



THE ROLE OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR "NORTH-SOUTH" IN THE FOREIGN POLICY OF INDIA

Jamila Kh. Khaidarova

Researcher

Ministry of Innovative Development of the Republic of Uzbekistan

Tashkent, Uzbekistan

E-mail: dfamilyakhaydarova@gmail.com

ABOUT ARTICLE

Key words: India, Iran, Russia, Uzbekistan, investments, ITC "North-South", railways, transportation of goods.

Received: 14.05.22

Accepted: 16.05.22

Published: 18.05.22

Abstract: The subject of this study is to analyze the place and role of the North-South international transport corridor in India's foreign policy and to identify the main problems and prospects for the implementation of this transport corridor. The ITC "North-South" project is designed to provide transport links between India and the countries of Central Asia, the CIS and Europe through Iran.

HINDISTON TASHQI SIYOSATIDA "SHIMOL-JANUB" XALQARO TRANSPORT KORIDORINING O'RNI

Jamila X. Haydarova

Tadqiqotchi

O'zbekiston Respublikasi Innovatsion rivojlanish vazirligi

Toshkent, O'zbekiston

E-mail: dfamilyakhaydarova@gmail.com

MAQOLA HAQIDA

Kalit so'zlar: Hindiston, Eron, Rossiya, O'zbekiston, investitsiyalar, "Shimoliy-Janub" XTK, temir yo'llar, yuk tashish.

Annotatsiya: Ushbu tadqiqotning predmeti Hindiston tashqi siyosatida "Shimol-Janub" xalqaro transport koridorining o'rni va rolini tahlil qilish hamda ushbu transport yo'lagini amalga oshirishning asosiy muammolari va istiqbollarini aniqlashdan iborat. ITC "Shimol-Janub" loyihasi Hindiston va Markaziy Osiyo, MDH va Yevropa mamlakatlari o'rtasida Eron orqali transport aloqalarini ta'minlashga mo'ljallangan.

РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ» ВО ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ ИНДИИ

Джамия Х. Хайдарова

Исследователь

Министерство инновационного развития Республики Узбекистан

Ташкент, Узбекистан

E-mail: djamilyakhaydarova@gmail.com

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: Индия, Иран, Россия, Узбекистан, инвестиции, МТК «Север - Юг», железные дороги, перевозка товаров

Аннотация: Предметом данного исследования является анализ места и роли международного транспортного коридора «Север-Юг» во внешней политике Индии и выявление основных проблем и перспектив реализации этого транспортного коридора. Проект МТК «Север-Юг» призван обеспечить транспортную связь между Индией и странами Центральной Азии, СНГ и Европы через Иран.

ВВЕДЕНИЕ

В начале 1990-х годов с появлением группы новых независимых государств на территории бывшего СССР возникла острая необходимость в развитии транспортной и энергетической инфраструктуры, которая могла бы связать эту группу государств с внешним миром. В частности, такая необходимость возникла у стран Кавказа и Центральной Азии, которые не имели прямых транспортных коридоров, выходящих в Европу и Южную Азию. Однако в результате помощи и сотрудничества Европейского Союза со странами Кавказа и Центральной Азии появился и был реализован проект маршрута по линии Восток-Запад. Этот проект, получивший название ТРАСЕКА, связал оба упомянутых региона и открыл для них альтернативный транспортный маршрут, минуя территорию России.

Наряду с этим рассматривались различные варианты создания транспортных маршрутов по линии Север-Юг, которые могли бы связать рынки Южной Азии с Европой и Россией. Попытки открытия транспортных маршрутов в этом направлении рассматривались и в начале 1910-х и позже в 1970-х годах. Однако только в конце 1990-х годов после распада СССР огромная стратегическая значимость этого региона и экономическая выгода «побудила российское правительство на рубеже 2000-х годов выступить с инициативой прокладки 7200-километрового мультимодального торгового маршрута».[1]

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

Работа строится на изучении фактического современного материала, хроники событий последних двух десятилетий, связанных с реализацией МТК «Север - Юг»; использованы аналитические материалы, опубликованные на веб-сайтах отечественных и зарубежных стран, в частности Индии, России, Казахстана. Методологической основой данного исследования является системный анализ; работа строится на принципах достоверности и научной объективности. Особый интерес этот коридор представлял для Индии, так как открывал доступ к странам Центральной Азии, минуя территории Пакистана, с которым отношения с 1947 года не носят дружественный характер, и Афганистана, чья стабильность и безопасность вызывают сомнения индийской стороны, особенно после прихода Талибан к власти в августе 2021 г. Очевидная экономическая выгодность этого коридора привела Россию, Индию и Иран к подписанию в сентябре 2000 г. соглашения о Международном Транспортном Коридоре (МТК) «Север-Юг». Основная цель этого коридора заключалась в «повышении эффективности транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров по международному транспортному коридору «Север-Юг», содействии увеличению объемов международных перевозок и товаров».[2] Предполагаемая пропускная способность коридора составляет 20-30 миллионов тонн грузов в год.[3]

По российским оценкам, транспортировка грузов по коридору "Север - Юг" по сравнению с существующим маршрутом через Суэцкий канал уменьшит затраты на 15 - 20%, а сроки доставки - на 15 - 20 суток.[4] Индийские источники говорят, что доставка грузов будет на 30 процентов дешевле и на 40 процентов короче, чем традиционный Суэцкий маршрут, сократив транзитное время в среднем до 23 дней для отправок в Европу с 45-60 дней, которые занимает маршрут через Суэцкий канал.[5]

Министерство наземного транспорта и Министерство торговли и промышленности были определены в качестве компетентных органов Индии для ведения всех дел, связанных с МТК «Север-Юг». Соглашением учреждён Координационный совет, состоящий из Компетентных органов Сторон. Совету было поручено принять Устав на его первом заседании.

В Уставе функции Совета включали:

(I) регулирование вопросов, связанных с реализацией и применением положений Соглашения;

(II) рассмотрение и урегулирование любых споров, разногласий или претензий между Сторонами;

(III) предложение любых дополнений и поправок к Соглашению, которые могут быть внесены;

(IV) рекомендация о присоединении к Соглашению других стран.[6]

Для достижения своих целей Советом предусматривалось создание необходимых Комитетов экспертов для изучения и анализа имеющейся информации и представления методов, планов и предложений, в частности, охватывающих следующие вопросы как сокращение времени в пути и обеспечение безопасности поездок, сохранность товаров, а также охрана окружающей среды в соответствии с международными стандартами; снижение стоимости всех видов транспорта; разработка документов, регулирующих процесс перевозки, а также упрощение и унификация документов и правил и составление единообразных документов; экономическая оценка коридора, прогнозирование объемов грузовых и пассажирских перевозок, маркетинг и т.д..[7]

Статья 4 Соглашения предусматривает предоставление другим Сторонам право международного транзита пассажиров, товаров и транспортных средств через территорию соответствующего государства на условиях, предусмотренных подписанным Соглашением, а также ввод режима многократных въездных виз для персонала, задействованного в международных транзитных перевозках товаров и пассажиров, в соответствии с процедурами, установленными каждой из соответствующих Сторон.[8]

Менее чем через два года, в мае 2002 г. страны - участницы Соглашения подписали протокол об официальном открытии коридора. В том же году Индия и Иран подписали соглашение о модернизации порта Чабахар в полноценный глубоководный порт, которая не завершена до сегодняшнего дня. Порт Бандар-Аббас все ещё остаётся основным портом МТК «Север-Юг» и обслуживает 85% морской торговли Ирана.

К настоящему времени участниками МТК «Север – Юг» являются 14 стран: Азербайджан, Беларусь, Болгария, Армения, Индия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Оман, Россия, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан.[9]

В январе 2012 года на встрече представителей стран участниц МТК «Север – Юг» в Нью-Дели обсуждались вопросы дальнейшего продвижения проекта. В качестве последующих мер была запрошена поддержка со стороны других стран Центральной Азии участниц этого соглашения.

МТК "Север-Юг" включает в себя несколько маршрутов, среди которых наиболее значимыми являются:

- Транскаспийский маршрут через порты Астрахань, Оля, Махачкала: роль железнодорожного транспорта в процессе транспортировки сводится к доставке грузов в эти порты и их вывозу;
- прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с доступом к железнодорожной сети Ирана на пограничном переходе Теджан - Сарахс;

- использование западной ветви коридора: направление Астрахань-Махачкала-Самур, далее по территории Азербайджана с выходом в Иран через пограничную станцию Астара.[10]

Несмотря на заинтересованность сторон в этом коридоре, он долгое время не использовался на полную мощность по ряду технических, логистических и иных причин. Следует отметить, что Федерация Ассоциации экспедиторов Индии (FFFAI) сыграла активную роль в попытке ввести в действие МТК «Север – Юг». Она организовала и подготовила подробный отчёт о “пробном запуске” коридора в июле и августе 2014 года для комиссии Министерства торговли Индии.[11] Федерацией совместно с Министерством торговли 12 июня 2015 года в Мумбаи была организована Конференция заинтересованных сторон на тему: Изучение возможностей в рамках МТК «Север – Юг». На конференции были обсуждены проблемы и перспективы реализации МТК «Север-Юг» и проявлена повышенная заинтересованность Индии в этом проекте.

В мае 2016 г. в ходе визита Премьер-министра Индии Нарендры Моди в Иран была достигнута договорённость о строительстве новой железнодорожной линии между портом Чабахар и Захеданом.[12] Одновременно было заявлено, что Индия инвестирует 500 миллионов долларов[13] в развитие стратегически расположенного порта Чабахар в Иране, что позволит Нью-Дели обрести лёгкий доступ к Афганистану и Европе в обход Пакистана. Во время этого визита Индия, Афганистан и Иран также подписали трёхстороннее соглашение о транспортно-транзитном коридоре.

В целях ускорения работы по развитию МТК «Север – Юг» в феврале 2017 года был создан Бизнес-клуб "Север-Юг". Клуб представляет собой неформальную открытую международную платформу для обсуждения между заинтересованными сторонами проекта в рамках МТК «Север – Юг».

В октябре 2017 года российское ОАО "РЖД Логистика", иранские железные дороги, азербайджанские железные дороги и логистическая компания ADY Express организовали первую тестовую отправку по МТК "Север - Юг". Груз был отправлен из Мумбаи 22 сентября и прибыл в Калужскую область России 12 октября. Транзитное время составило 23 дня.[14] В настоящее время Индия и Россия используют морские маршруты для грузовых перевозок, при этом товары достигают места назначения примерно за 40 дней.[15]

При этом индийская сторона не скрывает, что МТК "Север - Юг" является одним из коридоров, над которыми Дели работает в рамках инициатив по взаимосвязанности, параллельных китайской стратегии "Один пояс, один путь".[16]

Значимость для Индии МТК «Север – Юг» выразилась и в политической поддержке на самом высоком уровне. В частности, в Совместном заявлении Индии и России во время визита Президента Российской Федерации В. Путина в Индию в октябре 2018 г. было заявлено, что «Стороны подчеркнули жизненно важную необходимость расширения связей между ними. Они призвали к развитию Международного транспортного коридора «Север-Юг» посредством активизации усилий через завершение нерешённых вопросов, связанных с таможенными органами, развитием автомобильной и железнодорожной инфраструктуры и упрощением финансовых процедур, путём двусторонних обсуждений, а также обсуждений с другими странами-партнёрами в кратчайшие сроки».[17]

В марте 2021 г. министр судоходства Индии заявил о намерении его страны начать полномасштабные грузовые операции в иранском порту Чабахар, однако по имеющейся текущей информации известно, что грузы в основном идут через порт Бандар Аббас. Модернизация порта Чабахар всё ещё не завершена и окончание сроков работ не известно.

На сегодняшний день основные участники МТК «Север-Юг» Индия, Россия и Иран с момента начала сотрудничества в 2000 г. достигли определенных подвижек в плане формирования единого транспортного пространства и других целей, заложенных в соглашении от 2000 г. Однако, как отмечается в докладе Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО): «несмотря на наличие у МТК "Север - Юг» межправительственного соглашения, «оно не установило чёткой правовой базы, с помощью которой можно было бы эффективно ввести коридор в эксплуатацию».[18]

Более того между основными участниками соглашения нет базового “соглашения о региональном экономическом сотрудничестве”, которое включало бы транзитные перевозки. Также МТК "Север - Юг» не имеет необходимых субрегиональных и международных соглашений, которые могли бы обеспечить условия необходимые для бесперебойного функционирования коридора.

Наряду с этим не завершены работы по модернизации порта Чабахар и отсутствует отрезок железной дороги, соединяющий этот порт с г. Захеданом. Однако от Захедана уже построена железная дорога до Мешхеда с выходом на Туркмению и другие республики Центральной Азии.

В целом, как представляется, развитие транспортного коридора «Север-Юг», который открывает доступ к портам Персидского залива, однозначно перспективен и сулит большие выгоды Индии и всем другим участникам этого проекта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время эффективное использование МТК «Север-Юг» рассматривается Индией в качестве приоритетного направления её внешней политики, в целях укрепления взаимосвязанности с государствами Центральной Азии и Россией, и дальнейшей интеграцией в международные транспортные коридоры.

Заинтересованность Индии в доведении МТК до эффективной функциональности объясняется и её обеспокоенностью возросшим влиянием Пакистана и Китая в Афганистане и их расширяющимися отношениями с центральноазиатскими странами.

Полномасштабное действие МТК «Север-Юг» позволит повысить доступность Индии в страны Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, а последним МТК «Север-Юг» будет оставаться безопасным коридором для выхода на рынки стран Южной Азии в отсутствии коридора через Афганистан.

Сотрудничество Индии со странами – участницами МТК «Север-Юг» открывает большие перспективы для развития различных секторов экономики самой Индии и стран ЦА, и будет способствовать активному интегрированию вовлечённых стран в мировые хозяйственные связи.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Д. Малышева. Международный транспортный коридор «Север–Юг» в стратегии России. https://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2021_02/11-Malysheva.pdf
2. Соглашение о международном транспортном коридоре "Север-Юг" (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г.) Статья 2. Цели соглашения. <https://base.garant.ru/2561372/741609f9002bd54a24e5c49cb5af953b/#friends>
3. International North – South Transport Corridor. <https://www.insightsonindia.com/international-relations/bilateral-regional-and-global-groupings-and-agreements-involving-india-and-or-affecting-indias-interests/india-central-asia/international-north-south-transport-corridor/>
4. Пояснительная записка по вопросу о ратификации соглашения о международном транспортном коридоре "Север - Юг". <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=PRJ&n=10402#4eOOC2TwZHHjv7gTm1>
5. India's Export Opportunities Along the International North South Transport Corridor. <https://www.india-briefing.com/news/indias-export-opportunities-along-the-international-north-south-transport-corridor-22412.html/>
6. Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP Region. STUDY REPORT 2019.

<https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf>

7. Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP Region. STUDY REPORT 2019.

<https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf>

8. Соглашение о международном транспортном коридоре "Север-Юг" (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г.)

<https://base.garant.ru/2561372/741609f9002bd54a24e5c49cb5af953b/#friends>

9. Узбекистан присоединился к логистическому коридору «Север-Юг». <https://uz.kursiv.media/2021-04-15/uzbekistan-prisoedinilsya-k-logisticheskomu-koridoru-sever-yug/>

10. https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/pdf/2018/71/mateconf_icre2018_05004.pdf

11. Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP Region. STUDY REPORT 2019.

<https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf>

12. Hriday Ch. Sarma. TURNING THE INTERNATIONAL NORTH-SOUTH CORRIDOR INTO A “DIGITAL CORRIDOR” <https://doi.org/10.24411/2221-3279-2018-10008>

13. India to invest \$500 million on Chabahar port in Iran for easy access to Afghanistan, Europe. <https://www.indiatoday.in/mail-today/story/india-to-invest-500-million-on-chabahar-port-in-iran-for-easy-access-to-afghanistan-europe-325141-2016-05-24>

14. International North South Transportation Corridor for better Indo-Russian connectivity inches towards reality. <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/international-north-south-transportation-corridor-for-better-indo-russian-connectivity-inches-towards-reality/articleshow/58099129.cms?from=mdr>

15. International North South Transportation Corridor for better Indo-Russian connectivity inches towards reality. <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/international-north-south-transportation-corridor-for-better-indo-russian-connectivity-inches-towards-reality/articleshow/58099129.cms?from=mdr>

16. https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/international-north-south-transportation-corridor-for-better-indo-russian-connectivity-inches-towards-reality/articleshow/58099129.cms?utm_source=contentofinterest&utm_medium=text&utm_campaign=cppst

17. India-Russia Joint Statement during visit of President of the Russian Federation H.E Vladimir Putin to India (October 05, 2018). <https://www.indianembassy-moscow.gov.in/press-releases-05-10-18.php>

18. Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP Region. STUDY REPORT 2019. <https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf>