

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565

ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

**Развитие и конкуренция транспортно-транзитных систем
России, Индии, Китая и Пакистана***К.Х. Зоидов, к.ф.-м.н., доцент*

E-mail: kobiljonz@mail.ru

А.А. Медков, к.э.н.

E-mail: medkov71@mail.ru

З.К. Зоидов

E-mail: zafar2608@mail.ru

Аннотация

В статье приводится анализ состояния и направления модернизации и развития транспортно-транзитных систем (ТТС) Индии и Пакистана – стран, оказывающих наиболее существенное влияние на перспективы сопряжения ТТС России и Южной Азии. Указано на насущную необходимость незамедлительной модернизации индийской транспортно-коммуникационной системы, в большей части физической и морально устаревшей, не соответствующей требованиям обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов. Приводится описание и анализ программ инновационного развития транспортного сектора Индии. Особое внимание уделено анализу российско-индийских торгово-экономических отношений и возникающих при этом сложностей, касающихся, прежде всего, несовершенства институционально-организационной среды трансграничных перевозок грузов. Показано, что экономическая заинтересованность правительственных органов и компаний Индии в развитии иранского порта Чахбехар обусловлена, в том числе, и его важнейшей ролью в качестве точки входа МТК «Север – Юг». Показаны влияния факторных эластичностей производственных зависимостей на общую траекторию экономического роста России и Индии. Рассмотрены перспективы формирования Китайско-Пакистанского экономического коридора (КПЭР) и основные внешнеполитические противоречия, возникающие при реализации этого проекта. Выявлены экономическая и военно-стратегическая роль, а также перспективы развития порта Гвадар (Пакистан) во взаимосвязанности и конкуренции с портом Чахбехар (Иран).

Статья подготовлена в рамках государственного задания ИПР РАН, тема НИР «Моделирование социально-экономической динамики и структуры факторов экономического роста ЕАЭС и других стран в контексте модернизации».

Ключевые слова: *транспортно-транзитная система, международные транспортные коридоры, современные торговые пути, государственно-частное партнёрство, железнодорожный транспорт, морские порты, циклические процессы, инновация, модернизация.*

Введение

Сложности и риски трансплантации в экономическую реальность России и других стран организационно-институциональных инноваций, содержащихся в китайском проекте «Пояса и пути» (ПиП), требуют выдвижения альтернативных инфраструктурно-интеграционных инициатив, в которых Россия сама бы стала генератором производственно-технологических, институциональных и организационных преобразований. Такой альтернативой является развитие международного транспортного коридора МТК «Север – Юг», который может, как дополнять инфраструктурные проекты, реализуемые в рамках ПиП, так и конкурировать с ними [2-4, 10-11].

Развитие этого транспортного направления требует внимательного изучения функционирования и развития ТТС стран Центральной, Западной и Южной Азии (прежде всего, Ирана, Индии, Пакистана, Турции, Азербайджана, Израиля и др.), анализа сильных и слабых сторон конкурирующих маршрутов, определения и оценки существующей и перспективной грузовой базы, выявления наиболее крупных грузоотправителей и грузополучателей.

Индийский трансконтинентальный план – «Транспортный коридор Север – Юг» направлен на улучшение транспортных связей с Ираном, Россией, Кавказом и Центральной Азией. Это торговый путь от Индии до России, по которому товары будут транспортироваться из порта Джавахарлал Неру и порта Кандла в западной части Индии до порта Бендер-Аббас в Иране, а затем – по автомобильной и железной дороге через Баку в Москву, Санкт-Петербург и далее.

В 2015 г. объем экспорта Индии в Россию составил всего 1,6 млрд долл., что в немалой степени объясняется наличием логистических проблем.

Основными направлениями проникновения Индии в экономику и транспортно-коммуникационную инфраструктуру Евразии являются:

- развитие МТК «Север – Юг»;
- участие в модернизации и расширении иранского порта Чахбехар (грузооборот которого планируется увеличить в пять раз до 12,5 млн. тонн в год);
- участие в расширении порта Тринкомали (Шри-Ланка);
- строительство автомобильной дороги протяженностью 218 км, связывающей центральную часть Афганистана с иранской границей;
- участие в многостороннем проекте «Каладан» в Мьянме;
- участие в сооружении Трансазиатской железной дороги Дакка – Стамбул;
- строительство автомобильной магистрали Индия – Мьянма – Таиланд.

Ведущий экономист Всемирного банка по РФ А. Санги отмечает динамичные изменения, происходящие в экономиках Китая и Индии, и указывает, что «эта ситуация открывает для России новые возможности, но также и создает проблемы» [23]. Возможности возникают, в том числе и благодаря становлению Индии как одной из самых быстрорастущих крупных экономик мира.

Однако, *полученные экспертами ВБ результаты говорят о том, что в целом воздействие на ВВП России оказывается незначительным*. Так, ускорение темпов роста в Индии скажется на российском ВВП положительно, хотя эффект будет незначительным: к 2030 г. прирост ВВП составит лишь 0,06% по сравнению с референсным сценарием. При этом из-за торможения в Китае ВВП России к 2030 году окажется ниже всего на 0,17%. Столь незначительное влияние на темпы роста российской экономики может говорить о том, что изменения в экономике Индии и Китая не имеют для России большого значения. Но можно посмотреть на ситуацию и по-другому: возможности воспользоваться выгодами от перебалансировки экономики Китая и ускорения темпов роста в Индии у России ограничены.

Более того, вероятные изменения в экономике Китая и Индии для России будут нести скорее проблемы, чем возможности, в значительной мере это объясняется ограниченными масштабами ненефтяной торговли России с этими странами. Для исправления ситуации можно внести некоторые изменения в российскую экономическую политику, прежде всего, ускорить структурные реформы. В отсутствие таких реформ, как предостерегает экономист ВБ, «Россия по-прежнему будет нести высокие издержки, обусловленные низкой производительностью труда, малой мобильностью трудовых ресурсов, ростом неформального сектора и неудовлетворительной транспортной связностью» [24].

И это несмотря на то, что за последние 5 лет рост объемов торговли России с Индией превысил 15%, а помимо сотрудничества в оборонной сфере торговые связи охватывают фармацевтическую отрасль, сельское хозяйство, производство комплектующих для автомобилей, горнодобывающий сектор и металлургию.

А. Санги указывает на стратегические последствия, которые может иметь амбициозная инициатива КНР «Один пояс – один путь» для России, которая может получить выгоды от формирования региональных экономических связей и привлечь дальнейшие китайские инвестиции в свою экономику, в том числе в сектор инфраструктуры. Кроме того, необходимо «сделать основной акцент на ненефтяных «торгуемых» товарах (продукции перерабатывающего сектора) и поощрять торговлю услугами, требующими высокой квалификации, – такими, как услуги связи, финансового страхования и туризма» [24].

По прогнозам ВБ, возможно существенное увеличение объемов прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из Индии в такие отрасли, как фармацевтика, и участие индийских IT-фирм своим финансированием в российских технопарках. Таким образом, *Индия может стать ак-*

тивным участником формирования и развития цифрового торгового пути в направлении «Север – Юг».

Индия и Пакистан – страны, оказывающих наиболее существенное влияние на перспективы сопряжения ТТС России и Южной Азии. Эксперты отмечают, что «говоря о южном векторе, не следует забывать о колоссальном экономическом потенциале Индии, а также возможностям наращивания сотрудничества с Пакистаном, которые находятся на пути вступления в ШОС, что может радикально изменить облик данной организации» [21].

Об особой позиции Индии по отношению к глобальным инфраструктурно-интеграционным проектам говорит решение ее правительства бойкотировать международный форум «Один пояс – один путь», который проходил 14-15 мая 2017 г. в Пекине. Тем самым Индия показала, что не может согласиться с реализацией проекта создания Китайско-пакистанского экономического коридора, который должен пройти по территории Гилгит-Балтистан, являющейся предметом спора между Индией и Пакистаном.

В стратегическом плане договоренности по линии Россия-Иран-Азербайджан с возможным присоединением к ним Индии ... говорят об осознании российским руководством реальных, а не идеологически мотивированных принципов многополярного мира. Многополярный мир, – это, в конечном счете, не только относительное и абсолютное ослабление США, это – формирование новых глобально значимых экономических систем [8].

В настоящее время поездка идет по одному из двух основных маршрутов: на север из Китая и далее по Транссибу или на запад через Казахстан. Есть и третий амбициозный проект – маршрут из западной китайской провинции Юньнань через Мьянму, Бангладеш, Индию, Пакистан, Иран и Турцию в Гамбург – центр Европы.

В рамках развития проекта «Морской Шелковый путь XXI в.» китайская компания China Merchants Holdings инвестировала 500 млн долл. в порты Шри-Ланки.

В декабре 2014 г. между ОТЛК и логистическими компаниями из ОАЭ (Rais Hassan Saadi Group и Cargo & Logistics Dubai Airports) подписан меморандум о намерениях сотрудничества в части организации интермодальных перевозок из России и стран СНГ в ОАЭ, Иран и Индию.

Торговый путь – это, прежде всего, институт производственно-технологического, пространственно-экономического и институционально-организационного развития. С инфраструктурной точки зрения торговый путь – это сложная коммуникационная система, предполагающая не только наличие альтернативных маршрутов, но и функционирование системы перпендикулярных, соединительных, подвозящих путей, узловых точек, транспортно-логистических центров, морских и речных портов, таможенных терминалов, «сухих портов», а также создание и развитие экономических поясов. Хозяйственная деятельность в рамках торгового пути – один из видов предпринимательства, нуждающийся не только в поддержке государства, но и в его активном участии.

Посредством использования потенциала торговых путей и особенно их экономических поясов, развития ТТС национальная экономика получает перспективный полюс роста на основе передовых производств, высоких технологий и организационно-институциональных инноваций. Формирование и развитие транзитной экономики – насущная альтернатива сырьевой ориентации народного хозяйства.

Транзитная экономика – это хозяйственная система, при которой поступления от пропуска по территории страны энергии, энергоносителей, водных ресурсов, грузо- и пассажиропотоков и оказания услуг по транзитной перевозке составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния [11-12, 25].

В узком понимании, «... транзитными именуется пассажиры, багаж, грузы, а равно суда, вагоны, платформы и другие средства транспорта, передвижение коих через данную территорию составляет лишь часть одного цельного пути, начавшегося и имеющего окончиться вне границ государства, через территорию коего транзит происходит. Перегрузка, помещение на складе и перевозка смешанными средствами не лишают груз характера транзитного» [23].

Важной фундаментальной задачей является разработка теоретико-методологических основ решения проблемы генерирования, распределения и присвоения («улавливания») доходов от функционирования сопряжения ТТС России и Южной Азии, формирования узлов создания добавленной стоимости, определение влияния на их локацию создания и внедрения интеллекту-

альных транспортных систем, безлюдных перевозочных, погрузочно-разгрузочных, перегрузочных и складских технологий.

1. Состояние транспортно-коммуникационной системы в Индии и основные направления её модернизации и развития

ТТС Индии характеризуется следующими свойствами:

Значительная протяженность железнодорожных путей (64 тыс. км), наличие путей разной ширины колеи. Большой износ железнодорожной инфраструктуры.

Недостаточная пропускная способность отдельных участков, большое количество однопутных неэлектрифицированных линий.

Проблемы безопасности. Состояние железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, а также некоторые национально-культурные особенности не позволяют использовать все потенциальные возможности железнодорожного транспорта, а также снижают уровень безопасности перевозок, порой до критического. Так, в 2015 г. в результате железнодорожных крушений погибло более 25 тыс. пассажиров, при этом около 17,5 тыс. человек погибли в результате выпадения из поезда во время движения.

В настоящее время более 80% вагонов являются небезопасными. Все они были построены индийским предприятием Integral Coach Factory, использующим устаревшие технологии, в частности, мягкую сталь.

Разная доходность грузовых перевозок и пассажирских. Последние на протяжении долгого времени (несколько десятилетий) получают государственные субсидии.

Согласно исследованию, проведенному по заказу Министерства железных дорог в 2015 г., показатель доходности пассажирских перевозок в Индии является одним из самых низких в мире – 0,01 долл. США за пассажира за километр. Для сравнения в Китае этот показатель равен 0,027 долл., в России – 0,067 долл., в Японии – 0,094 долл., в Германии – 0,062 долл.

Показатель доходности грузоперевозок Индийских железных дорог (ИидЖД), напротив, является одним из самых высоких в мире – 0,01 долл. за тонно-километр, по сравнению с 0,0058 долл. в Китае, 0,0075 долларов в России и 0,0051 долл. США [14].

Программа развития и модернизации железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава ИидЖД предполагает.

1. Увеличение бюджета на 2017 финансовый год до 19,56 млрд. долл.
2. Повышение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры сети на 10% в течение ближайших 3-х лет. За 5 лет пропускная способность должна вырасти с 21 млн. до 30 млн пассажиров в день и с 1 млрд. до 1,5 млрд. тонн грузов в год.
3. Создание (по планам, в четвертом квартале 2017 г.) независимого регулятора железнодорожных перевозок – Управления развития железных дорог (Rail Development Authority - RDA), которое будет отвечать за установление тарифов на грузовые и пассажирские перевозки на сети индийских железных дорог и обеспечивать равные условия для операторов и инвесторов. В результате вырастут тарифы на пассажирские перевозки. Одновременно это приведет к росту привлекательности грузовых перевозок, в том числе осуществляемых в рамках коридора «Север – Юг».

Решение также принято в целях повышения инвестиционной привлекательности железнодорожной отрасли, а также обеспечения непрерывного и последовательного развития железных дорог, в т.ч. и в периоды смены правительства.

4. Создание специального фонда железнодорожной безопасности (RRSK), обновление систем сигнализации (на основе европейской ETCS), оборудование нерегулируемых железнодорожных переездов.

5. Обновление подвижного состава. В области обновления подвижного состава запланировано приобретение 4695 локомотивов и 12 тыс. вагонов различных типов. Замена вагонного парка происходит путем широкого привлечения иностранных инвесторов и технологий. Например, немецкое предприятие Linke Hofmann Busch, которое в настоящее время является подразделением Alstom, уже построило 10 тыс. пассажирских вагонов из 60 тыс., эксплуатируемых на сети железных дорог в настоящее время. По словам экспертов, эти вагоны более безопасны, чем те, что произведены на местном предприятии [5].

Кроме того, на сети железных дорог Индии были проведены успешные испытания высокоскоростного поезда Talgo производства одноименной испанской компании, в ходе которых поезд достиг скорости 180 км/ч. Поезд имеет улучшенные показатели безопасности, чем использующийся в настоящее время подвижной состав. Однако, есть сведения, что Talgo пытается продать Индии технологию 37-летней давности под видом новинки [6].

6. Строительство новых железнодорожных линий (в 2017 г. запланировано строительство около 800 км новых линий). В 2016 г. Комитет по экономическим вопросам кабинета министров Индии утвердил финансирование девяти железнодорожных проектов, предусматривающих строительство 1,94 тыс. км новых путей, общей стоимостью 3,63 млрд долл. В развитие железных дорог более 138 млрд долл. за 5 лет.

7. Строительство вторых путей.

8. Электрификация существующих и новых путей.

Приоритетными проектами развития сети железных дорог Индии являются:

- строительство высокоскоростной железной дороги Мумбаи – Ахмадабад с привлечением консорциума из Японии.

- модернизация маршрутов Мумбаи – Дели и Мумбаи – Калькутта с превращением их в скоростные транспортные коридоры.

- строительство третьего пути на линии Виджаявада – Гудур протяженностью 287,7 км, расположенной грузовом маршруте в направлении «Север – Юг» [23].

Скорость движения пассажирских поездов на девяти основных железнодорожных коридорах должна возрасти с 110-130 км/ч до 160-200 км/ч, а средняя скорость движения грузовых поездов будет увеличена до 100 км/ч в порожнем и до 75 км/ч в груженом состоянии. Технико-экономическое обоснование высокоскоростной магистрали Мумбаи – Ахмадабад планируется завершить в середине 2017 г. [21].

В поисках источников финансирования проектов власти Индии рассчитывают на привлечение средств международных инвесторов, в частности из ОАЭ, привлекая к участию суверенный фонд Абу-Даби (Abu Dhabi Investment Authority, ADIA). Как тут не вспомнить РФПИ, который тесно сотрудничает с фондами из ЗА в ходе финансирования и реализации инфраструктурных проектов.

Китай также заинтересован в получении доступа к индийскому рынку, прежде всего, в плане реализации проектов строительства ВСМ, а также в других железнодорожных проектах. Есть мнение что, если Индия не пересмотрит свое отношение к Китаю и не позволит китайским компаниям принять участие в других железнодорожных проектах, то индийские железные дороги никогда не смогут провести эффективную модернизацию [7].

Китайский производитель железнодорожного подвижного состава China CRRC Corporation Ltd. запустил в Индии производство локомотивов. Китайская корпорация владеет 51% акций компании CRRC PioneerElectric Co Ltd., производственный комплекс которой расположен в штате Харьяна на севере Индии. Объем инвестиций в проект составил 63,4 млн долл. США. Компания CRRC заявила, что намерена построить еще заводы по производству подвижного состава и другого оборудования для железнодорожной отрасли в стране [18].

В области состояния автомобильного транспорта следует отметить несовершенство институционально-организационной среды трансграничных перевозок грузов в Индии. Для улучшения ситуации правительство в 2017 г. одобрило присоединение страны к таможенной конвенции ООН, упрощающей процедуры таможенного транзита (TIR Carnet). Присоединение Индии к системе TIR Carnet будет способствовать развитию транзита товаров через территорию страны, сухопутной торговли и региональной интеграции. Также присоединение важно для Индии в свете подписанного в 2015 г. соглашения с Бангладеш, Бутаном и Непалом о беспрепятственном транзите транспортных средств в целях содействия трансграничному сотрудничеству между странами.

Кроме того, применение инструментов TIR необходимо для выполнения условий соглашения с ВТО об упрощении торговли, которое вступило в силу в прошлом месяце. Присоединение Индии к конвенции TIR будет способствовать развитию перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг». Ведь, в соответствии с Таможенной конвенцией ООН 1975 г., TIR Carnet (книжка МДП) является инструментом, позволяющим без досмотра перевозить опломбированные транзитные грузы через границы стран, которые входят в конвенцию.

На сегодняшний день членами конвенции являются более 70 стран и наднациональных объединений, включая ЕС. В 2016 г. конвенцию ратифицировал Китай, в 2015 – Пакистан [20]. В 2017 г. решение о присоединении к Конвенции принято Саудовской Аравией.

Расширяются мощности контейнерных терминалов в индийских портах. Строительство происходит в партнерстве с компаниями – главными игроками рынка морских контейнерных перевозок грузов.

Например, CMA Terminals (входит в CMA CGM Group) и портовый оператор Adani Ports and Special Economic Zone (APSEZ, Индия) подписали соглашение о создании совместного оператора нового контейнерного терминала СТ4 в порту Мундра сроком на 15 лет с возможностью продления еще на 10 лет.

Контейнерный терминал СТ4 может принимать суда вместимостью 18 тыс. ДФЭ, его мощность составляет 1,3 млн ДФЭ в год. Согласно сообщению компаний, открытие нового терминала позволило порту Мундра стать крупнейшим контейнерным портом в Индии. Запуск нового терминала приближает порт к цели удвоения мощности до 6,6 млн ДФЭ, которая будет достигнута с уже начавшимся расширением существующего контейнерного терминала порта, партнером APSEZ в котором является MSC [1].

Емкий индийский рынок не может не интересовать глобальных операторов рынка логистических услуг. В 2017 г. CJ Korea Express приобрела доли логистических компаний Ibraком в Объединенных Арабских Эмиратах и Darcl Logistics в Индии. Компания реализует стратегию зарубежной экспансии через покупку иностранных операторов и намерена стать одним из крупнейших глобальных логистических и складских операторов.

2. Порт Чахбехар – главный южный вход сухопутного транспортно-транзитного направления «Север – Юг»

Ключевое значение в развитии транспортно-коммуникационной системы Ирана является расширение и строительство подходов к порту Чахбахар, который находится на берегу Индийского океана и решает проблему военно-политических рисков прохождения Ормузского пролива. Налаживание надежной сухопутной связи Ирана с Сирией (через Ирак) также будет способствовать минимизации упомянутых рисков. Кроме того, использование порта Чахбехар позволит Индии в обход Пакистана установить прямую транспортную связь с Афганистаном и Центральной Азией.

В целом, военно-политическая нестабильность и постоянная угроза террористических атак требуют максимальной дифференциации направлений транспортировки энергоресурсов и маршрутов перевозок грузов и пассажиров в ЗА.

Через порт Чахбехар Индия налаживает морское сообщение с Ираном и Оманом. Индия осуществляет инвестиции в этот порт в рамках трехстороннего соглашения, подписанного с Ираном и Афганистаном, чтобы стимулировать взаимодействие со странами Центральной Азии. Страна инвестировала 500 млн долл. в проект, который включает в себя строительство двух терминалов и грузовых причалов [14].

Индия арендовала два причала в порту для использования их в качестве многоцелевых грузовых терминалов. Договор позволит Индии построить второй и третий терминалы, а также развивать железнодорожное сообщение на территории Ирана. Кроме того, Индия развивает собственный интеграционный проект «Маусам» в регионе Индийского океана.

Индия также проявляет интерес к развитию оманского порта Дагм и связывает его с портом Чахбехар в единую логистическую цепочку. Учитывая хорошие политические отношения между Ираном и Оманом, Индия надеется использовать стратегическое расположение порта Дагм для качественного применения и стимулирования торговли морским путем в регионе.

У иранской автомобилестроительной компании «Iran Khodro» также имеются планы по созданию завода в районе оманского порта Дагм для производства автомобилей, и ожидается, что производство начнется к 2017 г.

Иранский порт Чахбехар обладает рядом преимуществ для его использования афганскими предпринимателями. Органы власти Афганистана заинтересованы в транспортировке афганских товаров через Иран афганским грузовым транспортом. В мае 2016 г. представители органов власти Ирана, Индии и Афганистана подписали соглашение о создании транзитного и транспортного коридора (Чахбехарское трехстороннее соглашение). Его реализация должна

привести к значительному увеличению использования возможностей порта Чахбехар, который соединит Индию и Центральную Азию через Афганистан, а также обеспечит доступ Афганистана в Индию через море.

Индия и Иран имеют совместные планы по строительству железной дороги протяженностью 900 км от Чахбехара до Афганистана, где индийские сталелитейные компании владеют правами на разработку месторождения железной руды. В Иране строительство железной дороги Захедан – Чахбехар, ввод в эксплуатацию которой запланирован на 2019–2020 гг., – часть проекта создания Восточного железнодорожного транспортного коридора. Восточные регионы Ирана – провинции Систан и Белуджистан – имеют сухопутные границы с Афганистаном, Пакистаном, Туркменистаном, а также имеют прямой выход к открытым водам Мирового океана.

При подключении к транзитным проектам Ирана доставка грузов в Индию и всю Юго-Восточную Азию может осуществляться как по коридору «Север – Юг», из Мумбаи в Северную Европу через Санкт-Петербург, так и по коридору TRACESA, использование которого активно лоббируют Азербайджан, Грузия и Турция. Прежде всего, речь идет о перевозках грузов по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс [9].

Примечательно, что когда из-за нехватки рельсов собственного производства Ирану пришлось заключить ряд контрактов на их импорт из Турции и Китая, Индия также подписала соглашение на поставку рельсов в исламскую республику. При этом экспорт рельсов индийскими металлургическими компаниями в Иран рассматривается как часть соглашения между двумя странами по развитию железных дорог и других объектов инфраструктуры в порту Чахбехар. Индийская инженерно-строительная компания «IRCON International Limited» также строит железнодорожную линию в Чахбехаре для перемещения грузов в Афганистан [16]. В терминальные проекты в порту Чахбехар готовы инвестировать и представители крупного индийского частного бизнеса [13].

3. Создание Китайско-Пакистанского экономического коридора (КПЭР)

Планы по созданию экономического коридора Китай – Пакистан (China-Pakistan Economic Corridor, CPEC), призванного открыть западным провинциям Китая выход на экспортные рынки через пакистанский порт Гвадар, в частности, включают:

- строительство автомобильной дороги из СУАР в пакистанский порт Гвадар;
- осуществление инвестиций китайских компаний в приобретение земли и реализации бизнес-проектов в цементной, металлургической, энергетической, текстильной промышленности и др.;
- строительство в Пакистане «сухого порта»;
- поставки в Пакистан железнодорожной техники (локомотивов) и их сервисное обслуживание и др. направления.

Китай готов инвестировать в проекты строительства трубопроводов, автомобильных и железных дорог в рамках CPEC 57 млрд долл. [17]. Особо следует отметить большое экономическое и военно-стратегическое значение порта Гвадар, обратить внимание на перспективы его развития. С 2013 г. оператором порта является китайская компания China Overseas, инвестиции в портовые проекты составили 1 млрд долл.

Преимуществами китайских инвестиций и кредитов являются:

- - долгосрочный характер;
- - низкая стоимость;
- - нечувствительность к наличию недемократических (в западном понимании) политических режимов в странах присутствия.

Конкуренции между портами Чахбехар (Иран) и Гвадар (Пакистан) можно было бы избежать, если бы не существовало военно-политических разногласий между Пакистаном и Индией. Более того порты бы могли дополнять друг друга: в планах правительства Пакистана значится проект строительства автомобильной дороги между портами Гвадар и Чахбехар.

4. Российско-индийские торгово-экономические отношения: достижения, барьеры, перспективы

Годовой товарооборот России и Индии находится на недопустимо низком уровне (около 12 млрд. долл.) (табл. 1). При этом индийский спрос очень емкий, взять хотя бы потребитель-

ский рынок: по разным подсчетам общая численность среднего класса в Индии составляет 300 – 350 млн. человек. Однако, в отличие от Китая, Россия не имеет с Индией общей границы. Это ещё в большей степени доказывает необходимость развития МТК «Север – Юг».

Таблица 1

Товарооборот между Россией с Индией в 2006-2016 гг.
(по данным ФТС России) (млрд. долл.).

Годы	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Оборот	3,9	6,9	7,5	8,5	0,312	11,0	10,1	9,5	7,8	7,7
в %	125,8	130,4	107,6	114,4	65,6	124,6	95,0	94,4	82,3	98,5
Экспорт	2,9	5,2	5,9	6,3	0,190	8,0	7,0	6,3	5,6	5,3
в %	126,4	130,4	113,5	107,7	50,9	131,6	92,3	90,8	87,2	95,4
Импорт	1,0	1,7	1,5	2,1	0,121	3,0	3,1	3,2	2,2	2,4
в %	124,1	130,3	89,3	140,5	119,2	109,1	104,5	102,6	71,2	106,2
Сальдо	2,0	3,5	4,4	4,2	0,069	5,0	3,9	3,1	3,4	2,9

Как отмечает А. Володин, «после вывода американских и других западных войск из Афганистана индийцы начинают вести себя в регионе более активно в целом». Далее эксперт отмечает, что несмотря на то, что китайское направление более простое, чем индийское, «Россия тоже не хочет зависеть от одного логистического транспортного коридора, она хочет иметь диверсификацию торговых маршрутов...» «К тому же через коридор «Север – Юг» мы можем выйти не только в Индию, но и в Юго-Восточную Азию. С одной стороны, этот регион становится для нас все более важным партнером. С другой – страны ЮВА заинтересованы в том, чтобы в Азиатско-Тихоокеанском регионе расстановка геополитических сил становилась все более сложной: не только Китай и США, но и Россия, и Индия, и другие» [10].

Индия традиционно связана со странами Персидского залива не только через торговлю энергоносителями. Значительное число индийцев пребывает в странах Арабского Востока, и их денежные переводы играют значительную роль в наполнении индийского федерального бюджета.

Вместо дорогостоящего проекта ВСМ, реализация которого в условиях сокращения субсидирования железнодорожного транспорта вызывает вопросы (ещё большие вопросы вызывает последующая эксплуатация ВСМ, которая хоть и пойдёт по выделенной линии, но будет управляться имеющейся администрацией и ее кадровым составом) целесообразно обратить внимание властей Индии на развитие МТК «Север – Юг». Для привлечения индийских грузов на маршруты МТК важно увеличение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и увеличение скорости перевозки.

В октябре 2016 г. в рамках саммита БРИКС ОАО «РЖД» и Министерство железных дорог Индии подписали протокол о подготовке обоснования инвестиций в модернизацию участка железнодорожной линии Нагпур – Секундерабад протяженностью 575 км, в результате чего скорость движения пассажирских поездов должна вырасти до 200 км/ч.

Перспективными направлениями сотрудничества с Индией также являются проектирование и строительство высокоскоростных магистралей, поставка, производство и ремонт локомотивного, подвижного составов и железнодорожной техники, модернизация железнодорожных вокзалов, а также совместная реализация проектов в области подготовки и обучения персонала [22].

В октябре 2016 г. в ходе проведения выставки-ярмарки БРИКС было подписано трёхстороннее соглашение о сотрудничестве между ООО УК «РэйлТрансХолдинг», АО «Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций» и индийской Jindal Rail Infrastructure Limited (JRIL). Основная цель соглашения – развитие партнерских отношений между компаниями по трем направлениям:

- начало поставок в Индию специализированного подвижного состава производства ГК «РэйлТрансХолдинг», в том числе платформ для перевозки рулонной стали;
- вхождение ГК «РэйлТрансХолдинг» в состав акционеров вагоностроительного предприятия JRIL, расположенного в районе г. Вадодара (штат Гуджарат);
- совместное создание крупного индийского оператора подвижного состава.

Заключение

1. Развитие ТТС Индии связано с насущной необходимостью незамедлительной модернизации железнодорожных путей сообщения и подвижного состава, в большей части физически и морально устаревших, не соответствующих требованиям обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов. В стране приняты и реализуются программы инновационного развития транспортного сектора. В области состояния автомобильного транспорта следует отметить несовершенство институционально-организационной среды трансграничных перевозок грузов в Индии.

2. Ключевое значение в развитии транспортно-коммуникационной системы Ирана является расширение и строительство подходов к порту Чахбахар, который находится на берегу Индийского океана и решает проблему военно-политических рисков прохождения Ормузского пролива. Налаживание надежной сухопутной связи Ирана с Сирией (через Ирак) также будет способствовать минимизации упомянутых рисков. Кроме того, использование порта Чахбахар позволит Индии в обход Пакистана установить прямую транспортную связь с Афганистаном и Центральной Азией.

3. Геополитическое соперничество Индии и Китая, который в Южной Азии реализует проект Китайско-Пакистанского экономического коридора, может привести к усилиям индийских властей по привлечению на направление «Север – Юг» грузов из стран Юго-Восточной Азии (ЮВА). Необходимо отметить, что в настоящее время крупные транснациональные корпорации размещают свои производства именно в странах ЮВА (а не в Китае).

Литература

1. СМА CGM и Adani Ports подписали соглашение о создании совместного оператора нового контейнерного терминала в порту Мундра // РЖД-Партнер, 26.04.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/cma-cgm-i-adani-ports-podpisali-soglashenie-o-sozdanii-sovmestnogo-operatora-novogo-konteynernogo-te/> (дата обращения: 27.04.2017).

2. Агеев А. И., Ремыга В.Н., Падалко В.И., Си Цзиньпин. Экономический пояс Шелкового пути – М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий, 2015. — 76 с. – С. 25-49.

3. Агеев А.И., Зоидов К.Х., Логинов Е.Л., Медков А.А. Восстановление экономики Сирии: формирование российского инфраструктурного ядра в ближневосточном узле мировых стратегических проектов // Экономические стратегии. - 2017. - № 1(143). – С. 6-23.

4. Агеев А.И., Зоидов К.Х., Логинов Е.Л., Медков А.А. Формирование российского кластера транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров Евразии, интегрированного с китайским Экономическим поясом Шелкового пути // Экономические стратегии. - 2017. - № 8(150). – С. 18-25.

5. Александрова К. Более 80% вагонов в Индии являются небезопасными // РЖД-Партнер, 22.11.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/bolee-80-vagonov-v-indii-yavlyayutsya-nebezopasnymi/> (дата обращения: 23.11.2016).

6. Александрова К. Индийские железные дороги: Talgo пытается продать нам устаревшую технологию // РЖД-Партнер, 20.07.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/podvizhnoisostav/indiiskie-zheleznye-dorogi--talgo-pytaetsia-prodat-nam-ustarevshuii-tekhnologiiu/> (дата обращения: 22.07.2016).

7. Александрова К. Китай обиделся на железные дороги Индии // РЖД-Партнер, 29.03.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/kitay-obidelsya-na-zheleznye-dorogi-indii/> (дата обращения: 31.03.2017).

8. Евстафьев Д. Что означает коридор «Север-Юг» для Евразийского союза? // Портал «Евразия Эксперт», 02 Сентября 2016 г. URL: <http://eurasia.expert/chto-oznachaet-koridor-sever-yug-dlya-evraziyskogo-soyuza/> (дата обращения: 15.03.2017).

9. Железная дорога Казвин – Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан) А. Лебедев. Коридор Север – Юг: в ожидании второго дыхания // РЖД-Партнер от 20.08.2015. URL:

<http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/koridor-sever---iug--v-ozhidanii-vtorogo-dykhaniia/> (дата обращения: 20.08.2015).

10. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Государственно-частное партнерство - основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: Монография / Предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветков. - Москва: Экономическое образование, 2017. - 528 с.

11. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Развитие транзитной экономики – основа стабильности, безопасности и модернизации России и стран Центральной Азии / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. - М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2016. - 339 с.

12. Индийские миллиардеры заинтересованы в оперировании терминалами в иранском порту // РЖД-Партнер, 03.04.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/indiyskie-milliardery-zainteresovany-v-operirovanii-terminalami-v-iranskom-portu/> (дата обращения: 04.04.2017).

13. Индия заинтересована в порте Чахбехар для торговли с Оманом // Портал Iran.ru, 13 сентября 2016. URL: http://www.iran.ru/news/economics/102310/Indiya_zainteresovana_v_porte_Chabahar_dlya_torgovli_s_Omanom (дата обращения: 11.11.2016).

14. Индия создаст независимого регулятора железнодорожных перевозок // РЖД-Партнер, 07.04.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/indiya-sozdast-nezavisimogo-regulyatora-zheleznodorozhnykh-perevozok/> (дата обращения: 10.04.2017).

15. Иран освоил собственное производство железнодорожных рельсов // Портал Iran.ru, 19 октября 2016. URL: http://www.iran.ru/news/economics/102956/Iran_osvoil_sobstvennoe_proizvodstvo_zheleznodorozhnyh_relsov (дата обращения: 11.11.2016).

16. Китай готов увеличивать инвестиции в Пакистан в рамках инициативы «Пояса и пути» // РЖД-Партнер, 03.02.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/kitay-gotov-uvlichivat-investitsii-v-pakistan-v-ramkakh-initsiativy-poyasa-i-puti/> (дата обращения: 07.02.2017).

17. Китайская CRRC запустила производство локомотивов в Индии // РЖД-Партнер, 22.08.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/kitaiskaia-crrc-zapustila-proizvodstvo-lokomotivov-v-indii/> (дата обращения: 21.09.2016).

18. Логинов Е.Л., Зоидов К.Х., Медков А.А. Российский аналог «плана Маршалла» по восстановлению экономики Сирии: стратегические императивы «дорожной карты» восстановления и развития сирийского экономического потенциала. Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2016. – 89 с.

19. Правительство Индии одобрило присоединение страны к Конвенции МДП // РЖД-Партнер, 10.03.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/pravitelstvo-indii-odobrilo-prisoedinenie-strany-k-konventsii-mdp/> (дата обращения: 10.03.2017).

20. Рекеда С. ЕАЭС на перекрестке: "Большая Европа" проигрывает "Шелковому пути"? // Портал «Евразия Эксперт», 25 Апреля 2016 г. URL: <http://eurasia.expert/eaes-bolshaya-evropa-proigryvaet-shelkovomu-puti/> (дата обращения: 06.04.2017).

21. РЖД рассчитывает подписать первый контракт с Индией в течение 2-3 недель // РЖД-Партнер, 03.04.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-rasschityvaet-podpisat-pervyy-kontrakt-s-indiei-v-techenie-2-3-nedel/> (дата обращения: 04.04.2017).

22. Сотников К. Вклад в развитие // Гудок, 26.08.2016. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1348192&archive=2016.08.26> (дата обращения: 26.08.2016).

23. Сотников К. Форсированная пятилетка // Гудок, 11.02.2015. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1258396&archive=2015.03.11> (дата обращения: 26.05.2017).

24. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. - М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. - 800 с.

25. Шпак С. Российские машиностроители нашли партнёров в Индии. // Гудок, 19.10.2016. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1353498&archive=2016.10.19> (дата обращения: 19.10.2016).

Development and competition of transport-transit systems of Russia, India, China and Pakistan

Kobiljon Kh. Zoidov, Cand. of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor
E-mail: kobiljonz@mail.ru

Alexey A. Medkov, Cand. of Sci. (Econ.)
E-mail: medkov71@mail.ru

Zafar K. Zoidov
E-mail: zafar2608@mail.ru

Abstract

The article analyzes the state and direction of modernization and development of transport and transit systems (TTS) of India and Pakistan, the countries that have the most significant impact on the prospects of the interconnection of the TTS of Russia and South Asia. It is pointed out that there is an urgent need for immediate modernization of the Indian transport and communication system, mostly physically and morally obsolete, which does not meet the requirements for ensuring the security of passenger and cargo transportation. The description and the analysis of programs of innovative development of a transport sector of India is given. Particular attention is paid to the analysis of Russian-Indian trade and economic relations and the resulting difficulties, which primarily concern the imperfect institutional and organizational environment of cross-border cargo shipments. It is shown that the economic interest of government bodies and Indian companies in the development of the Iranian port of Chakhbehar is due, among other things, to its most important role as the entry point of the MTK "North-South". The influence of factorial elasticities of production dependencies on the general trajectory of economic growth in Russia and India is shown. Prospects for the formation of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) and the main foreign policy contradictions that arise in the implementation of this project are considered. The economic and military-strategic roles, as well as the prospects for the development of the port of Gwadar (Pakistan) in interconnection and competition with the port of Chahbehar (Iran) are revealed.

Keywords: *transport and transit system, international transport corridors, modern trade routes, public-private partnership, railway transport, seaports, cyclical processes, innovation, modernization*

Об авторах

Зойдов Кобилджон Ходжиевич, к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Медков Алексей Анатольевич, к.э.н., руководитель Центра, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Зойдов Зафар Кобилджонович, научный сотрудник, Институт проблем рынка РАН, Москва.

About the authors

Zoidov Kobilzhon Khodzhievich, Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor, Head of Laboratory, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

Medkov Alexey Anatolievich, Candidate of Economic Sciences, Leading Researcher, Head of the Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

Zoidov Zafar Kobilzhonovich, Researcher, Market Economy Institute of RAS, Moscow.