

Ларин Олег Николаевич*, доктор технических наук, профессор, ведущий научный сотрудник Центра социально-экономических исследований РИСИ.

Перспективные направления развития транспортной инфраструктуры Индии и стратегические интересы России

Индия входит в число крупнейших экономик мира, уступая по объёму ВВП (по паритету покупательной способности) только Китаю и Соединённым Штатам¹. По данным прогноза PwC "The World in 2050", доля индийской экономики в мировом ВВП к 2050 г. может увеличиться в 2 раза и она станет второй после КНР². Однако для подкрепления высоких темпов экономического роста Индии необходимо сократить уровень затрат на логистику³, поэтому руководство страны предпринимает ряд важных шагов по модернизации транспортной инфраструктуры с учётом экономических и геополитических факторов.

Экономические факторы

В Индии созданы и успешно функционируют все виды транспорта общего пользования. При этом первостепенное значение для экономики страны имеет морской транспорт⁴. Порты обслуживают более 95 % по стоимости и 70 % по объёму внешнеторговых грузопотоков.

Индия является крупной морской державой. На её побережье располагаются почти 90 % всех морских портов южноазиатских государств. В то же время ни один порт страны не входит в число 20 крупнейших

* larin_on@mail.ru

¹ GDP, PPP (current international \$) // The World Bank. Official website. URL: https://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mktp.pp.cd?year_high_desc=true (дата обращения: 02.02.2018).

² The World in 2050. The long view: How will the global economic order change by 2050? // PricewaterhouseCoopers LLP. 2017. February. URL: <https://www.pwc.com/gx/en/world-2050/assets/pwc-the-world-in-2050-full-report-feb-2017.pdf> (дата обращения: 02.02.2018).

³ Niti Aayog: PM Modi asks states to speed up infrastructure development // The Times of India. 2017. 23 April. URL: <http://timesofindia.indiatimes.com/india/niti-aayog-pm-modi-asks-states-to-speed-up-infrastructure-development/articleshow/58326356.cms> (дата обращения: 02.06.2017).

⁴ Indian ports looking to raise dollar-denominated loans // LiveMint. 2017. 25 March. URL: <http://www.livemint.com/Companies/hAx5N31iLRm0kvcCJ1Q3mL/Indian-ports-looking-to-raise-dollardenominated-loans.html> (дата обращения: 02.02.2018).

портов мира⁵. По данным Ассоциации торговых палат Индии (*Associated Chambers of Commerce of India*), годовой объём переработки контейнерных грузов главными (*major*) портами страны едва достигает 9 млн TEU's (twenty-foot equivalent unit – стандартный 20-футовый контейнер), что примерно в 4 раза меньше объёма, который обрабатывает только один китайский порт Шанхай⁶.

Морские порты Индии разделяются на две группы. К первой группе относятся так называемые главные порты, которые контролируются центральным правительством: Ченнаи (Chennai, Madras), Халдия (Haldia, Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex), Джавахарлал Неру (Jawaharlal Nehru Port Trust – JNPT, Nhava Sheva), Камараджар (Kamarajar, Ennore) – публичная компания, Кандла (Kandla), Кочин (Kochi, Cochin), Новый Мангалур (New Mangalore), Мормугао (Mormugao), Мумбаи (Mumbai), Панаджи (Panaji), Парадип (Paradip), Тутикорин (Tuticorin, V.O. Chidambaranar Port), Вишакхапатнам (Visakhapatnam).

Вторая группа включает значительно большее количество портовых комплексов, которые контролируются правительствами индийских штатов или созданы с их участием. Например, одной из крупнейших гаваней этой группы является порт Мундра (Mundra), принадлежащий правительству штата Гуджарат и переданный по концессионному соглашению в управление компании Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZ)⁷. В управлении APSEZ находятся и другие индийские и зарубежные порты, а также обособленные терминалы в главных портах⁸.

Руководство страны намерено существенно увеличить объёмы экспорта готовой продукции через национальные порты⁹. Однако большинство индийских гаваней имеет небольшую глубину и не может обслуживать большегрузные контейнерные суда. Например, крупнейший в Индии контейнерный порт JNPT, который обрабатывает более половины всех контейнеров, проходящих через главные порты, имеет глубину судового хода 14 м. В то время как современные мегаконтейнеровозы, работающие на регулярных трансокеанских линиях, имеют осадку более 16 м, поэтому они вынуждены перегружать индийские контейнеры в транзитных глубоководных портах, в частности на Шри-Ланке. Такая ситуация приводит к удорожанию доставки экспортных грузов, а индийские гавани

⁵ India's container capacity at 12 ports is less than ¼th of single Chinese port of Shanghai // ASSOCHAM. 2017. 12 December. URL: <http://www.assochem.org/newsdetail.php?id=6632> (дата обращения: 02.02.2018).

⁶ Контейнерооборот порта Шанхая в 2017 г. превысил рекордные 40 млн TEU // Морские вести России. 2017. 29 декабря. URL: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=68391> (дата обращения: 02.02.2018).

⁷ Mundra Becomes First Indian Port to Cross 100 Mt Cargo Mark // HighBeam. 2014. 1 April. URL: <https://www.highbeam.com/doc/1P3-3261380521.html> (дата обращения: 02.02.2018).

⁸ Company Overview of Adani Ports and Special Economic Zone Limited // Bloomberg. 2018. 25 March. URL: <https://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapId=27674009> (дата обращения: 25.03.2018).

⁹ MAKE IN INDIA // RIC Media. 2015. June. URL: http://ric.media/pdf/Special_Review_jun_2015.pdf (дата обращения: 02.02.2018).

теряют доходы. Из-за этого ключевыми направлениями развития портовой инфраструктуры страны являются создание глубоководных судовых каналов в действующих портах и строительство новых гаваней с глубиной погрузки свыше 18 м¹⁰. Например, в штате Керала уже ведется строительство многоцелевого глубоководного порта Вижиньям (Vizhinjam), который сможет обслуживать все типы современных контейнеровозов с осадкой до 20 м¹¹.

Главным программным документом инфраструктурного развития морских портов страны является "Национальный перспективный план Сагармала" (*National Perspective Plan Sagarmala, Sagarmala*) (рис. 1) с горизонтом реализации до 2035 г. Перспективный план фокусируется на развитии морских портов для формирования мощных экономических и промышленных центров на побережье страны. В программе *Sagarmala* запланирована реализация свыше 400 крупных инфраструктурных проектов общей стоимостью около 120 млрд дол.¹²



Рис. 1. Развитие прибрежных экономических зон по программе *Sagarmala*

Источник: URL: <http://pibphoto.nic.in/documents/rlink/2016/apr/p201641402.pdf>

¹⁰ Major ports may raise Rs 50K crore loans in US dollar: Nitin Gadkari // The Economic Times. 2017. 13 April. URL: <http://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping/-transport/major-ports-may-raise-rs-50k-crore-loans-in-us-dollar-nitin-gadkari/articleshow/58166277.cms> (дата обращения: 02.02.2018).

¹¹ Port Project // Vizhinjam International Seaport Limited. 2012. November. URL: <http://www.vizhinjamport.in/aboutproject.php> (дата обращения: 02.02.2018).

¹² SAGARMALA. "Building Gateways of Growth". National Perspective Plan // Ministry of Shipping of India. 2016. April. URL: <http://pibphoto.nic.in/documents/rlink/2016/apr/p201641402.pdf> (дата обращения: 02.02.2018).

Основные программные мероприятия направлены на преодоление инфраструктурных ограничений и изменение используемой в экономике Индии неэффективной модели логистики. Пока значительные объёмы сырьевых ресурсов, импортируемых через морские порты, перевозятся на удалённые промышленные объекты во внутренних районах страны. В свою очередь готовая продукция направляется в порты для отправки на экспорт.

Такая схема снабжения и сбыта приводит к перегрузке внутренних коммуникаций (автомобильных и железных дорог) и увеличивает логистические издержки, величина которых в индийской экономике достигает 18 % от ВВП, что значительно выше, чем в других странах. Так, средняя продолжительность и стоимость транспортировки экспортных (импортных) грузов в Индии между прибрежными и внутренними районами примерно в 1,5 раза больше, чем в Китае¹³. А перевозка отдельных видов грузов из Мумбаи в Дубай или в Лондон может быть дешевле, чем из Мумбаи в Дели¹⁴. Высокие затраты на логистику снижают экспортный потенциал страны.

Для сокращения возвратных перевозок в программе *Sagarmala* предусмотрено развитие прибрежных экономических зон (*Coastal Economic Zones, CEZ*), в которых будут располагаться крупные промышленные предприятия, ориентированные на использование импортного сырья и экспорт готовой продукции. Такая модель должна обеспечить сокращение затрат на логистику в экономике страны на 6 млрд дол.¹⁵ Ожидается, что в CEZ будет создано 4 млн новых рабочих мест, а также около 6 млн рабочих мест на предприятиях в других регионах страны, связанных с деятельностью объектов на побережье. Объём экспорта индийских товаров увеличится на 110 млрд дол.

Программа *Sagarmala* также задаёт основной вектор развития транспортной инфраструктуры внутри страны. Согласно плану, инфраструктура морских портов, железнодорожные, автодорожные магистрали и внутренние водные пути (ВП) должны быть интегрированы в единую систему для рационального перераспределения грузопотоков между ними.

На сегодняшний день более 50 % от общего объёма грузовых перевозок внутри страны выполняется автомобильным транспортом, на железные дороги приходится 36 %, а по рекам перевозится только 6 %, хотя Индия располагает разветвлённой сетью судоходных рек¹⁶. Потенциал ВП мог бы более интенсивно использоваться для перевозки массовых грузов

¹³ SAGARMALA. "Building Gateways of Growth". National Perspective Plan.

¹⁴ Government's focus on infrastructure to cut down logistics cost: Union Minister Nitin Gadkari // Financial Express. 2017. 28 January. URL: <http://www.financialexpress.com/economy/governments-focus-on-infrastructure-to-cut-down-logistics-cost-union-minister-nitin-gadkari/526446/> (дата обращения: 02.02.2018).

¹⁵ Sagarmala: Revolutionizing logistics in India through port led development // Press Information Bureau. 2016. 24 October. URL: <http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=151913> (дата обращения: 02.02.2018).

¹⁶ Moving INDIA to 2032 National Transport Development Policy Committee (NTDPC) Sector Report – RAILWAYS // The National Academy of Indian Railways. 2010. 11 February. URL: [http://www.nair.indianrailways.gov.in/uploads/files/1411707071818-Moving%20INDIA%20to%202032%20Railway%20Sector%20Report%20of%20Indian%20Transport%20Report\(Highlights\)%20-%20Rajnish%20Kumar.pdf](http://www.nair.indianrailways.gov.in/uploads/files/1411707071818-Moving%20INDIA%20to%202032%20Railway%20Sector%20Report%20of%20Indian%20Transport%20Report(Highlights)%20-%20Rajnish%20Kumar.pdf) (дата обращения: 02.02.2018).

(угля, руды, удобрений и пр.), которые в настоящее время доставляются потребителям преимущественно по индийским железным дорогам. Например, около 60 % от общего грузооборота железнодорожного транспорта приходится на перевозку угля для электростанций. При этом затраты на его транспортировку достигают 35 % в стоимости производства электроэнергии¹⁷. Вместе с тем на большое количество станций внутри страны уголь может доставляться по ВП, тем более что стоимость его транспортировки по реке почти в 6 раз ниже, чем по железной дороге.

Низкий уровень использования ВП для перевозки грузов объясняется заиливанием судового хода и отсутствием береговой инфраструктуры (грузовых терминалов). Для исправления ситуации в стране ведётся обустройство мощных Национальных водных коридоров (НВК): NW-1 – по участкам рек Ганг, Бхагиратхи и Хугли; NW-2 – по участкам реки Брахмапутра; NW-3 – по системе каналов вдоль западного побережья в штате Керала; NW-4 – по системе каналов и водохранилищ, а также участкам рек Годавари и Кришна; NW-5 – по системе рек и каналов на восточном побережье Индии. На них проводятся дноуглубительные работы, отстраиваются перегрузочные терминалы в местах стыка ВП и наземных транспортных коридоров.

К 2025 г. на НВК планируется перераспределить до 70 млн т грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта¹⁸. По NW-1 уже организована доставка угля на электростанцию "Барх" в объёме 3 млн т ежегодно. Планируются поставки сырья по NW-1 ещё на 21 электростанцию.

Передача массовых грузов с железных дорог на ВП не только даст снижение расходов на транспортировку, но и позволит нарастить объёмы железнодорожных перевозок контейнерных грузов. С этой целью индийское правительство ведёт модернизацию наиболее важных для экономики железнодорожных магистралей, которые соединяют крупные промышленные и транзитные центры страны – Дели, Мумбаи, Ченнаи, Колкату. Разработана концепция создания выделенных железнодорожных грузовых коридоров (*Dedicated Freight Corridor, DFC*). На сегодняшний день созданы Восточный и Западный DFC. Восточный коридор (*Eastern Dedicated Freight Corridor, EDFC*) от Лудхианы (штат Пенджаб) до Данкуни (штат Западная Бенгалия). EDFC предназначен для транспортировки металлопроката, зерна, цемента, удобрений, известняка, угля из восточных угольных месторождений на объекты в Дели, штаты Харьяна и Пенджаб. По оценкам, объём перевозок по EDFC составит около 116 млн т к 2022 г.¹⁹ Западный коридор (*Western Dedicated Freight Corridor, WDFC*) – от Дадри (штат Уттар-Прадеш) до морского порта JNPT в Мумбаи²⁰. Коридор WDFC создан для перевозки нефтепродуктов,

¹⁷ Final Report for Sagarmala (Vol. I) // Ministry of Shipping. 2016. November. URL: <http://shipping.nic.in/showfile.php?lid=2438> (дата обращения: 02.02.2018).

¹⁸ Sagarmala: Revolutionizing logistics in India through port led development.

¹⁹ Eastern Corridor // Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited. 2011. 1 January. URL: http://dfcil.gov.in/dfcil_app/Eastern_Corridor.jsp (дата обращения: 02.03.2018).

²⁰ Western Corridor // Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited. 2011. 1 January. URL: http://dfcil.gov.in/dfcil_app/Western_Corridor (дата обращения: 02.03.2018).

удобрений, зерна, продуктов питания, угля, железной руды, стали, цемента, а также контейнеров, доля которых в общем грузопотоке к 2022 г. достигнет 80 %, а общее количество превысит 6 млн TEU's.

Финансирование проектов осуществляется за счёт бюджетных средств, кредитов Всемирного банка, Японского агентства международного сотрудничества и частных инвестиций²¹. В планах министерства железных дорог построить ещё три аналогичных коридора на средства частных инвесторов: *North-South DFC* соединит Дели и Ченнаи, *East-West DFC* – Харагпур (штат Западная Бенгалия) и Мумбаи (штат Махараштра), *East Coast DFC* свяжет Харагпур с Виджаявада (штат Андхра-Прадеш). Для создания трёх новых коридоров потребуется около 50 млрд дол. Кроме того, планируется строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали между Ахмадабадом (штат Гуджарат) и Мумбаи²².

Автомобильный транспорт Индии главным образом перевозит готовую продукцию, в том числе внешнеторговые грузы. Однако не все территории страны обеспечены качественными дорогами, отдельные регионы не имеют кратчайших связей с промышленными и экономическими центрами и крупными морскими портами страны, а также удобного выхода на международные транспортные коридоры. Поэтому индийское руководство в 2015 г. приступило к разработке новой национальной программы автодорожного развития "Бхаратмала" (*Bharatmala*), главная цель которой заключается в соединении всех районов страны единой сетью национальных скоростных автодорог, а также в обеспечении доступа к крупным морским портам и СЕЗ²³. В рамках программы планируется построить свыше 55 тыс. км новых автодорог, реконструировать около 1500 мостов и 200 железнодорожных переездов. Ожидается, что дорожное строительство будет стимулировать экономическую активность в связанных секторах (производство строительных материалов, металлоконструкций и др.) и обеспечит новые рабочие места. По данным Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Индии, в результате реализации программных мероприятий стоимость доставки грузов по шоссе снизится на 20–25 %²⁴.

В 2017 г. министерство разработало первый этап программы *Bharatmala*²⁵. В рамках этого этапа к 2022 г. планируется построить 34,8 тыс. км

²¹ Project Funding // Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited. 2011. 1 January. URL: http://www.dfccil.gov.in/dfccil_app/Project_Funding (дата обращения: 02.02.2018).

²² Rail Budget 2016: Govt plans 3 more freight corridors through PPP // Financial Express. 2016. 26 February. URL: <http://www.financialexpress.com/budget-2016/rail-budget-2016-govt-plans-3-more-freight-corridors-through-ppp/216265/> (дата обращения: 02.02.2018).

²³ Bharat Mala: PM Narendra Modi's planned Rs 14,000 crore road from Gujarat to Mizoram // Indiatimes.com. 2015. 29 April. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/infrastructure/bharat-mala-pm-narendra-modis-planned-rs-14000-crore-road-from-gujarat-to-mizoram/articleshow/47090250.cms?intenttarget=no> (дата обращения: 02.02.2018).

²⁴ First phase of Bharatmala Pariyojana to start by end of 2018: Gadkari // Moneycontrol. 2017. 25 October. URL: <http://www.moneycontrol.com/news/business/economy/first-phase-of-bharatmala-pariyojana-to-start-by-end-of-2018-gadkari-2419571.cms> (дата обращения: 02.02.2018).

²⁵ What is Bharatmala project? PM Narendra Modi's most ambitious highway development plan // Financial Express. 2017. 26 October. URL: <http://www.financialexpress.com/>

новых дорог, в том числе 3,3 тыс. – в приграничных регионах, 2 тыс. км межгосударственных шоссе для расширения внешнеторговых связей с Непалом, Бутаном, Бангладеш и Мьянмой, свыше 2 тыс. км магистралей в прибрежных регионах, 2 тыс. – для подхода к морским портам и СЕЗ.

Геополитические факторы

Для поддержки экономического роста и экспорта в долгосрочной перспективе Индия заинтересована в создании трансграничной транспортной инфраструктуры и организации международных транспортных коридоров. Современная конфигурация внешнеторговых связей страны была заложена в начале 90-х гг. прошлого века, когда индийское руководство стало активно проводить рыночные преобразования в национальной экономике и углублять её интеграцию в международную экономическую систему. В число основных внешнеторговых партнёров страны вошли участники Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Регион является одним из крупнейших в мире экономических блоков с населением более 600 млн чел., совокупным объёмом ВВП и внешней торговли свыше 2,6 и 2,5 трлн дол. соответственно²⁶.

В 1991 г. бывший в то время премьер-министром страны Нарасимха Рао провозгласил политическую линию *Look East*, которая отражала геостратегическую заинтересованность Индии в расширении сотрудничества с восточными соседями²⁷. С этой целью были инициированы многочисленные трансграничные инфраструктурные проекты²⁸. В настоящее время в стадии активного строительства находятся два трансграничных транспортных коридора: трёхсторонняя автомагистраль Индия – Мьянма – Таиланд, а также мультимодальный Каладанский транспортный коридор (*Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project*) (рис. 2) между индийскими штатами Западная Бенгалия и Мизорам с транзитом через Мьянму²⁹. Индийское правительство финансирует оба проекта.

Трёхсторонняя автомагистраль пройдёт по территории Мьянмы от приграничного города Морех (Moreh) в штате Мизорам до тайландского города Мае Сот (Maе Sot) (рис. 3) на границе с Мьянмой³⁰. Каладанский коридор начинается в индийском порту Халдиа, по морю доходит

india-news/what-is-bharatmala-project-10-points-to-know-about-pm-narendra-modis-most-ambitious-rs-10-trillion-highway-development-plan/904691/ (дата обращения: 02.02.2018).

²⁶ Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) // РИА Новости. 2016. 19 мая. URL: <https://ria.ru/spravka/20160519/1435156868.html> (дата обращения: 02.02.2018).

²⁷ Баронов В.И., Костюнина Г.М. Участие Индии в региональных торговых соглашениях // Вестник МГИМО-Университета. 2017. № 2 (53). С. 90–108.

²⁸ India, Myanmar, Thailand should begin transit talks on highway: MEA // Firstpost. 2014. 26 August. URL: <http://www.firstpost.com/politics/india-myanmar-thailand-begin-transit-talks-highway-mea-1682885.html> (дата обращения: 02.02.2018).

²⁹ Мультимодальность предполагает последовательное использование разных видов транспорта при перевозке груза по маршруту. В случае с Каладанским коридором используется морской, речной и автомобильный транспорт.

³⁰ A Promising Trilateral: India–Myanmar–Thailand // The Diplomat. 2017. 14 September. URL: <https://thediplomat.com/2017/09/a-promising-trilateral-india-myanmar-thailand/> (дата обращения: 02.02.2018).



Рис. 2. Мультимодальный Каладанский транспортный коридор

Источник: URL: <https://iascurrentaffairsbyamityadav.files.wordpress.com/2016/12/detailed-route-of-kaladan-multi-modal-transit-transport-project-copy.jpg>

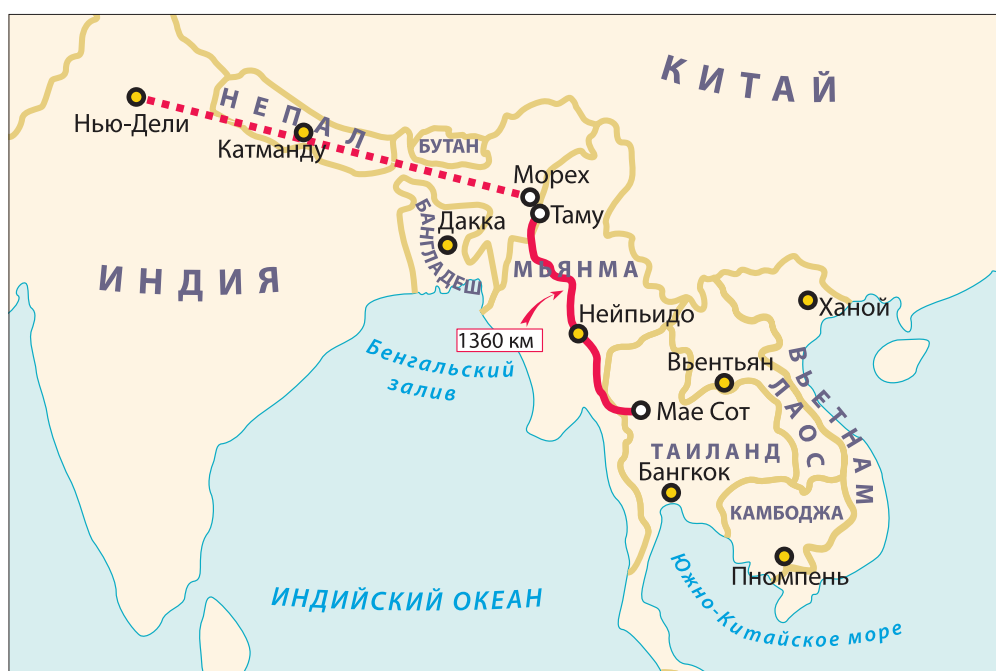


Рис. 3. Трёхсторонняя автомагистраль

Источник: URL: <https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Economy/Modi-backs-India-Myanmar-Thailand-highway-extension>

до порта Ситуэ (Sittwe) в штате Ракхайн в Мьянме, затем следует по реке Каладан до порта Палетва (Paletwa), откуда продолжается по автомобильной дороге до границы с индийским штатом Мизорам. Для Индии более удобным (коротким) вариантом коридора был бы маршрут через

Бангладеш. Однако страны не смогли достичь соглашения по условиям создания трансграничной транспортной инфраструктуры³¹.

Заинтересованность индийской стороны в реализации обоих проектов объясняется территориальной удалённостью семи северо-восточных штатов, так называемых семи сестёр: Аруначал-Прадеш, Ассам, Манипур, Мегхалая, Мизорам, Нагаленд, Трипура. В индийском правительстве создано специальное министерство по управлению обособленным регионом. Сообщение северо-восточных штатов с основной частью страны осуществляется по узкому Силигурскому коридору, который часто называют "Chicken's Neck" ("Куриное горлышко"). Он перегружен транзитными потоками грузов и пассажиров как из индийских штатов, так и из близлежащих государств: Непала, Бутана, Бангладеш. Запуск Каладанского коридора существенно упростил бы сообщения удалённых северо-восточных территорий и с остальными индийскими штатами, и с другими государствами.

Стоит отметить, что политика индийского руководства *Look East* дала положительные результаты. За время её реализации взаимная торговля со странами АСЕАН увеличилась с 2 до 72 млрд дол., что составляет около 10 % от общего объёма внешней торговли Индии. В то же время для участников регионального блока эта величина является менее значимой – около 2 %³². При этом страны АСЕАН достаточно активно сотрудничают с КНР: на эту страну приходится четвертая часть внешней торговли блока. По итогам 2017 г. Китай экспортировал в регион товаров на сумму более 279 млрд дол., а объём импорта превысил 235 млрд³³.

В свою очередь Пекин заинтересован в укреплении не только экономического сотрудничества с юго-восточными соседями, так как они занимают важное геостратегическое положение с точки зрения его национальных интересов. В частности, рядом с их границами проходят ключевые морские пути, по которым перевозится значительная часть китайских внешнеторговых грузов.

В последнее время КНР, благодаря инвестициям, инновациям и интернационализации юаня, стремительно становится новым центром глобального влияния, которое он использует для расширения доступа к мировым ресурсам и рынкам сбыта. Основные направления экономической экспансии Поднебесной отражены в глобальной стратегической инициативе "Один пояс, один путь" ("Пояс и путь")³⁴. На финансовую поддержку проектов в рамках этой стратегии Пекин планирует выделить свыше

³¹ Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project // Ministry of Development of North Eastern Region. 2014. 25 April. URL: <http://www.mdoner.gov.in/content/introduction-1> (дата обращения: 02.02.2018).

³² ASEAN–India Convergence: The Geostrategic Realities // The Diplomat. 2018. 26 January. URL: <https://thediplomat.com/2018/01/asean-india-convergence-the-geostrategic-realities/> (дата обращения: 02.02.2018).

³³ Подсчитано автором по данным: Hong Kong Trade Development Council – China Customs Statistics // Hktdc.com. 2018. 1 March. URL: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/Facts-and-Figures/China-Customs-Statistics/ff/en/1/1X39VTVQ/1X09N9NM.htm> (дата обращения: 25.03.2018).

³⁴ Совместное строительство "Одного пояса, одного пути": идея, практика и вклад Китая // Yidaiyilu. 2017. 1 May. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110545004.pdf> (дата обращения: 02.02.2018).

0,5 трлн дол.³⁵ Главным региональным ориентиром программы "Пояс и путь" является Азиатский регион, куда Китай направляет около 48 % от всего объёма экспортируемой продукции, а получает более 55 % импорта³⁶.

Пекин тщательно формирует региональные экономические пулы с учётом геополитических приоритетов и ресурсной базы их участников. Он предлагает им совместно строить экономические коридоры, расширять приграничное сотрудничество и координировать развитие транспортной инфраструктуры. Как правило, под эти проекты руководство КНР выделяет так называемые связанные кредиты, которые предполагают использование полученных средств на закупку китайского оборудования, технологий и рабочей силы, а также предоставление льгот и других преференций для китайского бизнеса на местных рынках³⁷. Например, по инициативе Китая в странах Юго-Восточной Азии (ЮВА) создаётся сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей общей протяжённостью свыше 5 тыс. км. На реализацию проекта Таиланд и Лаос получили кредитные средства от китайских структур³⁸.

Индия стремится не отставать от северного соседа в развитии сотрудничества со странами АСЕАН. Она планирует выделить 1 млрд дол. на транспортную инфраструктуру региона, чтобы наладить надёжные наземные и морские коммуникации с Лаосом, Камбоджей и Вьетнамом³⁹. Подобные инициативы свидетельствуют о том, что между Нью-Дели и Пекином ведётся активное соперничество за геополитическое влияние в соседних регионах⁴⁰. В последнее время это соперничество расширяет географический формат и выходит в бассейны Индийского и Тихого океанов.

По мнению экспертов аналитического агентства *Stratfor*, в геополитическом плане Индия является островом, так как имеет затруднения с выходом на континент по сухопутной границе и сильно зависит от безопасных морских сообщений⁴¹. Например, чтобы вести торговлю с Афганистаном и странами Центральной Азии в обход Пакистана, она

³⁵ Ларин О.Н., Куррияновский В.П. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы "Один пояс, Один путь" и технологии цифровой железной дороги // Современные информационные технологии и ИТ-образование. 2017. Т. 13. № 3. С. 167–175.

³⁶ Подсчитано автором по данным: Hong Kong Trade Development Council – China Customs Statistics.

³⁷ Ларин О.Н., Куррияновский В.П. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы "Один пояс, Один путь" и технологии цифровой железной дороги.

³⁸ Прокофьев И.В., Ларин О.Н., Каратаева К.Е. Инициатива "Один пояс – один путь" – новая платформа для расширения российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 6 (45). С. 11–48.

³⁹ Рогожина Н.Г. Индия и АСЕАН – новый этап сотрудничества // ИМЭМО. 2018. 2 февраля. URL: https://www.imemo.ru/index.php?page_id=502&id=3814 (дата обращения: 02.02.2018).

⁴⁰ См. об этом: Терехов В.Ф. Территориальная проблема в китайско-индийских отношениях: истоки, эволюция и современное состояние // Проблемы национальной стратегии. 2011. № 4 (9). С. 57–76; Волхонский Б.М. Индийский океан как арена геополитического соперничества Китая и Индии // Проблемы национальной стратегии. 2014. № 1 (22). С. 31–45.

⁴¹ The Geopolitics of India: A Shifting, Self-Contained World // Stratfor. 2012. 1 April. URL: <https://worldview.stratfor.com/article/geopolitics-india-shifting-self-contained-world> (дата обращения: 02.02.2018).

совместно с Ираном развивает морской порт Чабахар на берегу Оманского залива. Индийские товары доставляются в иранский порт по морю, а далее перевозятся сухопутными путями до афганской границы. В порту на средства индийского правительства построены контейнерные и универсальные терминалы. Теперь ведётся строительство железной дороги до Афганистана⁴². Сообщается, что Афганистан уже переориентировал 80 % своих экспортных отправок, которые ранее шли через пакистанский порт Карачи, на иранские – Бандар-Аббас и Чабахар⁴³.

Морские инициативы Нью-Дели также обусловлены соображениями безопасности, так как Пекин налаживает стратегические партнёрства со странами бассейна Индийского океана. В частности, Китай создаёт крупные морские порты в Пакистане и на Шри-Ланке, планирует построить порт на Мальдивах⁴⁴. Технически эти объекты могут быть использованы для размещения военного флота. Вследствие этого в 2014 г. премьер-министр Индии Н. Моди произвёл апгрейд внешнеэкономической и внешнеполитической стратегии страны и предложил обновлённую версию восточного вектора под названием *Act East*, что означает – расширение границ индийских интересов за пределы региона АСЕАН и наращивание сотрудничества с крупными державами из бассейна Тихого океана. Основными компонентами политики *Act East* являются экономическая сфера и безопасность⁴⁵.

В то же время Индии достаточно сложно самостоятельно сдерживать экспансию Китая, поэтому руководство страны заинтересовано в союзниках. В связи с этим на геополитическом ландшафте можно ожидать формирования нового, пока ещё аморфного Индо-Тихоокеанского (Indo-Pacific) альянса Индии, Японии, Австралии и США⁴⁶.

Американский президент Дональд Трамп во время своего турне по странам Азии в 2017 г. неоднократно называл Азиатский регион Индо-Тихоокеанским, подчёркивая наличие сильной экономической и политической связанности между странами двух океанов, что должно предопределять наличие у них общих интересов и целесообразность формирования совместных экономических и военно-политических альянсов⁴⁷. Выступая

⁴² International North-South Transport Corridor: Re-energising India's Gateway to Eurasia // Idsa. 2015. 18 August. URL: http://www.idsa.in/system/files/issuebrief/IB_msroy_180815.pdf (дата обращения: 02.02.2018).

⁴³ Афганский экспорт переориентируется с портов Пакистана на иранский Чабахар // ТАСС. 2018. 6 февраля. URL: <http://tass.ru/transport/4934801> (дата обращения: 02.02.2018).

⁴⁴ Обзор: Китай и Мальдивы разделяют мечту о "морском Шёлковом пути 21-го века" // Russian.People.cn. 2014. 15 сентября. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0915/c95181-8782535.html> (дата обращения: 02.02.2018).

⁴⁵ To Counter China, India Pushes East // Stratfor. 2017. 10 November. URL: https://worldview.stratfor.com/article/counter-china-india-pushes-east?id=743c2bc617&e=c64ec56717&uuid=2bccec89-b0df-45b0-9c52-32c4645a7d04&utm_source=Topics%2C+Themes+and+Regions&utm_campaign=75a123a7a1-EMAIL_CAMPAIGN_2017_11_10&utm_medium=email&utm_term=0_743c2bc617-75a123a7a1-53655945&mc_cid=75a123a7a1&mc_eid=c64ec56717 (дата обращения: 02.02.2018).

⁴⁶ India's One Belt, One Road-Block // GPF. 2018. 26 January. URL: <https://geopoliticalfutures.com/indias-one-belt-one-road-block/> (дата обращения: 02.02.2018).

⁴⁷ Trump Discovers "Indo-Pacific" on Asia Tour in Boost for India // Bloomberg Politics. 2017. 13 November. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-11-13/trump-discovers-indo-pacific-on-asia-tour-in-boost-for-india> (дата обращения: 02.02.2018).

на саммите АТЭС во Вьетнаме в прошлом году, американский президент заявил, что цель его участия в форуме заключается в создании нового партнёрства Америки с народами Индо-Тихоокеанского региона (ИТР) в целях всеобщего процветания и безопасности⁴⁸.

Если рассматривать перспективы формирования подобного партнёрства в военной сфере, то оно, скорее всего, стало бы аналогом Североатлантического альянса (НАТО), который был сформирован в 1949 г. для противостояния "советской угрозе", а в современных условиях выполняет ту же роль в отношении России. Вероятно, на фоне возрастающего глобального влияния Китая у кого-то могли появиться схожие идеи о формировании у его границ нового Индо-Тихоокеанского военного блока. По крайней мере США, Япония, Индия, Австралия и ряд других государств периодически проводят совместные военные учения.

Стоит отметить, что словосочетание "Индо-Тихоокеанский регион" достаточно давно и часто используется как в экспертном сообществе, так и в программных документах отдельных государств для характеристики географической принадлежности рассматриваемого объекта. Однако, по мнению профессора Австралийского национального университета Рори Медкалфа (Rory Medcalf), данное словосочетание следует применять в качестве новой геополитической категории, которая отражает современные тенденции формирования новой азиатской стратегической системы, охватывающей как Тихоокеанский, так и Индийский регионы⁴⁹. По мнению индийских экспертов, главной предпосылкой углубления геополитического взаимодействия между регионами Индийского и западной части Тихого океанов является критическая зависимость Восточной Азии от природных ресурсов Западной Азии и Африки, маршруты доставки которых (ресурсов) проходят через Индийский океан⁵⁰.

Содержание геополитической категории ИТР включает географически расширяющееся влияние двух крупнейших азиатских держав – Китая и Индии, расположенных на азиатском побережье двух океанов, а также подчёркивает влияние на их взаимоотношения США, которые фактически присутствуют в регионе (наличие американских военных баз) и преследуют собственные стратегические цели.

Геополитический масштаб категории ИТР распространяется на широкую группу азиатских стран, расположенных на побережье западной части Тихого океана, Южно-Китайского моря и Бенгальского залива. По мнению Р. Медкалфа, фундаментальным фактором формирования новой геополитической связи является не национальная общность народов региона, а пересекающиеся интересы крупных морских держав – Соединённых Штатов, Китая, Индии, в некоторой степени Японии, Австралии и ряда других. Соответственно возникающая между ними напряжённость

⁴⁸ Remarks by President Trump at APEC CEO Summit // Foreign Policy. 2017. 10 November. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-president-trump-apec-ceo-summit-da-nang-vietnam/> (дата обращения: 02.02.2018).

⁴⁹ Medcalf R. A Term Whose Time Has Come: The Indo-Pacific // The Diplomat. 2012. 4 December. URL: <https://thediplomat.com/2012/12/a-term-whose-time-has-come-the-indo-pacific/> (дата обращения: 02.02.2018).

⁵⁰ The Origin of "Indo-Pacific" as Geopolitical Construct // The Diplomat. 2018. 25 January. URL: <https://thediplomat.com/2018/01/the-origin-of-indo-pacific-as-geopolitical-construct/> (дата обращения: 24.03.2018).

приводит в движение скрытые механизмы формирования новых межгосударственных стратегических альянсов в политической, экономической и военной сферах.

В 2012 г. Леон Панетта (Leon Panetta), будучи в то время министром обороны США, заявил, что Америка ведёт разработку новой стратегии обороны, центральным элементом которой выступает "перебалансировка" сил в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Штаты запланировали расширить своё присутствие и создать новые военные альянсы в ИТР. По заявлению Л. Панетты, военное сотрудничество с Индией – основа новой стратегии⁵¹. При этом Вашингтон намерен оказывать ей поддержку, чтобы в итоге Индия стала мощной экономической и военной державой⁵².

В 2016 г. США и Индия подписали Меморандум о взаимной логистической поддержке вооружённых сил (Logistics Exchange Memorandum of Agreement), согласно которому стороны могут использовать инфраструктурные объекты и транспортные пути друг друга для пополнения запасов и проведения ремонтных работ⁵³. При этом вряд ли стоит сомневаться, что в соглашении заинтересованы в первую очередь США.

Интересы Америки в ИТР закреплены в Стратегии национальной безопасности, которую утвердил Д. Трамп в декабре 2017 г. Стоит отметить, что в прежних редакциях этого документа Индо-Тихоокеанский регион отдельно не выделялся. В новой Стратегии отмечается, что в ИТР ведётся геополитическая конкуренция между свободными и репрессивными видениями мирового порядка. Здесь США намерены противостоять Китаю, который якобы стремится полностью вытеснить Соединённые Штаты с индо-тихоокеанской геополитической арены и навязать региональным партнёрам свою экономическую (нерыночную) модель. Такие действия Пекина, по мнению Вашингтона, создают угрозы для развития свободной торговли, суверенитета других стран и подрывают региональную стабильность⁵⁴. Вместе с тем Индия названа одним из основных партнёров Соединённых Штатов по защите их интересов в ИТР, поэтому Вашингтон намерен расширить сотрудничество с Нью-Дели в области обороны и безопасности и готов поддерживать индийские инициативы в регионе.

Учитывая недавнюю недружественную риторику американского руководства в отношении Пекина, можно ожидать, что в Индии будет развиваться так называемая транспортная инфраструктура двойного назначения, которая пригодится Пентагону для реализации своих стратегических задач в регионе⁵⁵.

⁵¹ Partners in the 21st Century // Idsa. 2012. 6 June. URL: <https://idsa.in/key-speeches/LeonPanettaonPartnersinthe21stcentury> (дата обращения: 02.02.2018).

⁵² The Emerging Strategic Triangle in Indo-Pacific Asia // The Diplomat. 2013. 4 June. URL: <https://thediplomat.com/2013/06/the-emerging-strategic-triangle-in-indo-pacific-asia/> (дата обращения: 02.02.2018).

⁵³ India, US Sign Logistics Exchange Agreement: What You Need to Know // The Diplomat. 2016. 30 August. URL: <https://thediplomat.com/2016/08/india-us-sign-logistics-exchange-agreement-what-you-need-to-know/> (дата обращения: 02.02.2018).

⁵⁴ National Security Strategy of the United States of America // Whitehouse. 2017. 18 December. URL: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf> (дата обращения: 24.03.2018).

⁵⁵ President Donald J. Trump's State of the Union Address // Whitehouse. 2018. 30 January. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/president-donald-j-trumps-state-union-address/> (дата обращения: 02.02.2018).

Стратегические интересы России

Россия, в отличие от других государств, не преследует целей глобального геополитического доминирования и наращивания своего военного присутствия в ИТР. Однако она заинтересована в укреплении и расширении сотрудничества с Индией по широкому кругу вопросов, среди которых важное место отводится торгово-экономическим связям. В 2017 г. страны отметили 70-летие дипломатических отношений. За этот период Москве и Нью-Дели удалось выстроить надёжные стратегические, военные, экономические и дипломатические двусторонние контакты. Особо стоит отметить, что Россия и Индия в прежние годы, несмотря на сложную международную обстановку и наличие у каждой страны собственных экономических и политических проблем, бережно хранили и ценили доверительное расположение друг к другу. Вследствие этого в настоящее время эти отношения достигли высокого уровня, который лидеры двух стран оценивают как особое привилегированное стратегическое партнёрство.

Тем не менее современный уровень развития торгово-экономических связей между двумя государствами не может быть охарактеризован как достаточно высокий. По сравнению с началом 90-х гг. прошлого века доля России во внешней торговле Индии снизилась примерно в 20 раз⁵⁶. По оценкам экспертов Российского совета по международным делам, для сохранения привилегированного статуса российско-индийских отношений необходимо нарастить взаимный товарооборот не менее чем в 3 раза.

На наш взгляд, с учётом реализуемых индийским правительством мер по развитию национальной экономики у российских компаний есть достаточно возможностей для наращивания поставок в страну сырьевых ресурсов и отечественной готовой продукции. Вместе с тем в российском внешнеэкономическом курсе доминирует линия Восток – Запад. Основные торговые партнёры России расположены в двух практически диаметрально противоположных макроэкономических регионах Евразийского континента – странах Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС). Ведущую роль, по крайней мере пока, играет Европейский союз (преимущественно Германия, Нидерланды, Италия), на который приходится свыше 40 % российского внешнеторгового оборота, на АТЭС (Китай, Япония, Корея) – немного меньше – около 30 %. Причём "восточный блок" постепенно уравнивает "западный", так как доля ЕС во внешнеторговом обороте России с каждым годом снижается, а доля АТЭС, наоборот, практически синхронно увеличивается⁵⁷.

На перспективном южном направлении (страны Южной и Юго-Восточной Азии) российский бизнес пока только начинает активную деятельность. По мнению экспертов глобальной консалтинговой компании *PricewaterhouseCoopers*, развивающиеся страны Южной и Юго-Восточной

⁵⁶ 70-летие дипломатических отношений России и Индии: Новые горизонты привилегированного партнёрства: Докл. № 34/2017 / А.В. Кортуннов, К. Сибал и др.; гл. ред. И.С. Иванов. М.: НП РСМД, 2017. 52 с.

⁵⁷ Экспорт-импорт важнейших товаров за январь–ноябрь 2017 года // Федеральная таможенная служба РФ. 2018. 12 января. URL: http://www.customs.ru/index2.php?option=com_content&view=article&id=26140&Itemid=1981 (дата обращения: 02.02.2018).

Азии войдут в число наиболее быстрорастущих экономик мира⁵⁸. К числу главных факторов, которые окажут наиболее существенное влияние на их экономический рост, относятся высокая доля молодёжи и лиц трудоспособного возраста, так как именно эти категории населения задают динамику внутреннего спроса и являются важным фактором производства. Таким образом, Индия, у которой демографическая ситуация складывается благоприятным образом, обладает значительным потенциалом экономического развития, а её внутренний рынок будет расти высокими темпами.

Российская продукция способна найти своего индийского покупателя как в промышленном, так и в потребительском секторах. Экономике двух стран естественным образом взаимно дополняют друг друга. Например, Индия является третьим по объёму потребления энергоресурсов государством в мире, государством с высоким темпом роста импорта сырья⁵⁹. В свою очередь Россия входит в число крупнейших в мире производителей и экспортёров нефти, природного газа, угля. Традиционными сферами двустороннего сотрудничества выступают металлургическая, химическая промышленность и сельское хозяйство. К числу приоритетных областей для сотрудничества относятся энергетика, нефтехимия, фармацевтика, минеральные удобрения, космос, судостроение⁶⁰.

При этом отечественный бизнес пока занимает достаточно скромные позиции на индийском рынке. По данным Министерства торговли и промышленности Индии, по итогам первых семи месяцев 2017–2018 финансового года (фин. г. – период с 1 апреля по 31 марта) Россия находится только на 22-м месте в рейтинге крупнейших внешнеторговых партнёров страны с суммарной величиной взаимного товарооборота в 6,1 млрд дол. и долей чуть менее 1,5 %⁶¹.

В последние годы руководство обеих стран предприняло ряд активных мер по развитию взаимной торговли, что дало положительные результаты. В 2017 г. внешняя торговля между Россией и Индией выросла на 19 % по стоимости и на 22 % в натуральном выражении по сравнению с предыдущим периодом. Существенный вклад в положительную динамику взаимной торговли внёс отечественный сырьевой сектор. Интенсивно росла отгрузка нефти на индийские нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ)⁶². Отечественные производители газа и угля также расширяют своё присутствие в регионе⁶³.

⁵⁸ The World in 2050. The long view: How will the global economic order change by 2050?

⁵⁹ Шикин В.В., Бандари А. Российско-индийское сотрудничество в области энергетики: торговля, совместные проекты, новые сферы // РСМД. Аналитическая записка. 2017. Октябрь. № 13.

⁶⁰ Россия и Индия наращивают товарооборот // ICTSD. 2017. 26 декабря. URL: <https://www.ictsd.org/bridges-news/мосты/news/россия-и-индия-наращивают-товарооборот> (дата обращения: 02.02.2018).

⁶¹ Total Trade: Top countries // Department of Commerce. URL: <http://commerce.gov.in/eidb/iecnttopn.asp> (дата обращения: 02.02.2018).

⁶² РФ наращивает экспорт нефти Urals в Индию, занимая долю рынка ОПЕК // Reuters. 2017. 10 мая. URL: <https://ru.reuters.com/article/businessNews/idRUKBN1861AC-ORUBS> (дата обращения: 02.02.2018).

⁶³ Заявление для прессы по итогам российско-индийских переговоров // Президент РФ. Офиц. сайт. 2016. 15 октября. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/53096> (дата обращения: 02.02.2018).

В то же время Индия является одним из ключевых рынков сбыта для российской несырьевой продукции⁶⁴. Однако в этом сегменте отмечается довольно скромный прирост поставок отечественных товаров на индийский рынок. По данным Российского экспортного центра (РЭЦ), Индия находится только на 10-м месте в рейтинге стран – получателей несырьевого экспорта из России⁶⁵.

По итогам первых десяти месяцев 2017 г. Россия экспортировала на все рынки на 21 % больше несырьевой продукции по сравнению с аналогичным периодом прошлого года⁶⁶. Наибольший прирост несырьевого неэнергетического экспорта пришёлся на страны Юго-Восточной Азии (+44 %), Северной Африки (+36 %), Восточной Азии (+29 %), Восточной Европы (+26 %), СНГ (+25 %) и Северной Америки (+21 %). Поставки товаров высокой степени переработки в страны Южной Азии в целом выросли незначительно. Несырьевой экспорт в Индию увеличился всего на 0,1 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 3,5 млрд дол.⁶⁷

Одним из ключевых факторов роста несырьевого экспорта является повышение эффективности доставки продукции. В настоящее время российский бизнес ведёт торговлю с индийскими партнёрами преимущественно по морским путям. В среднесрочной перспективе не предвидится появление эффективных бесперегрузочных наземных маршрутов между двумя странами, которые бы полностью исключали использование морского транспорта на каких-либо участках цепи поставок товаров от производителя до конечного потребителя.

Традиционно перевозки грузов между Россией и Индией осуществляются через порты в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах. Впрочем, в последнее время индийский бизнес начал сотрудничать с российскими компаниями на Дальнем Востоке, поэтому появилась потребность в организации регулярных сообщений между российскими дальневосточными и индийскими морскими портами. Например, прорабатывается морской маршрут из индийского Ченнаи во Владивосток⁶⁸.

Прямые морские сообщения между российскими и индийскими портами достаточно эффективны, так как на всём пути следования судна между таможенными границами двух государств не требуется выполнения дополнительных перегрузочных операций, переоформления товаросопроводительных документов и пр. Однако именно эти маршруты имеют

⁶⁴ Товары российских производителей будут представлены на индийской онлайн-платформе Indiamart // Российский экспортный центр. 2016. 18 октября. URL: https://www.exportcenter.ru/press_center/news/tovary-rossiyskikh-proizvoditeley-budut-predstavleny-na-indiyskoy-onlayn-platfome-indiamart/?sphrase_id=27535 (дата обращения: 02.06.2017).

⁶⁵ Индия // Российский экспортный центр. 2017. Январь. URL: https://www.exportcenter.ru/international_markets/world_map/South_Asia/India/ (дата обращения: 02.02.2018).

⁶⁶ Несырьевой экспорт вырос на 21 % за 10 месяцев // Российский экспортный центр. 2017. 18 декабря. URL: https://www.exportcenter.ru/press_center/news/nesyrevoy-eksport-vyros-na-21-za-10-mesyatsev/ (дата обращения: 02.02.2018).

⁶⁷ Аналитическая справка. Развитие общего и несырьевого экспорта России в январе–ноябре 2017 г. М.: АО "Российский экспортный центр", 2018. 20 с.

⁶⁸ Новый морской путь свяжет Владивосток и индийский порт Ченнаи // Морские вести России. 2017. 22 октября. URL: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=66770> (дата обращения: 02.02.2018).

ряд недостатков. Во-первых, значительная протяжённость западного и восточного морских путей и, как следствие, большая продолжительность доставки грузов, которая в отдельных случаях может превышать 40 дней. Во-вторых, при движении по обоим маршрутам судно проходит через так называемые бутылочные горла ("chokepoints", "узкое место").

Наиболее известными "узкими" проходами на морских глобальных маршрутах являются Малаккский пролив, Ормузский пролив, Суэцкий канал, Панамский канал, Турецкие проливы (Босфор, Дарданеллы, Мраморное море), Датские проливы, Баб-эль-Мандебский пролив. Они в силу своего географического расположения представляют собой ключевые звенья в цепях поставок исключительно больших объёмов грузов международной торговли: энергоносителей, удобрений, руды, угля, зерна и пр.⁶⁹ Вместе с тем движение через "chokepoints" может быть ограничено или полностью прекращено по метеорологическим, политическим, террористическим или другим причинам, что способно создать угрозу национальной безопасности как отдельных стран, так и регионов.

Так как пропускная способность "узких мест" ограничена, то проход по ним, как правило, регулируется в целях безопасности. В этих случаях управляемые "дроссели" становятся мощным рычагом влияния регулятора, который определяет порядок прохода судов. Чаще всего движение через "узкие горла" осуществляется за плату. Однако в некоторых случаях допускается движение без оплаты транзита. Например, Международная конвенция Монтрё (Конвенция о режиме проливов) регулирует проход морских судов через Турецкие проливы (Босфор, Дарданеллы, Мраморное море) и не предусматривает права турецкой стороны на взимание платы за транзит⁷⁰. Однако владелец "морского дросселя" вправе установить особые требования к проходу, в том числе к обязательному использованию дополнительных услуг за плату, например лоцманскую проводку. Те страны, которые зависят от использования таких морских проходов, стараются создавать альтернативные маршруты. Например, Китай одновременно действует по нескольким направлениям, чтобы снизить свою зависимость от многочисленных "chokepoints". Он развивает сухопутные транспортные коридоры в направлении морских портов в Пакистане и Мьянме, организует прямые железнодорожные сообщения со странами ЕС транзитом по территории государств ЕАЭС. Эти маршруты позволяют исключить морские перевозки через перегруженные Малаккский пролив, Суэцкий канал, Турецкие проливы.

Перевозка российских грузов в Индию из морских портов на Балтике предполагает прохождение Суэцкого канала. Если грузы отправляются через азово-черноморские порты, то дополнительно потребуется проход через Турецкие проливы. При отправке грузов из дальневосточных морских портов судно, как правило, следует через Малаккский пролив,

⁶⁹ Vulnerable "chokepoints" threaten global food supply, warns report // The Guardian. 2017. 27 June. URL: <https://www.theguardian.com/environment/2017/jun/27/vulnerable-chokepoints-threaten-global-food-supply-warns-report> (дата обращения: 02.02.2018).

⁷⁰ Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых с иностранными государствами. Вып. IX: Действующие договоры, соглашения и конвенции, вступившие в силу до 1 января 1937 г. / СССР. Народный Комиссариат по иностранным делам. М.: НКВД, 1938. С. 61–78.

поэтому перевозка грузов между Россией и Индией по морским путям связана с потенциальными рисками. Как минимум будут нарушены сроки доставки продукции в случае временной остановки движения судна через транзитные "chokepoints".

В связи с этим перспективной представляется организация сообщений с Индией по международному транспортному коридору "Север – Юг" (МТК СЮ)⁷¹. Мультиmodalный коридор "Север – Юг" соединяет Россию с Ираном, Индией и некоторыми другими странами Южной и Западной Азии, а также используется для перевозки их грузов в страны ЕС транзитом через Россию. МТК СЮ обеспечивает меньшие сроки при сопоставимой стоимости доставки грузов по сравнению с прямыми морскими маршрутами через Суэцкий канал. Коридор создали Индия, Иран и Россия, когда в сентябре 2000 г. подписали Соглашение о международном транспортном коридоре "Север – Юг" (вступило в силу в мае 2002 г.). В дальнейшем к Соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Сирия, Таджикистан, Оман, Белоруссия, Казахстан, Болгария, Киргизия, Турция, Украина.

Для России МТК СЮ входит в число приоритетных транспортных проектов. Его полноценный запуск будет содействовать развитию каспийского транспортного узла, увеличит международный транзитный грузопоток через порты Каспийского бассейна, повысит надёжность и экономичность сообщений между странами в русле коридора, будет стимулировать создание в Прикаспийском регионе крупных промышленных кластеров, ориентированных на экспорт российской продукции, укрепит экономическое и геополитическое присутствие России в Южно-Азиатском регионе⁷².

МТК СЮ создаётся для перевозки в первую очередь несырьевой продукции, преимущественно в контейнерах. По итогам 2016 г. контейнерный грузопоток между Индией и Россией составил 124 тыс. TEU's и в 2 раза превысил аналогичный показатель за 2013 г. К 2030 г. прогнозируется увеличение контейнерных перевозок между Россией и Индией до 461 тыс. TEU's в год⁷³. Значительная часть контейнеропотока пройдёт по международному коридору.

Первоначальный вариант МТК СЮ предусматривал соединение Индии с Россией транзитом через Иран и включал два морских участка – по Индийскому океану между Индией и Ираном и по Каспийскому морю между Ираном и Россией. Однако транскаспийский маршрут предполагает дополнительную смену видов транспорта и перегрузочные операции в каспийских портах, поэтому прикаспийские государства стали создавать сухопутные маршруты в обход водоёма. Например, Казахстан и Туркмения соединили свои железные дороги с иранскими и открыли восточный железнодорожный маршрут МТК СЮ. В настоящее время

⁷¹ См. об этом: *Картаева К.Е.* МТК "Север – Юг": Новые возможности или повторение старых ошибок? // Проблемы национальной стратегии. 2009. № 1. С. 128–147.

⁷² Распоряжение Правительства РФ от 08.11.2017 N 2469-р "Об утверждении Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года" // Собрание законодательства РФ. 2017. 20 ноября. № 47. Ст. 7016.

⁷³ Там же.

ведётся строительство западного железнодорожного маршрута между Ираном и Россией через Азербайджан, который является самым коротким путём между индийскими и балтийскими портами (протяжённостью около 7 тыс. км).

Западная ветка МТК СЮ заработает в полную силу после достройки небольшого железнодорожного участка на иранской территории от Астары до Решта. Пока доставка контейнеров осуществляется по достаточно сложной схеме с дополнительными перегрузками, что увеличивает общую продолжительность и стоимость перевозки по коридору. Транспортировка по этому маршруту включает следующие этапы. Сначала российские грузы следуют по железной дороге в направлении Азербайджана. Железнодорожный состав пересекает границу и идёт транзитом по азербайджанской территории в Иран. Поезд доходит до станции Астара на иранской территории, и там контейнеры перегружаются на автотранспорт и перевозятся до станции Решт, откуда снова следуют по железной дороге до иранских портов на побережье Персидского залива. Затем контейнеры перегружаются на морское судно и доставляются в индийские порты с последующим развозом получателям по автомобильным и железным дорогам. Несмотря на организационную сложность маршрута, перевозка по нему занимает почти в 2 раза меньше времени по сравнению с морским путём через Суэцкий канал и обходится клиентам на 20 % дешевле, чем по Восточному железнодорожному маршруту через Туркмению и Казахстан⁷⁴.

Стоит отметить, что эффективность доставки грузов по МТК СЮ может быть дополнительно повышена. По мнению представителей российских логистических компаний, фактические сроки доставки грузов по коридору иногда превышают плановые из-за особенностей документооборота в транзитных странах⁷⁵. По данным Всемирного банка, расходы на грузопереработку во многих крупных контейнерных портах Южной Азии остаются сравнительно высокими из-за задержек в оформлении грузовых партий, неэффективной организации работ и пр.⁷⁶ Следовательно, всем участникам МТК СЮ целесообразно наладить совместную работу по упрощению административных процедур, совершенствовать таможенные операции, гармонизировать системы документооборота, в том числе расширять использование цифрового формата передачи и обработки данных.

* *
*

⁷⁴ Первый заместитель генерального директора АО "РЖД Логистика" обозначил основные проблемы развития МТК "Север – Юг" и пути их решения // РЖД Логистика. 2016. 25 ноября. URL: <http://www.rzdlog.ru/press/1569/> (дата обращения: 12.02.2018).

⁷⁵ РЖД готова перевозить по маршруту "Север – Юг" до 10 млн тонн груза в год // РЖД-Партнёр. 2016. 18 ноября. URL: http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-gotova-perevozit-po-marshrutu-sever-yug-do-10-mln-tonn-gruza-v-god/?sphrase_id=12317 (дата обращения: 12.02.2018).

⁷⁶ Competitiveness of South Asia's Container Ports A Comprehensive Assessment of Performance, Drivers, and Costs // The World Bank. Official website. 2016. 31 October. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/24333> (дата обращения: 12.02.2018).

Недостаточно высокая эффективность работы индийского транспорта становится одним из факторов, сдерживающих дальнейший рост экономики страны. Вследствие этого правительство Индии интенсивно и системно развивает транспортную инфраструктуру.

Ключевая роль в обслуживании национальной экономики приходится на морской транспорт. По морю страна импортирует важнейшие сырьевые ресурсы, отправляет на экспорт произведённую продукцию, поэтому программа развития морской инфраструктуры *Sagarmala* имеет статус приоритетного национального проекта. Кроме собственно развития морских портов, эта программа решает ряд важных стратегических задач, связанных с повышением эффективности работы других видов транспорта, а также развитием промышленных производств.

Программные мероприятия ориентированы на перераспределение грузопотоков между видами транспорта с учётом их наиболее рациональной сферы применения. Например, планируется перевозку угля передать с железнодорожного транспорта на речной. При этом железнодорожные маршруты не пострадают от потери грузопотока, так как смогут повысить производительность работы и будут перевозить больше высокодоходных контейнерных грузов.

На базе действующих и новых морских портов планируется создать крупные промышленные экономические зоны, тем самым снизится потребность в технологических перемещениях продукции между прибрежными и внутренними районами страны и существенно сократится доля логистической составляющей в себестоимости готовой продукции. Однако эти проекты могут создать проблемы для действующих производственных объектов, которые находятся на удалённом расстоянии от морских портов. Они также будут зависеть от поставок сырья из морских портов и могут оказаться в заведомо худшем экономическом положении по сравнению с новыми производствами из прибрежных промышленных зон.

В последние годы возрастает влияние геополитических факторов на развитие транспортной инфраструктуры Индии. Вдоль её сухопутных границ сохраняется напряжённая обстановка, китайский бизнес начинает доминировать на азиатских рынках, в странах бассейна Индийского океана Пекин создаёт транспортную инфраструктуру двойного назначения, поэтому индийское руководство заинтересовано в союзниках для противостояния китайской экспансии в Индо-Тихоокеанском регионе. Однако геополитические инициативы Индии будут усиливать её зависимость от внешних глобальных игроков, которые в собственных интересах могут попытаться втянуть её в вооружённый конфликт с соседними государствами.

По оценкам индийского руководства, комплексное развитие транспортной инфраструктуры страны создаст условия для увеличения потребительского спроса на внутреннем рынке. Этим эффектом должны воспользоваться российские экспортёры и попытаться нарастить объёмы поставок несырьевой продукции на индийский рынок. Ожидается, что запуск всех сегментов МТК СЮ повысит эффективность перевозки отечественной продукции на перспективные рынки Южной Азии и других регионов бассейна Индийского океана. Этот мультимодальный маршрут имеет ряд преимуществ перед прямыми морскими путями через Суэцкий канал, Турецкие и Малаккский проливы.

Вместе с тем в настоящее время изменяется функциональная роль МТК СЮ. Проект постепенно трансформируется из транзитного коридора в крупный коридор экономического сотрудничества и развития всех прикаспийских государств. От этого их геополитический статус и экономический потенциал значительно укрепляются. Активное использование МТК СЮ для внешнеторговых перевозок расширит экономические связи между северными и южными регионами континента и усилит интеграционные процессы на пространстве Большой Евразии.

Ключевые слова: *транспортная инфраструктура – Индия – Прикаспийский регион – Индо-Тихоокеанский регион – Южная Азия – транспортные коридоры.*

Keywords: *transport infrastructure – India – Caspian region – Indo-Pacific region – South Asia – transport corridors.*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аналитическая справка. Развитие общего и несырьевого экспорта России в январе–ноябре 2017 г. М.: АО "Российский экспортный центр", 2018. 20 с.
2. Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) // РИА Новости. 2016. 19 мая. URL: <https://ria.ru/spravka/20160519/1435156868.html> (дата обращения: 02.02.2018).
3. Афганский экспорт переориентируется с портов Пакистана на иранский Чабхар // ТАСС. 2018. 6 февраля. URL: <http://tass.ru/transport/4934801> (дата обращения: 02.02.2018).
4. Баронов В.И., Костюнина Г.М. Участие Индии в региональных торговых соглашениях // Вестник МГИМО-Университета. 2017. № 2 (53). С. 90–108.
5. Волхонский Б.М. Индийский океан как арена геополитического соперничества Китая и Индии // Проблемы национальной стратегии. 2014. № 1 (22). С. 31–45.
6. Заявление для прессы по итогам российско-индийских переговоров // Президент РФ. Офиц. сайт. 2016. 15 октября. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/53096> (дата обращения: 02.02.2018).
7. Индия // Российский экспортный центр. 2017. Январь. URL: https://www.exportcenter.ru/international_markets/world_map/South_Asia/India/ (дата обращения: 02.02.2018).
8. Контейнерооборот порта Шанхая в 2017 г. превысил рекордные 40 млн TEU // Морские вести России. 2017. 29 декабря. URL: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=68391> (дата обращения: 02.02.2018).
9. Ларин О.Н., Курьяновский В.П. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы "Один пояс, Один путь" и технологии цифровой железной дороги // Современные информационные технологии и ИТ-образование. 2017. Т. 13. № 3. С. 167–175.
10. Несырьевой экспорт вырос на 21 % за 10 месяцев // Российский экспортный центр. 2017. 18 декабря. URL: https://www.exportcenter.ru/press_center/news/nesyreyvoye-eksport-vyros-na-21-za-10-mesyatsev/ (дата обращения: 02.02.2018).
11. Новый морской путь свяжет Владивосток и индийский порт Ченнаи // Морские вести России. 2017. 22 октября. URL: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=66770> (дата обращения: 02.02.2018).

12. Обзор: Китай и Мальдивы разделяют мечту о "морском Шёлковом пути 21-го века" // Russian.People.cn. 2014. 15 сентября. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0915/c95181-8782535.html> (дата обращения: 02.02.2018).
13. Первый заместитель генерального директора АО "РЖД Логистика" обозначил основные проблемы развития МТК "Север – Юг" и пути их решения // РЖД Логистика. 2016. 25 ноября. URL: <http://www.rzdlog.ru/press/1569/> (дата обращения: 12.02.2018).
14. Прокофьев И.В., Ларин О.Н., Каратаева К.Е. Инициатива "Один пояс – один путь" – новая платформа для расширения российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 6 (45). С. 11–48.
15. Распоряжение Правительства РФ от 08.11.2017 N 2469-р "Об утверждении Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года" // Собрание законодательства РФ. 2017. 20 ноября. № 47. Ст. 7016.
16. РЖД готова перевозить по маршруту "Север – Юг" до 10 млн тонн груза в год // РЖД-Партнёр. 2016. 18 ноября. URL: http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-gotova-perevozit-po-marshrutu-sever-yug-do-10-mln-tonn-gruza-v-god/?sphrase_id=12317 (дата обращения: 12.02.2018).
17. Рогожина Н.Г. Индия и АСЕАН – новый этап сотрудничества // ИМЭМО. 2018. 2 февраля. URL: https://www.imemo.ru/index.php?page_id=502&id=3814 (дата обращения: 02.02.2018).
18. Россия и Индия наращивают товарооборот // ICTSD. 2017. 26 декабря. URL: <https://www.ictsd.org/bridges-news/мосты/news/россия-и-индия-наращивают-товарооборот> (дата обращения: 02.02.2018).
19. РФ наращивает экспорт нефти Urals в Индию, занимая долю рынка ОПЕК // Reuters. 2017. 10 мая. URL: <https://ru.reuters.com/article/businessNews/idRUKBN1861AC-ORUBS> (дата обращения: 02.02.2018).
20. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых с иностранными государствами. Вып. IX: Действующие договоры, соглашения и конвенции, вступившие в силу до 1 января 1937 г. / СССР. Народный Комиссариат по иностранным делам. М.: НКВД, 1938. С. 61–78.
21. Совместное строительство "Одного пояса, одного пути": идея, практика и вклад Китая // Yidaiyilu. 2017. 1 May. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110545004.pdf> (дата обращения: 02.02.2018).
22. Терехов В.Ф. Территориальная проблема в китайско-индийских отношениях: истоки, эволюция и современное состояние // Проблемы национальной стратегии. 2011. № 4 (9). С. 57–76.
23. Товары российских производителей будут представлены на индийской онлайн-платформе Indiamart // Российский экспортный центр. 2016. 18 октября. URL: https://www.exportcenter.ru/press_center/news/tovary-rossiyskikh-proizvoditeley-budut-predstavleny-na-indiyskoy-onlayn-platfome-indiamart/?sphrase_id=27535 (дата обращения: 02.06.2017).
24. Шикин В.В., Бандари А. Российско-индийское сотрудничество в области энергетики: торговля, совместные проекты, новые сферы // РСМД. Аналитическая записка. 2017. Октябрь. № 13.
25. Экспорт-импорт важнейших товаров за январь–ноябрь 2017 года // Федеральная таможенная служба РФ. 2018. 12 января. URL: http://www.customs.ru/index2.php?option=com_content&view=article&id=26140&Itemid=1981 (дата обращения: 02.02.2018).
26. 70-летие дипломатических отношений России и Индии: Новые горизонты привилегированного партнёрства: Докл. № 34/2017 / А.В. Картунов, К. Сибал и др.; гл. ред. И.С. Иванов. М.: НИ РСМД, 2017. 52 с.
27. A Promising Trilateral: India–Myanmar–Thailand // The Diplomat. 2017. 14 September. URL: <https://thediplomat.com/2017/09/a-promising-trilateral-india-myanmar-thailand/> (дата обращения: 02.02.2018).
28. ASEAN–India Convergence: The Geostrategic Realities // The Diplomat. 2018. 26 January. URL: <https://thediplomat.com/2018/01/asean-india-convergence-the-geostrategic-realities/> (дата обращения: 02.02.2018).

29. Bharat Mala: PM Narendra Modi's planned Rs 14,000 crore road from Gujarat to Mizoram // *Indiatimes.com*. 2015. 29 April. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/infrastructure/bharat-mala-pm-narendra-modis-planned-rs-14000-crore-road-from-gujarat-to-mizoram/articleshow/47090250.cms?intenttarget=no> (дата обращения: 02.02.2018).
30. Company Overview of Adani Ports and Special Economic Zone Limited // *Bloomberg*. 2018. 25 March. URL: <https://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapId=27674009> (дата обращения: 25.03.2018).
31. Competitiveness of South Asia's Container Ports A Comprehensive Assessment of Performance, Drivers, and Costs // *The World Bank*. Official website. 2016. 31 October. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/24333> (дата обращения: 12.02.2018).
32. Eastern Corridor // *Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited*. 2011. 1 January. URL: http://dfccil.gov.in/dfccil_app/Eastern_Corridor.jsp (дата обращения: 02.03.2018).
33. Final Report for Sagarmala (Vol. I) // *Ministry of Shipping*. 2016. November. URL: <http://shipping.nic.in/showfile.php?lid=2438> (дата обращения: 02.02.2018).
34. First phase of Bharatmala Pariyojana to start by end of 2018: Gadkari // *Money control*. 2017. 25 October. URL: <http://www.moneycontrol.com/news/business/economy/first-phase-of-bharatmala-pariyojana-to-start-by-end-of-2018-gadkari-2419571.cms> (дата обращения: 02.02.2018).
35. GDP, PPP (current international \$) // *The World Bank*. Official website. URL: https://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mktp.pp.cd?year_high_desc=true (дата обращения: 02.02.2018).
36. Government's focus on infrastructure to cut down logistics cost: Union Minister Nitin Gadkari // *Financial Express*. 2017. 28 January. URL: <http://www.financialexpress.com/economy/governments-focus-on-infrastructure-to-cut-down-logistics-cost-union-minister-nitin-gadkari/526446/> (дата обращения: 02.02.2018).
37. Hong Kong Trade Development Council – China Customs Statistics // *Hktdc.com*. 2018. 1 March. URL: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/Facts-and-Figures/China-Customs-Statistics/ff/en/1/1X39VTVQ/1X09N9NM.htm> (дата обращения: 25.03.2018).
38. India, Myanmar, Thailand should begin transit talks on highway: MEA // *Firstpost*. 2014. 26 August. URL: <http://www.firstpost.com/politics/india-myanmar-thailand-begin-transit-talks-highway-mea-1682885.html> (дата обращения: 02.02.2018).
39. Indian ports looking to raise dollar-denominated loans // *LiveMint*. 2017. 25 March. URL: <http://www.livemint.com/Companies/hAx5N31iLRm0kvcCJ1Q3mL/Indian-ports-looking-to-raise-dollardenominated-loans.html> (дата обращения: 02.02.2018).
40. India's container capacity at 12 ports is less than 1/4th of single Chinese port of Shanghai // *ASSOCHAM*. 2017. 12 December. URL: <http://www.assochem.org/news/detail.php?id=6632> (дата обращения: 02.02.2018).
41. India's One Belt, One Road-Block // *GPF*. 2018. 26 January. URL: <https://geopoliticalfutures.com/indias-one-belt-one-road-block/> (дата обращения: 02.02.2018).
42. India, US Sign Logistics Exchange Agreement: What You Need to Know // *The Diplomat*. 2016. 30 August. URL: <https://thediplomat.com/2016/08/india-us-sign-logistics-exchange-agreement-what-you-need-to-know/> (дата обращения: 02.02.2018).
43. International North-South Transport Corridor: Re-energising India's Gateway to Eurasia // *Idsa*. 2015. 18 August. URL: http://www.idsa.in/system/files/issuebrief/IB_msroy_180815.pdf (дата обращения: 02.02.2018).
44. Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project // *Ministry of Development of North Eastern Region*. 2014. 25 April. URL: <http://www.mdoner.gov.in/content/introduction-1> (дата обращения: 02.02.2018).
45. Major ports may raise Rs 50K crore loans in US dollar: Nitin Gadkari // *The Economic Times*. 2017. 13 April. URL: <http://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping/-transport/major-ports-may-raise-rs-50k-crore-loans-in-us-dollar-nitin-gadkari/articleshow/58166277.cms> (дата обращения: 02.02.2018).

46. MAKE IN INDIA // RIC Media. 2015. June. URL: http://ric.media/pdf/Special_Review_jun_2015.pdf (дата обращения: 02.02.2018).
47. *Medcalf R.* A Term Whose Time Has Come: The Indo-Pacific // *The Diplomat*. 2012. 4 December. URL: <https://thediplomat.com/2012/12/a-term-whose-time-has-come-the-indo-pacific/> (дата обращения: 02.02.2018).
48. Moving INDIA to 2032 National Transport Development Policy Committee (NTDPC) Sector Report – RAILWAYS // The National Academy of Indian Railways. 2010. 11 February. URL: [http://www.nair.indianrailways.gov.in/uploads/files/1411707071818-Moving%20INDIA%20to%202032%20Railway%20Sector%20Report%20of%20Indian%20Transport%20Report\(Highlights\)%20-%20Rajnish%20Kumar.pdf](http://www.nair.indianrailways.gov.in/uploads/files/1411707071818-Moving%20INDIA%20to%202032%20Railway%20Sector%20Report%20of%20Indian%20Transport%20Report(Highlights)%20-%20Rajnish%20Kumar.pdf) (дата обращения: 02.02.2018).
49. Mundra Becomes First Indian Port to Cross 100 Mt Cargo Mark // *HighBeam*. 2014. 1 April. URL: <https://www.highbeam.com/doc/1P3-3261380521.html> (дата обращения: 02.02.2018).
50. National Security Strategy of the United States of America // *Whitehouse*. 2017. 18 December. URL: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf> (дата обращения: 24.03.2018).
51. Niti Aayog: PM Modi asks states to speed up infrastructure development // *The Times of India*. 2017. 23 April. URL: <http://timesofindia.indiatimes.com/india/niti-aayog-pm-modi-asks-states-to-speed-up-infrastructure-development/articleshow/58326356.cms> (дата обращения: 02.06.2017).
52. Partners in the 21st Century // *Idsa*. 2012. 6 June. URL: <https://idsa.in/key-speeches/LeonPanettaonPartnersinthe21stcentury> (дата обращения: 02.02.2018).
53. Port Project // *Vizhinjam International Seaport Limited*. 2012. November. URL: <http://www.vizhinjamport.in/aboutproject.php> (дата обращения: 02.02.2018).
54. President Donald J. Trump's State of the Union Address // *Whitehouse*. 2018. 30 January. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/president-donald-j-trumps-state-union-address/> (дата обращения: 02.02.2018).
55. Project Funding // *Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited*. 2011. 1 January. URL: http://www.dfccil.gov.in/dfccil_app/Project_Funding (дата обращения: 02.02.2018).
56. Rail Budget 2016: Govt plans 3 more freight corridors through PPP // *Financial Express*. 2016. 26 February. URL: <http://www.financialexpress.com/budget-2016/rail-budget-2016-govt-plans-3-more-freight-corridors-through-ppp/216265/> (дата обращения: 02.02.2018).
57. Remarks by President Trump at APEC CEO Summit // *Foreign Policy*. 2017. 10 November. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-president-trump-аpec-ceo-summit-da-nang-vietnam/> (дата обращения: 02.02.2018).
58. SAGARMALA. "Building Gateways of Growth". National Perspective Plan // *Ministry of Shipping of India*. 2016. April. URL: <http://pibphoto.nic.in/documents/rlink/2016/apr/p201641402.pdf> (дата обращения: 02.02.2018).
59. Sagarmala: Revolutionizing logistics in India through port led development // *Press Information Bureau*. 2016. 24 October. URL: <http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=151913> (дата обращения: 02.02.2018).
60. The Emerging Strategic Triangle in Indo-Pacific Asia // *The Diplomat*. 2013. 4 June. URL: <https://thediplomat.com/2013/06/the-emerging-strategic-triangle-in-indo-pacific-asia/> (дата обращения: 02.02.2018).
61. The Geopolitics of India: A Shifting, Self-Contained World // *Stratfor*. 2012. 1 April. URL: <https://worldview.stratfor.com/article/geopolitics-india-shifting-self-contained-world> (дата обращения: 02.02.2018).
62. The Origin of "Indo-Pacific" as Geopolitical Construct // *The Diplomat*. 2018. 25 January. URL: <https://thediplomat.com/2018/01/the-origin-of-indo-pacific-as-geopolitical-construct/> (дата обращения: 24.03.2018).
63. The World in 2050. The long view: How will the global economic order change by 2050? // *PricewaterhouseCoopers LLP*. 2017. February. URL: <https://www.pwc.com/gx/en/world-2050/assets/pwc-the-world-in-2050-full-report-feb-2017.pdf> (дата обращения: 02.02.2018).

64. To Counter China, India Pushes East // Stratfor. 2017. 10 November. URL: https://worldview.stratfor.com/article/counter-china-india-pushes-east?id=743c2bc617&e=c64ec56717&uid=2bccec89-b0df-45b0-9c52-32c4645a7d04&utm_source=Topics%2C+Themes+and+Regions&utm_campaign=75a123a7a1-EMAIL_CAMPAIGN_2017_11_10&utm_medium=email&utm_term=0_743c2bc617-75a123a7a1-53655945&mc_cid=75a123a7a1&mc_eid=c64ec56717 (дата обращения: 02.02.2018).

65. Total Trade: Top countries // Department of Commerce. URL: <http://commerce.gov.in/eidb/iecnttopn.asp> (дата обращения: 02.02.2018).

66. Trump Discovers "Indo-Pacific" on Asia Tour in Boost for India // Bloomberg Politics. 2017. 13 November. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-11-13/trump-discovers-indo-pacific-on-asia-tour-in-boost-for-india> (дата обращения: 02.02.2018).

67. Vulnerable "chokepoints" threaten global food supply, warns report // The Guardian. 2017. 27 June. URL: <https://www.theguardian.com/environment/2017/jun/27/vulnerable-chokepoints-threaten-global-food-supply-warns-report> (дата обращения: 02.02.2018).

68. Western Corridor // Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited. 2011. 1 January. URL: http://dfccil.gov.in/dfccil_app/Western_Corridor (дата обращения: 02.03.2018).

69. What is Bharatmala project? PM Narendra Modi's most ambitious highway development plan // Financial Express. 2017. 26 October. URL: <http://www.financialexpress.com/india-news/what-is-bharatmala-project-10-points-to-know-about-pm-narendra-modis-most-ambitious-rs-10-trillion-highway-development-plan/904691/> (дата обращения: 02.02.2018).