cnfocus.com/china-s-successful-experience-in-poverty-reduction/>
24. *South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC)*. [Online] Available from: <http://www.saarc-sec.org>.

Received: 03 July 2019