

УДК 327

## Торговое партнёрство России и Индии: проблемы и меры их решения

**Меркулова Ксения Олеговна** – студент Сибирского федерального университета.

*Аннотация:* Концепция внешней политики Российской Федерации 2016 г. придаёт отношениям Российской Федерации и Республики Индия большое значение, описывая их как «особо привилегированное стратегическое партнёрство». На сегодняшний день в процессе углубления партнерских отношений государства сталкиваются с рядом трудностей, в том числе и в сфере торговли товарами. Устойчивое стремление России и Индии развивать взаимную торговлю и наличие факторов, сдерживающих это стремление, делают данное исследование актуальным, так как оно призвано конкретизировать имеющиеся проблемы сферы торговли товарами и предложить меры по их решению, что поможет укрепить межгосударственные отношения двух стран в условиях роста напряжённости в торгово-экономической и других сферах международных отношений. В данной статье осуществлено математическое прогнозирование стоимостного выражения товарооборота до 2025 г. между Российской Федерацией и Республикой Индией, разработана классификация существующих проблем в сфере торговли России и Индии, а также предложены меры по преодолению существующих барьеров, препятствующих развитию внешнеторговых отношений двух стран.

*Ключевые слова:* Торговое партнёрство России и Индии, товарооборот, МТК «Север-Юг», ЕАЭС, Голубая Экономика Индии.

В 2019 г. Россия и Индии озвучили общую цель – увеличить объем товарооборота до 30 млрд. долларов США к 2025 года [17]. Взаимный товарооборот двух государств – это один из экономических показателей уровня торговых отношений, представляющий собой сумму стоимостей импорта и экспорта исследуемых государств за определённый период времени. В первом десятилетии XXI века России и Индии удалось добиться высокого темпа роста взаимного товарооборота – в период с 2000 г. по 2010 г. товарооборот увеличился в 5,2 раз. Однако график изменения товарооборота, обозначенный голубой линией на Рис.1., составленный на основании данных «Российского статистического ежегодника» [16], наглядно показывает, что в дальнейшем рост товарооборота между

Россией и Индией перестал быть столь динамично развивающимся – в период с 2010 г. по 2018 г. товарооборот увеличился лишь в 1,2 раза и достиг отметки 10,9 млрд. долларов США. Последние статистические показатели объёма товарооборота между Российской Федерацией и Республикой Индия показывают, что даже к 2018 г. государствам не удалось добиться установленной ещё на 2012 г. цели; т.е. довести товарооборот до 15 млрд. долларов США [7].

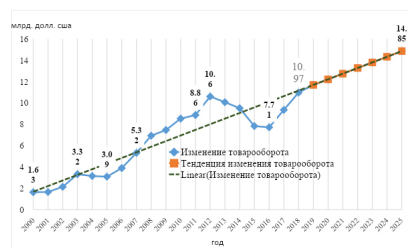


Рисунок 1. Российско-индийской товарооборот 2000-2025 гг.

Применение метода математического моделирования при построении полиномиальной линии тренда и расчёта тенденции изменения товарооборота даёт возможность оценить будущее развитие данного показателя между Россией и Индией. Согласно сложившейся тенденции роста, достижение уровня взаимного товарооборота равного 30 млрд. долларов США к 2025 г. является маловероятным при современных условиях, наблюдающихся в обоюдной торговле двух стран.

Вероятность данного прогноза увеличивают определённые факторы глобального, межгосударственного и внутригосударственного характера.

К факторам глобального характера, сдерживающим рост товарооборота РФ и Индии, относится определенная ВТО в качестве долгосрочной тенденции замедление темпов роста мировой торговли как в целом [3].

Помимо этого, торговые отношения России и Индии на текущем этапе сталкиваются с трудностями межгосударственного характера в области логистики. На сегодняшний день между Российской Федерацией и Республикой Индия оптовая торговля в основном

осуществляется по следующим маршрутам:

1. Морской маршрут «Санкт-Петербург – европейский порт (Эстонии, Финляндии и т.д.) – порт Индии»: маршрут проходит через Суэцкий канал, а его длительность колеблется в диапазоне от 40 до 60 суток. По состоянию на 2018 г. приблизительно 80% российско-индийских грузов прошли через Санкт-Петербург [18].

2. Морской маршрут «Владивосток – Ченнай»: соглашение об открытии данного маршрута было подписано в сентябре 2019 г. Доставка грузов по этому маршруту займёт до 24 дней [13]. По данным российской Платформы автоматизации транспортных тарифов RateRequest [19], данный маршрут является наиболее оптимальным для доставки грузов из Индии не только в восточную часть России, но и в западную, так как мультимодальная перевозка из индийского порта Ченнай через порт Владивосток в Санкт-Петербург займёт не более 45 дней. Соответственно, данный маршрут также является предпочтительным для перевозки товаров в центральную Сибирь, например, в г. Красноярск, ведь длительность транспортировки составит всего 35 суток.

3. Морской маршрут «Новороссийск – порт Индии»: на сегодняшний день маршрут в экспорте и импорте товаров из России и Индии используется мало, в основном из-за близости с крупным портом Санкт-Петербург и схожими условиями транспортировки. Однако в феврале 2020 г. крупная российская нефтегазовая компания ПАО «НК «Роснефть» и крупнейшая в Индии нефтегазовая компания Indian Oil Corporation Limited подписали контракт, согласно которому, до конца 2020 года, до 2 млн. тонн нефти будет экспортировано из России в Индию через порт Новороссийск [1].

4. Авиамаршрут «крупный аэропорт России – крупный аэропорт Индии»: данный маршрут используется в основном частными перевозчиками для транспортировки грузов малых и средних габаритов. Основным преимуществом данного маршрута является его скорость. Так, доставка груза из Дели в Москву или Санкт-Петербург займёт от 3 до 5 дней [10].

Помимо вышеперечисленного, государства стремятся создать и наземный маршрут. Однако географическое положение Российской Федерации и Республики Индия, характеризующееся отсутствием общих границ, значительно усложняет процесс создания такого маршрута из-за необходимости привлечения к сотрудничеству третьих сторон. В 2000 г. Ираном, Россией и Индией было подписано Соглашение о создании Международного транспортного коридора «Север-Юг»: маршрута мультимодальной перевозки от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи длительностью 21 день. На сегодняшний день к данному проекту присоединились Белоруссия, Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия, Болгария, Киргизия, Турция и Украина, что открывает большие возможности как для двухстороннего, так и для многостороннего сотрудничества. Тем не менее, к 2020 году, юбилейному для данного соглашения, строительство необходимой для эффективного функционирования МТК «Север – Юг» инфраструктуры не было завершено [11].

Таким образом, на сегодняшний день между Россией и Индией не установлено наземного маршрута для осуществления перевозок российских и индийских товаров, отвечающего современным требованиям межгосударственной торговли, которые характеризуются высокой скоростью доставки и приемлимой стоимостью. Например, железнодорожный маршрут экспорта товаров из России в КНР, товарооборот с которой превышает 100 млрд. долларов США, занимает от 12 до 16 дней [12], т.е. на половину меньше, чем из России в Индию, что делает направление внешней торговли России в Китай одним из самых быстро развивающихся. Таким образом, для увеличения товарооборота между Россией и Индией в краткосрочный период большую роль играет диверсификация торговых путей.

Открытие нового морского маршрута «Владивосток – Ченнай» безусловно положительно скажется на увеличении товарооборота между странами уже в показателях 2020 г. Помимо этого, продолжение политики, направленной на создании разнообразной системы маршрутов грузоперевозок, имеет потенциал для развития не только в области наземных маршрутов, но и морских направлений. Анализ путей транспортировки товаров показал, что возможности Новороссийского морского торгового порта не используются в полном объёме несмотря на его выгодное географическое положение для транспортировки товаров в западную и центральную часть России и возможности принимать самые крупные по размеру контейнеровозы [14].

Немаловажным фактором, ограничивающим торговый потенциал России и Индии, является сложившаяся громоздкая бюрократическая система таможенно-тарифного и нетарифного регулирования условий взаимной торговли [15]. Оба государства уже длительное время сотрудничают над преодолением данного барьера, однако заметных успехов не достигли. Ещё в 2017 г. стороны подписали Заявление о начале переговоров по созданию Зоны свободной торговли между ЕАЭС и Республикой Индия. Создание ЗСТ предусматривает определённую степень либерализации режима торговли между странами-участницами ЕАЭС, т.е. Россией, Арменией, Белоруссией, Казахстаном и Киргизией, и Республикой Индией, а в последствии и увеличение общего товарооборота на 30-40% [5]. Но, несмотря на подобные потенциальные преимущества, только в августе 2019 г. завершилась стадия подготовки к официальным переговорам по этому вопросу [4].

Ещё одним значительным фактором, негативно влияющим на развитие торговых отношений двух стран, является высокие затраты на логистику внутри Индии, которые не способствуют развитию экспортного потенциала государства. Правительство Республики Индия активно занимается решением данной проблемы в рамках проектов Голубой Экономики Индии. Программным документом, направленным на развитие инфраструктуры Республики, является National Perspective Plan Sagarmala, выполнение

всех положений которого запланировано на 2035 г. Данный план включает в себе более 400 масштабных проектов стоимостью 120 млрд. долл. США, направленных на повышение эффективности логистической инфраструктуры Индии, в том числе модернизацию уже существующих гаваней для работы с современными контейнеровозами и создание новых портов с глубинной нагрузкой более 18 м. По данным российских исследователей, в результате реализации плана Sagarmala, общий объем товаров, экспортируемых из Индии, увеличится на 110 млрд. долл. США [9].

Современные торговые отношения России и Индии характеризуются не только низким уровнем взаимного товарооборота, но и значительным преобладанием экспорта из Российской Федерации над импортом из Индии, в 2018 г. эти показатели составили 7,75 и 3,22 млрд. долл. США соответственно, а также малой долей в структуре внешней торговли друг друга: Индии обычно во внешней торговле России представлена на 1-2%, доля России во внешней торговле Индии уже многие годы находится в диапазоне от 1 до 2,5%. Помимо этого, эксперты отмечают сложившуюся устойчивую особенность структуры товарной номенклатуры российско-индийской торговли. Основными строчками экспорта товаров из России в Индию является продукция оборудование- и машиностроения, а также добывающей промышленности, в том числе минеральная продукция, в основном состоящей из нефти и нефтепродуктов. Данная тенденция отражает потребность Индии в энергоресурсах; по данным 2018 г., Индия занимает третье место по объёмам импорта нефти, уступая лишь США и КНР. Согласно прогнозу Организации экономического сотрудничества и развития, к 2035 г. Индия может стать второй экономикой в мире по закупке нефти и нефтепродуктов [2]. К тому же Индия сегодня вынуждена отказываться от закупки нефти из Ирана, а вследствие этого увеличить объем импорта из других стран, в том числе и из России [6]. Принимая во внимание вышеперечисленное, можно прогнозировать увеличение объёмов экспорта минерального сырья из РФ в Индию уже в краткосрочной перспективе. Однако правящие элиты Индии все чаще задумываются о сокращении зависимости от иностранных источников энергии, сокращая импорт нефти, увеличивая объёмы добычи собственной нефти, наращивая производство и использования биотоплива и возобновляемых источников энергии в рамках проектов по развитию Голубой Экономики Индии [8]. В связи с этим для поддержания положительной тенденции роста товарооборота и укрепление торговых отношений двух стран, экспортной экономике России необходимо ориентироваться не только на вывоз минерального сырья, но и других товарных позиций, представляющих интерес для российского стратегического партнёра, диверсифицируя экспортные структуры. Например, наращивать снабжение Индии российским газом, различными металлами, а также летательными аппаратами и речными судами различного назначения, необходимость в которых возрастает с учётом амбициозных планов Индии по модернизации внутригосударственной инфраструктуры описанных выше.

Согласно составленному прогнозу изменения стоимостного показателя товарооборота

между Российской Федерацией и Республикой Индия существующего темпа роста товарооборота недостаточно для осуществления поставленной государствами цели по достижению к 2025 г. товарооборота равного 30 млрд. долларов США. Проведенный в исследовании анализ выявил следующие проблемы сферы внешней торговли между изучаемыми государствами различного характера:

1. Проблемы глобального характера, к которым относятся негативные тенденции, сложившиеся в мировой торговле.
2. Проблемы межгосударственного характера, т.е. проблемы, решение которых выходит за рамки одного государства и требует усилий нескольких. К таким относятся проблемы логистики, а также таможенно-тарифного и нетарифного урегулирования внешней торговли России и Индии.
3. К проблемам внутригосударственного характера относятся проблемы Индии в сфере инфраструктуры.

Данные проблемы являются факторами, замедляющими рост товарооборота, соответственно минимизация их негативного воздействия положительно скажется на темпах роста стоимостного показателя товарооборота России и Индии. Оба государства уже предпринимают шаги для устранения этих проблем. Например, работая над созданием МТК «Север-Юг», углубленной модернизацией инфраструктуры внутри Индии. Однако полная реализация этих проектов сопряжена со значительными трудностями, следовательно, займет продолжительный временной промежуток, что не отвечает поставленным целям по развитию темпов роста товарооборота к 2025 г. В связи с этим возникает необходимость скорейшей реализации инициативы по созданию ЗСТ между ЕАЭС и Индией, а также применения точечных мер, способных оказать благоприятное воздействие на рост взаимного товарооборота в кратчайшие сроки. В качестве таких мер по результатам исследования были предложены следующие: создание условий по активизации оптовой внешней торговли различными видами товаров между Россией и Индией через Новороссийский морской торговый порт по средствам распространения информации о возможностях порта как в России, так и в Индии; активизация поставок не только минеральных ресурсов из России в Индию, но и оборудования, необходимого для нужд модернизации инфраструктуры Индии.

Отношения России и Индии в сфере торговли имеют потенциал для развития, а реализация данного потенциала укрепит сложившуюся основу прочных партнёрских отношений двух государств сегодня, когда «нормой» становятся «торговые войны», санкции и нерыночные способы повышения конкурентоспособности на мировом рынке.

*Список литературы*

1. «Роснефть» и Indian Oil договорились о поставках до 2 млн тонн нефти в 2020 году [Электронный ресурс]: «Коммерсантъ». URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4274217>.
2. OECD Green Growth Studies [Электронный ресурс]: OECD. URL: <https://www.oecd.org/greengrowth/greening-energy/49157219>.
3. World Trade Organization. World Trade Statistical Review 2019. Geneva: Centre William Rappard, 2019. P.14.
4. ЕАЭС и Индия готовы к переговорам по ЗСТ, заявил Лавров [Электронный ресурс]: РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20190828/1557989815.html>.
5. ЕАЭС и Индия начали официальные переговоры по заключению соглашения о свободной торговле [Электронный ресурс]: Евразийская экономическая комиссия. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/3-06-2017.aspx>.
6. Индия выразила заинтересованность в российском сырье [Электронный ресурс]: РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20200115/1563433161.html>.
7. Индия и Россия планируют довести товарооборот до \$15 млрд в 2012 г. [Электронный ресурс]: Электронное периодическое издание «Ведомости». URL: <https://www.vedomosti.ru/finance/news/2009/09/30/indiya-i-rossiya-planiruyut-dovesti-tovaroobrot-do-15-mlrd-v-2012-g>.
8. Индия намерена сократить импорт нефти на 10% к 2020 г. [Электронный ресурс]: Онлайн журнал Neftegaz.ru. URL: <https://neftegaz.ru/news/Trading/504646-indiya-namerena-sokratit-import-nefti-na-10-k-2020-g->
9. Ларин О.Н. Перспективные направления развития транспортной инфраструктуры Индии и стратегические интересы России. // Проблемы национальной стратегии. 2018. №3 (48). – С. 156-176.
10. Международное торговое сообщение с Индией [Электронный ресурс]: Транспортная компания Cargoved. URL: [https://www.exportcenter.ru/international\\_markets/route\\_to\\_china/](https://www.exportcenter.ru/international_markets/route_to_china/)  
<https://cargoved.ru/import/dostavka-gruzov-iz-indii>.
11. Международный транспортный коридор «Север – Юг» [Электронный ресурс]: Официальный сайт МИД РФ. URL: [https://www.mid.ru/foreign\\_policy/economic\\_diplomacy/ism\\_communication/-/asset\\_publisher/faJfwCb4PqDA/content/id/2510952](https://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/faJfwCb4PqDA/content/id/2510952).
12. Новый морской путь свяжет Владивосток и индийский порт Ченнаи [Электронный ресурс]: Информационное агентство «PrimaMedia.ru». URL: <https://primamedia.ru/news/632513/?from=7>.
13. Новый экспортный железнодорожный маршрут в Китай [Электронный ресурс]: Российский экспортный центр. URL: [https://www.exportcenter.ru/international\\_markets/route\\_to\\_china](https://www.exportcenter.ru/international_markets/route_to_china).
14. О группе НМТП [Электронный ресурс]: Группа «Новороссийский морской торговый флот». URL: <http://www.nmtp.info/holding/about>.
15. Пантелеева Е.И, Федоренко К.П. Особенности таможенно-тарифного и нетарифного регулирования взаимной торговли между Россией и Индией // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. №4.
16. Российский статистический ежегодник [Электронный ресурс]: Федеральная

служба государственной статистики. URL: <https://www.gks.ru/folder/210/document/12994>.

17. Совместное заявление по итогам XX российско-индийского саммита «Через доверие и партнёрство – к новым вершинам сотрудничества» [Электронный ресурс]: Официальные сетевые ресурсы Президента России. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5438>.

18. Торговое представительство Российской Федерации в Республики Индии. Путеводитель для бизнеса по Индии. Нью-Дели: Торговое представительство Российской Федерации в Республики Индии, 2018. С. 24.

19. Ченнай (IN) - Владивосток (RU) [Электронный ресурс]: Платформа автоматизации транспортных тарифов RateRequest. URL: [https://raterequest.ru/lcl/?tco=70ff4dc5-e456-11e6-80cb-00155d1b1900&tci=70ff4dc5-e456-11e6-80cb-00155d1b1900&out\\_cities](https://raterequest.ru/lcl/?tco=70ff4dc5-e456-11e6-80cb-00155d1b1900&tci=70ff4dc5-e456-11e6-80cb-00155d1b1900&out_cities).

{social}