

Контейнерные перевозки внешнеторговых грузов Индии

УДК:656.073.235(540);
ББК:39.28(5Инд); Щ643
DOI: 10.24412/2072-8042-2022-6-75-89

Никита Вячеславович ЩЕРБИНИН,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
(198035, Российская Федерация, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, 5/7) – бакалавр,
e-mail: scherbi.nik@yandex.ru

Елена Дмитриевна КАРАВАЕВА,
кандидат технических наук, доцент
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
(198035, Российская Федерация, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, 5/7), e-mail: karavaevaed@gumrf.ru

Аннотация

Статья посвящена изучению направлений и структуры потоков экспортно-импортных контейнерных грузов Индии, торговых маршрутов и сервиса контейнерных линий в регионе, а также контейнерного стивидорного бизнеса Индии. Особое внимание уделяется историческим предпосылкам развития индийского экспорта и азиатского линейного контейнерного судоходства. Выполнен сравнительный анализ статистических данных об объёмах перевалки контейнерных грузов в морских портах Индии и загрузенности производственных мощностей контейнерных терминалов. Рассмотрены транспортно-логистические аспекты морского и наземного сообщения России и Индии при внешнеторговых операциях.

Ключевые слова: Индия, внешняя торговля, контейнерная линия, контейнерный груз, линейное судоходство, контейнерный терминал, агроэкспорт.

India's International Cargo Container Shipping

Nikita Vyacheslavovich SHCHERBININ,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
(5/7 Dvinskaya Str., St. Petersburg, 198035, Russian Federation) – Bachelor,
e-mail: scherbi.nik@yandex.ru;

Elena Dmitrievna KARAVAEVA,
Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
(5/7 Dvinskaya Str., St. Petersburg, 198035, Russian Federation), e-mail: karavaevaed@gumrf.ru



Abstract

The article is devoted to the study of destinations and structure of India's export and import container cargo flows, trade routes and container line services in the region, and container stevedoring business in India. Particular attention is paid to the historical background of Indian export and Asian liner container shipping development. The comparative analysis of the statistical data on container cargo handling in Indian sea ports and capacity utilization of container terminals is carried out. The consideration of overseas and overland transportation aspects between Russia and India in foreign trade operations is presented.

Keywords: India, foreign trade, container line, containerized cargo, liner shipping, container terminal, agricultural export.

Контейнеризация мировой торговли способствовала появлению специализированных перегрузочных комплексов для грузовой обработки контейнеровозов. В Индии первый контейнерный терминал появился в порту Халдия в 1970-х годах, который считался центром морской торговли Восточной Индии. В других портах также производилось обслуживание внешней торговли Индии посредством перевалки контейнерных грузов, в некоторых портах грузовые операции с контейнерами выполнялись на конвенциональных причалах. Несмотря на рост контейнерооборота индийских портов портами-хабами тогда являлись порты Азиатско-Тихоокеанского региона: Гонконг, Сингапур, Гаосюн, Пусан. Такая ситуация сохраняется и в настоящее время с учётом значительного усиления роли портов КНР в сфере морских контейнерных перевозок.

Целью исследования является анализ деятельности индийских портов в обслуживании национальной внешней торговли, структуры и географии грузопотоков экспорта Индии, интересы и возможности России в развитии торговли с Индией, а также рассмотрение истории развития морских линейных контейнерных перевозок грузов в Индии.

После получения независимости от Соединенного Королевства можно отметить две важные особенности внешнеторговых перевозок Индии:

- 1) сложившаяся олигополистическая модель рынка морских линейных контейнерных перевозок была серьёзным препятствием для создания национальной судоходной компании с целью транспортировки индийских грузов в контейнерах;
- 2) Индия, как и большинство других бывших колоний, испытывала определенный эффект последствий колониальной политики метрополии. Возникла необходимость в диверсификации индийского экспорта, который был в большей степени ориентирован на Соединенное Королевство.

В 1960-х годах главными партнерами Индии в экспортном направлении были Соединенное Королевство, США, Япония. Главными товарами индийского экспорта в тот период можно считать изделия из джута, чай и текстильные ткани. В мировой торговле наибольшую долю имели определенные товарные группы экспорта Индии (см. таблицу 1).

Таблица 1

Товарные группы экспорта Индии (1970 г., 1990 г., 2020 г.)^{5, 15}

Товарная группа	Доля в мировом экспорте		
	1970 г.	1990 г.	2020 г.
Чай	33,39 %	22,05 %	8,53 %
Специи	20,39 %	7,92 %	19,23 %
Овощи и фрукты	1,16 %	0,79 %	1,33 %
Кофе	0,97 %	1,73 %	1,49 %
Сахар и сахарные изделия	0,96 %	0,14 %	6,53 %
Рис	0,65 %	6,51 %	31,15 %

На рисунке 1 представлена динамика индийского экспорта и доли сельскохозяйственной продукции в экспорте Индии.

В соответствии со статистическими данными рост индийского экспорта в конце XX века и начале XXI века обусловлен не только наращиванием экспорта аграрной продукции, но и значительным увеличением экспорта текстильной продукции и продукции машиностроения. Так, с 1980 по 1991 гг. экспорт товаров текстильной промышленности (в основном: верхняя одежда женская из нетканых материалов, хлопковые блузки, бельё нижнее, хлопковые футболки мужские) увеличился более чем в 12 раз в стоимостном выражении⁷. С 1980 по 1991 гг. экспорт товаров машиностроительной отрасли (электроника, комплектующие компьютеров, промышленное оборудование, транспортные средства, двигатели и прочее) вырос в 6,7 раз².

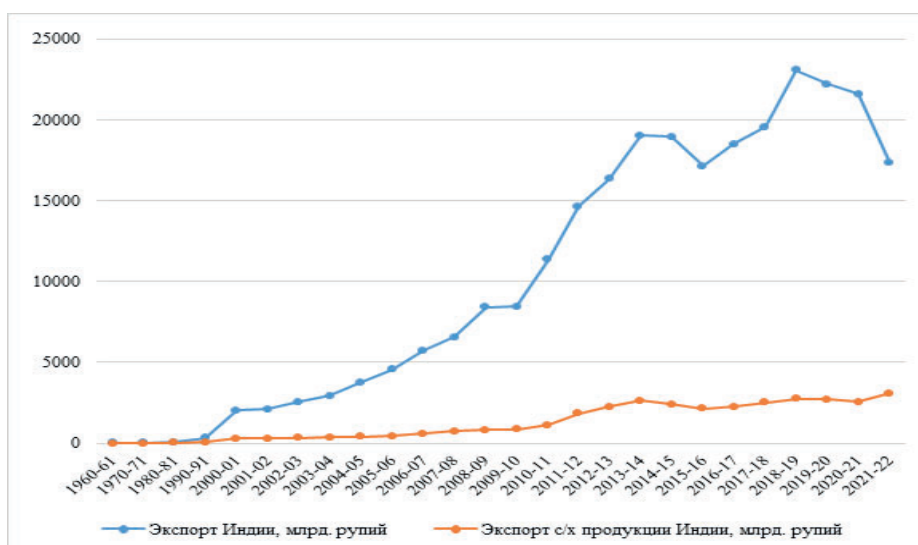


Рис. 1 - Экспорт Индии и доля сельскохозяйственной продукции в экспорте страны, 1960 – 2021 гг.^{1, 6}

Fig. 1 - India's exports and share of agricultural products in the country's exports, 1960-2021.



Увеличение объема индийских экспортных грузопотоков отразилось и на росте грузооборота основных портов Индии: Калькутта, Мумбаи, Кочин, Ченнаи. Более половины всех экспортных контейнерных грузов Индии обрабатывались именно в порту Калькутта. Рост грузоперевозок как в Индию, так и из Индии стал причиной расширения сервиса конференций контейнерных линий (особая форма объединений компаний в линейном контейнерном судоходстве, подразумевающая оказание совместного сервиса по общим тарифным ставкам). Можно отметить сращивание капитала линейного контейнерного судоходства с промышленным. Таким образом, развитые капиталистические страны (США, Соединенное Королевство, Япония) владели подавляющим большинством тоннажа флота, специализированного для перевозки контейнеров. Развивающиеся страны не имели возможности обслуживать грузопотоки своей внешней торговли национальным флотом, прибегая тем самым к пользованию услугами иностранных судоходных компаний либо к фрахтованию судов иностранных судовладельцев. Оба эти варианта нельзя было назвать выгодными для экономических интересов Индии. В первом случае линейными конференциями проводилась дискриминационная тарифная политика в отношении морских перевозок индийских грузов. Во втором случае по договору фрахтования иностранных судов устанавливались завышенные ставки. Это привело к противостоянию интересов индийских участников внешнеэкономической деятельности, а также правительства Индии и иностранных морских контейнерных линии [5, с. 62-63].

В течение такого противостояния начали появляться новые участники рынка линейного судоходства, которые были представлены национальными судоходными компаниями развивающихся стран Азии, к примеру – China Ocean Shipping Company (КНР), Hyundai Merchant Marine (Южная Корея), Hanjin Shipping (Южная Корея).

В 1961 году в Индии появилась The Shipping Corporation of India, однако первое специализированное судно для перевозки контейнеров компания приобрела только в 1993 году. К этому времени линейные конференции были ослаблены протекционизмом правительств и конкуренцией со стороны новых игроков в линейном судоходстве, которые не состояли в каких-либо объединениях. Тогда и возникла новая форма объединений в сфере линейного контейнерного судоходства – альянсы контейнерных линий. К 2000 году в альянсы входили бывшие участники линейных конференций, например, Harag-Lloyd Container Line и Orient Overseas Container Lines (альянс: Grand Alliance NYK); Mitsui O.S.K. Lines и Hyundai Merchant Marine (New World Alliance); Hanjin Shipping и Cho Yang Shipping (United Alliance)^{8, 18}.

В 2003 году была учреждена индийская компания Sarjak Container Lines, однако фактически эта компания может быть классифицирована как перевозчик без тоннажа (non vessel operating common carrier), который имеет свой контейнерный парк, заключает соглашения с контейнерными линиями о предоставлении мест на их

судах. На сегодняшний день национальная судоходная компания Индии The Shipping Corporation of India является фактическим перевозчиком в сфере линейного контейнерного судоходства, по данным Alphaliner имеет два собственных контейнеровоза (SCI Chennai, SCI Mumbai) и один зафрахтованный, общая вместимость флота 9 418 TEUs, доля на глобальном рынке составляет менее 0,2%.

Конъюнктура такова, что глобальный рынок морских контейнерных перевозок контролируется альянсами. Усиление олигополистических признаков рынка вызвано не только интеграцией контейнерных линий, но и консолидационными процессами – слияниями контейнерных линий, поглощениями одной контейнерной линией другой. Исходя из вышеизложенного, можно заключить, что перевозки внешнеторговых грузов Индии производятся в основном на судах иностранных контейнерных линий, которые являются членами альянсов.

КОНТЕЙНЕРНЫЙ РЫНОК ИНДИИ

В рейтинг Lloyd's List «One Hundred Ports 2021» входят два индийских порта – Мундра и Нава-Шева (Jawaharlal Nehru Port): Мундра занимает 26 позицию рейтинга, Нава-Шева – 39 позицию¹⁴. Особенность порта Мундра заключается в том, что он считается не только крупнейшим контейнерным портом Индии, но и частным портом – территория принадлежит оператору порта. Таким образом, этот порт можно классифицировать как «private port» – инфраструктура и суперструктура принадлежат оператору Adani Group, который оказывает комплекс стивидорных и прочих услуг.

Порт Нава-Шева попадает под классификацию «landlord port» ввиду того, что инфраструктура порта находится в собственности правительства Индии, а терминальное оборудование – в частной собственности. Можно отметить, что определенные контейнерные терминалы принадлежат порту и управляются государством соответственно (например, Jawaharlal Nehru Port Container Terminal – JNPCT). В порту Нава-Шева функционируют контейнерные терминалы операторов APM Terminals (дочерняя компания A.P. Moller-Maersk) и Dubai Port World. Третий контейнерный порт Индии – Ченнаи также имеет основные признаки «landlord port»: в порту есть контейнерные терминалы, управляемые операторами PSA International, Dubai Port Word, Adani Group.

Проанализируем структуру контейнерного рынка Индии на основании статистических данных о контейнерообороте определенных портов и терминалов (см. таблицу 2) и объемов перевалки контейнерных грузов (см. таблицу 3).

Таблица 2

Структура контейнерного рынка Индии, 2019-2020 гг.^{3, 13, 17}

<i>Порт</i>	<i>Контейнерооборот, TEUs</i>
Мундра	4 732 699 (по данным Lloyd's List)
Нава-Шева	5 031 000 (по данным Министерства судоходства Индии) 5 100 891 (по данным Lloyd's List)



Внешнеторговая деятельность

<i>Порт</i>	<i>Контейнерооборот, TEUs</i>
Ченнаи	1 384 000 (по данным Министерства судоходства Индии)
Чидамбаранар	804 000 (по данным Министерства судоходства Индии)
Калькутта	675 000 (по данным Министерства судоходства Индии)
Кочин	620 000 (по данным Министерства судоходства Индии)
Кандала (Deendayal Port)	477 000 (по данным Министерства судоходства Индии)
Вишакхапатнам	409 000 (по данным Министерства судоходства Индии)
Халдия	169 000 (по данным Министерства судоходства Индии)
Нью-Мангалор (New Mangalore)	153 000 (по данным Министерства судоходства Индии)
Суммарный контейнерооборот всех портов страны по данным Министерства судоходства Индии в 2019 году составил 9 892 000 TEUs	
Суммарный контейнерооборот всех портов страны по данным UNCTADstat в 2019 году составил 17 053 200 TEUs	
Суммарный контейнерооборот всех портов страны в соответствии с Maritime Gateway&Drewry "Indian Container Market Report 2019" в 2019 году составил 16 996 323 TEUs	

Таблица 3

Контейнерные терминалы Индии, 2017-2020гг.^{4,9}

<i>Терминал</i>	<i>2017-18, TEUs</i>	<i>2018-19, TEUs</i>	<i>2019-20, TEUs</i>	<i>2020-21, TEUs</i>	<i>Пропускная способность, TEUs</i>
APM Terminal Mumbai (Нава-Шева)	2 027 896	2 048 454	1 985 473	1 639 660	2 000 000
Adani International Container Terminal (Мундра)	1 571 800	1 918 070	1 778 855	2 630 279	3 000 000
Jawaharlal Nehru Port Container Terminal (Нава-Шева)	1 481 768	1 056 368	718 863	536 320	1 350 000
Adani Mundra Container Terminal (Мундра)	1 286 714	1 051 298	1 089 160	887 680	1 200 000
PSA Chennai International Terminals (Ченнаи)	901 584	963 167	881 205	824 734	1 200 000
Nhava Sheva India Gateway Terminal (Нава-Шева)	659 000	938 512	986 624	765 234	800 000
APM Terminals Pirav (Нава-Шева)	703 000	903 344	872 623	748 722	1 350 000



<i>Терминал</i>	<i>2017-18, TEUs</i>	<i>2018-19, TEUs</i>	<i>2019-20, TEUs</i>	<i>2020-21, TEUs</i>	<i>Пропускная способность, TEUs</i>
DP World Mundra, Mundra International Container Terminal (Мундра)	1 089 155	835 825	914 304	1 022 886	1 500 000
Adani CMA Mundra Terminal (Мундра)	530 742	740 786	941 601	1 067 734	1 200 000
DP World Chennai, Chennai Container Terminal (Ченнаи)	646 482	653 675	483 518	539 164	1 200 000
PSA Kolkata, Bharat Kolkata Container Terminals (Калькутта)	640 182	652 000	602 369	529 697	850 000
Kochi International Container Transshipment Terminal, Vallarpadam Terminal (Кочин)	514 997	594 592	620 061	689 697	1 000 000

В результате анализа можно выделить следующие моменты:

- главным контейнерным портом Индии в 2019 году являлся порт Нава-Шева, однако в 2020 году порт Мундра нарастил свой объем перевалки контейнерных грузов примерно на 20% (контейнерооборот 5 656 594 TEUs) и стал самым крупным индийским контейнерным портом. В этот же период объем перевалки контейнерных грузов порта Нава-Шева снизился на 12,4% по сравнению с предыдущим годом и составил 4,47 млн TEUs;

- крупнейшие контейнерные терминалы порта Нава-Шева перегружены, в это же время в частном порту Мундра не было выявлено превышения контейнерооборота над пропускной способностью ключевых терминалов. Оба порта обрабатывают экспортно-импортные грузопотоки и находятся на Западном берегу Индии, в последнее время расширяют свои производственные мощности за счет введения в эксплуатацию новых контейнерных терминалов: открытие Adani CMA Mundra Terminal в порту Мундра в 2017 году, Nhava Sheva India Gateway Terminal в порту Нава-Шева в 2015 году;

- в Индии основными операторами контейнерных терминалов являются иностранные компании APM Terminals и DP World. Некоторые контейнерные терминалы принадлежат порту, который и является оператором в таком случае;

- порты Мундра и Нава-Шева обрабатывают более половины всех внешнеторговых контейнеризированных грузов Индии, порт Ченнаи – около 10% [1, с. 2].



Расхождение статистических данных Министерства судоходства Индии с другими источниками – UNCTADstat, Maritime Gateway&Drewry обусловлено тем, что в Индии существуют частные порты: Мундра, Пипавав (port of Pipavav), Каттупалли (Kattupalli Port) и другие [2, с. 71]. Статистические данные индийских портов с моделью «private port» не учитываются в государственных отчетах, только порты с моделью «landlord port» – Нава-Шева, Ченнаи, Калькутта и прочие.

Можно также отметить непрерывный рост объемов перевалки контейнерных грузов индийскими портами в период 2010-2019 гг. по данным UNCTADstat (контейнерооборот увеличился практически в два раза). В 2020 году зафиксировано снижение на 5,5% в сравнении с предыдущим годом. В связи с этим проведем анализ внешней торговли Индии в современный период.

ЭКСПОРТ ИНДИИ

Наиболее значимые для экспорта Индии товарные группы на 2010 и на 2020 гг. представлены в таблице 4.

Таблица 4

Товарные группы экспорта Индии (2010 г., 2020 г.)¹⁶

<i>Товарная группа</i>	<i>Доля в экспорте, 2010 г.</i>	<i>Доля в экспорте, 2020 г.</i>
Электрические машины и оборудование (ТН ВЭД: 85)	4,06 %	4,86 %
Части авиационных двигателей, насосы, промышленные машины и оборудование (ТН ВЭД: 84)	3,63 %	6,49 %
Органические химические соединения (ТН ВЭД: 29),	3,61 %	6,16 %
Железо и сталь (ТН ВЭД: 72), <i>значительную долю в этой группе имеет плоский прокат из железа и легированной стали</i>	2,86 %	4,16 %
Фармацевтическая продукция (ТН ВЭД: 30)	2,67 %	6,65 %
Предметы одежды и аксессуаров (ТН ВЭД: 62)	2,67 %	2,03 %
Изделия из черных металлов (ТН ВЭД: 73)	2,63 %	2,25 %
Одежда трикотажного или ручного вязания (ТН ВЭД: 61),	1,98 %	2,17 %
Прочие готовые текстильные изделия (ТН ВЭД: 63)	1,24 %	1,78 %
Хлопковое волокно (ТН ВЭД: 5201)	1,14 %	0,60 %
Рис (ТН ВЭД: 1006)	1,01 %	3,02 %
Ракообразные, мороженая рыба, моллюски и др. (ТН ВЭД: 03)	0,92 %	1,79 %
Мясо крупного рогатого скота (ТН ВЭД: 0202)	0,74 %	0,97 %
Чай (ТН ВЭД: 0902)	0,28%	0,24 %

Традиционные позиции индийского экспорта – специи и пряности: перец, имбирь, куркума, семена кумина, кориандр, кардамон (товарная группа 09).

Значительную часть в экспорте Индии на 2010 год составляли энергоносители (нефть) и полезные ископаемые (железная руда) – около пятой части экспорта в стоимостном выражении. Рост объемов экспортных товаропотоков из Индии продолжался вплоть до мирового экономического спада в 2015-2016 гг., при этом доля импорта постепенно снижалась¹⁹, однако сальдо внешней торговли по данным Министерства промышленности и торговли Индии остается отрицательным и в настоящее время.

Основные потоки индийских контейнерных грузов состоят из металлов, продукции химической и машиностроительной промышленности, текстильной продукции, аграрных товаров растительного происхождения – хлопка, чая, специй и животного происхождения (морепродукты и мясо).

Спад экспортных отгрузок из Индии в 2020-2021 гг. в стоимостном эквиваленте можно объяснить экономическими проблемами, вызванными пандемией COVID-19. Тем не менее, на представленной на рисунке 2 диаграмме динамики основных товарных групп экспорта Индии в 2010-2020 гг. (составленной на основании статистики агентства ООН «International Trade Centre») показано, что даже при уменьшении суммарной стоимости индийского экспорта, совокупный контейнерооборот национальных портов может расти благодаря увеличению объемов вывоза отдельных товарных групп, а также импортных грузопотоков (существенный рост которых отмечается в 2017-2018 гг.).

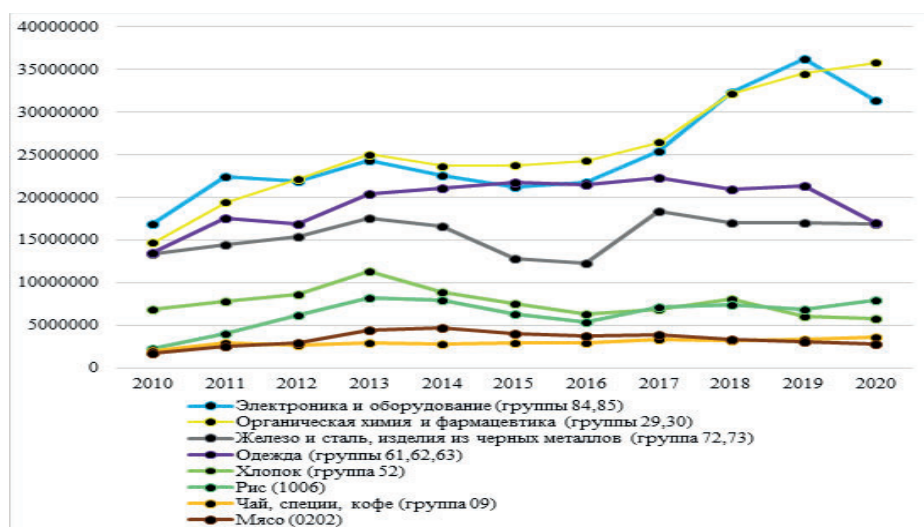


Рис. 2 - Ключевые контейнеризированные товарные группы экспорта Индии, 2010-2020 гг., тыс. долл. США¹⁵

Fig. 2 - Key Containerized Export Commodity Groups of India, 2010-2020, ths. USA



Главными партнерами Индии в экспортном направлении на современном этапе являются Объединенные Арабские Эмираты (закупки оборудования, одежды и продукции металлургической отрасли), Соединенные Штаты Америки (закупки фармацевтики, химической продукции и одежды), Китай (закупки железа и стали, органической химии, хлопка, пластика), Соединенное Королевство. Основными потребителями индийского экспортного мяса являются Вьетнам, Малайзия, Египет, Индонезия и Гонконг. Экспорт чая Индии в большей степени ориентирован на Иран, Россию, США, Соединенное Королевство, ОАЭ, экспорт риса Индии – на Саудовскую Аравию, Иран, Ирак, ОАЭ.

Как уже было упомянуто, импорт Индии в стоимостном эквиваленте превышает экспорт. Основные партнеры Индии по импортным поставкам товаров являются Китай, США, ОАЭ, Саудовская Аравия и Иран. Основные импортные товары – это оборудование, электроника, химическая продукция, удобрения, а также известняк и цемент из ОАЭ, орехи из США, пластмассы из Китая, продовольствие из Ирана. Индия импортирует из России такие товары, как удобрения, бумага и картон, растительные масла, строительные материалы (в частности, асбест), пластмассы, продукты неорганической химии. Пиломатериалы Индия, в основном, импортирует из Малайзии и Индонезии, а фанеру – из Китая, Индонезии, Малайзии, Вьетнама и России.

По данным Росконгресса с ссылкой на статистику ФТС Россия закупает из Индии в основном фармацевтическую продукцию, электронику, оборудование, предметы одежды, чай, кофе и пряности.

ТОРГОВЫЕ МАРШРУТЫ

Морское сообщение индийских портов с портами Китая и Западного берега США производится через Малаккский пролив, с европейскими и российскими портами, портами Восточного берега США через Суэцкий канал. Отметим, что в настоящее время развивается международный транспортный коридор “Север – Юг”: Северная Европа – Россия – Каспийский регион – Иран – Индия. Подразумевается наземное сообщение с иранскими портами посредством эксплуатации ускоренных контейнерных поездов и усиление морского сообщения между портами Ирана и Индии. Однако в плоскости контейнерных перевозок основные маршруты экспортно-импортных потоков индийских грузов соответствуют географии морского линейного контейнерного судоходства.

На основании данных о сервисах линий CMA CGM, MSC и Maersk относительно трёх главных контейнерных портов – Мундра, Нава-Шева и Ченнаи рассмотрим транспортные связи портов Индии в сфере контейнерных перевозок (см. таблицу 5). Морские контейнерные линии оказывают свой сервис соответственно товаропотокам индийских грузов, прослеживается чёткая связь между направлениями ведения Индией внешнеэкономической деятельности и сервисными маршрутами.

Концентрация производственных мощностей контейнерных линий по транспортному обслуживанию внешней торговли Индии произведена на направлениях: Западный берег Индии – Западная Европа, Западный берег Индии – Восточный берег США, Западный берег Индии – Азиатско-Тихоокеанский регион, Западный берег Индии – Персидский залив, Западный берег Индии – Африка, Восточный берег Индии – Азиатско-Тихоокеанский регион.

Таблица 5

География морского линейного контейнерного судоходства^{10, 11, 12}

<i>Порт</i>	<i>Линейный сервис</i>	<i>Маршрут</i>
Мундра, Нава-Шева	CMA CGM: Europe Pakistan India Consortium 2 (исходящий грузопоток)	Джабаль-Али – Карачи – Нава-Шева – Хазира – Мундра – Джидда – Танжер – Роттердам
Мундра, Нава-Шева	CMA CGM: India America Express 2 (исходящий грузопоток)	порт Касим – Мундра – Нава-Шева – Норфолк
Мундра, Нава-Шева	CMA CGM: India America Express (исходящий грузопоток)	порт Касим – Нава-Шева – Мундра – Думьят – Нью-Йорк.
Мундра, Нава-Шева	CMA CGM: Asia Subcontinent Express 9 (исходящий грузопоток)	Нава-Шева – Карачи – Мундра – Коломбо – Порт-Кланг – Гонконг – Шанхай
Нава-Шева	CMA CGM: Asia Subcontinent Express 9 (входящий грузопоток)	Шанхай – Нинбо – Шэкоу – Сингапур – Порт-Кланг – Нава-Шева
Мундра, Нава-Шева	CMA CGM: FAS Gulf Emirates India Feeder 2 (входящий и исходящие грузопотоки)	Джабаль-Али – порт Халифа – Мундра – Хазира – Нава-Шева – Джабаль-Али
Мундра, Нава-Шева	CMA CGM: Europe Pakistan India Consortium (исходящий грузопоток)	Джабаль-Али – порт Халифа – порт Касим – Нава-Шева – Мундра – Джидда – Танжер – Саутгемптон
Мундра, Нава-Шева	CMA CGM: MidasLoop 1 (исходящий грузопоток)	Джабаль-Али – Мундра – Нава-Шева – Коломбо – Пуэнт-Нуар
Нава-Шева	CMA CGM: China India Express (исходящий грузопоток)	Нава-Шева – Пипавав – Порт-Кланг – Сингапур – Гонконг – Тяньцзинь
Нава-Шева	CMA CGM: China India Express (входящий грузопоток)	Тяньцзинь – Пусан – Шанхай – Сямынь – Гонконг – Шэкоу – Сингапур – Коломбо
Мундра, Нава-Шева	CMA CGM: FAS Gulf Emirates India Feeder 1 (входящий и исходящие грузопотоки)	Джабаль-Али – Сухар – Нава-Шева – Мундра – Джабаль-Али



<i>Порт</i>	<i>Линейный сервис</i>	<i>Маршрут</i>
Мундра, Нава-Шева	СМА CGM: SwahiliExpress (исходящий грузопоток)	Нава-Шева – Мундра – Джабаль-Али – Момбаса
Нава-Шева	СМА CGM: SwahiliExpress (входящий грузопоток)	Момбаса – Дар-эс-Салам – Нава- Шева
Мундра, Нава-Шева	СМА CGM: MidasLoop 2 (исходящий грузопоток)	Джабаль-Али – Мундра – Нава-Шева – Дурбан
Мундра, Нава-Шева	MSC: HimalayaExpress (исходящий грузопоток)	Коломбо – Нава-Шева – Мундра – порт имени короля Абдуллы – Джоя-Тауро – Феликстоу – Гамбург – Антверпен – Гавр
Мундра, Нава-Шева	MSC: IndusExpress, Indusa (входящий и исходящие грузопотоки)	Мундра/Нава-Шева – Западный берег США (Нью-Йорк, Саванна, Чарлстон и другие порты)
Нава-Шева	Maersk: FI3 Eastbound (исходящий грузопоток)	Нава-Шева – Пипавав – Коломбо – Сингапур – Циндао – Тяньцзинь – Кванъян – Пусан – ТанджунгПелепас
Ченнаи	СМА CGM: India East Coast Express (исходящий грузопоток)	Ченнаи – Вишакхапатнам – Порт- Кланг – Сингапур – Манила – Пусан
Ченнаи	СМА CGM: India East Coast Express (входящий грузопоток)	Пусан – Циндао – Шанхай – Шэжоу – Сингапур – Порт-Кланг – Ченнаи

Отсутствие прямого морского сообщения при контейнерных перевозках по варианту Россия – Индия на текущий момент значительно затрудняет развитие торговли ввиду необходимости перевалки (траншшипмента), что приводит к удорожанию выполнения транспортных условий при внешнеторговых сделках. Порты траншшипмента для российских контейнерных портов Балтийского моря – это, в основном, Роттердам, Гамбург, Антверпен, Бремерхафен.

Таким образом, подобный лимитирующий фактор развития товарооборота между Россией и Индией может быть нивелирован при эксплуатации международного транспортного коридора «Север – Юг», тем самым национальные компании-операторы контейнерных железнодорожных перевозок (Трансконтейнер, FESCO, Модуль) составят конкуренцию контейнерным линиям в этом сегменте логистики. При модернизации российской морской инфраструктуры, благоприятной политической обстановке, а также наращивании объемов взаимной торговли возможно внедрение прямого морского сообщения между портами России и Индии.

Однако эксплуатация транспортного коридора «Север – Юг» для обслуживания торговли России и Индии имеет определенные трудности. Ключевым транспортным узлом в рамках проекта является иранский порт Чахбехар. Индия заинтересована в развитии транзитных грузопотоков Афганистана и Центральной Азии через порт для потенциального наращивания объёмов перевалки [4, с. 51-52]. Однако данный порт не имеет железнодорожных подходных путей. В настоящее время при морских перевозках грузов через иранские порты с доступом к железнодорожной инфраструктуре – Бендер-Аббас, Бендер-Хомейни, Хорремшехр, необходим проход по Ормузскому проливу, который является опасным участком с позиции военно-политических рисков.

Другой проблемой развития транспортного коридора «Север – Юг» является отсутствие сервиса крупнейших иностранных контейнерных линий в иранских портах из-за экономических санкций против Ирана. Крупнейший контейнерный перевозчик Ирана – национальная судоходная компания IRISL Group, которая имеет флот собственных и зафрахтованных контейнеровозов, собственный парк контейнеров, находится под санкциями. Сотрудничество с иранскими компаниями в области транспорта и внешней торговли может привести к риску так же попасть под санкции, что является сдерживающим фактором для участников рынка [3, с. 63].

ВЫВОДЫ

Цель научной работы полностью достигнута: произведен анализ деятельности индийских портов в обслуживании национальной внешней торговли, структуры и географии грузопотоков экспорта Индии, рассмотрены интересы и возможности России в развитии торговли с Индией, а также история развития морских линейных контейнерных перевозок грузов в Индии. Таким образом, можно сделать следующие выводы:

1. Индия смогла нарастить в конце прошлого столетия экспорт такой продукции, как текстиль, оборудование и электроника. Агроэкспорт Индии сохраняет важное значение и в современное время – поставки грузов в рефрижераторных контейнерах (мясо, морепродукты), в стандартных контейнерах (хлопок, чай, пряности, кофе).
2. Логистика внешнеторговых перевозок индийских контейнерных грузов в большей степени зависит от услуг иностранных морских контейнерных линий.
3. В Индии, как и в России, распространена модель организации портового хозяйства «landlord port», однако есть и полностью частные порты с моделью «private port». Основные игроки контейнерного стивидорного бизнеса Индии – Adani Group (национальный терминальный оператор), APM Terminals, DP World, PSA International.



4. Главными контейнерными портами Западного берега Индии являются Мундра и Нава-Шева; Восточного берега – Ченнаи. Ключевыми торговыми партнерами Индии являются страны Передней Азии, США и Китай – что и объясняет наличие конкретных прямых линейных контейнерных сервисов.
5. Ограничением развития взаимной торговли России и Индии является сложившаяся конъюнктура рынка линейного судоходства, при которой морская транспортировка контейнерных грузов возможна только с перевалкой в портах-хабах. Для снижения транспортных издержек необходим прямой линейный сервис между странами или железнодорожное сообщение в рамках МТК «Север – Юг».

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Agricultural and allied industries, India Brand Equity Foundation (IBEF), November 2021 - URL: <https://www.ibef.org/download/Agriculture-and-Allied-Industries-November-2021.pdf> (дата обращения 13.01.2022)

² Arora D. S. Indian Engineering Exports // Foreign Trade Review. – 1993. – v. 28. – №. 1. – p. 72.

³ Basic Port Statistics of India 2019-2020, Government of India, Ministry of Ports, Shipping & Waterways, Transport Research Wing, New Delhi - URL: <https://shipmin.gov.in/sites/default/files/BPS2020.pdf> (дата обращения 13.01.2022)

⁴ Behera, S.K., Oruganti, R., 2019. Indian Container Market Report, Maritime Gateway. – p. 26-27.

⁵ Bhide S., Chadha R. India's Exports:: Direction and Composition / Foreign Trade Review. – 1997. – v. 31. – №. 4. – p. 19.

⁶ Bhatia J. K. et al. Export-Import Performance of Major Agricultural Commodities in India / Economic Affairs. – 2021. – v. 66. – №. 1. – p. 121.

⁷ Chatterjee S., Mohan R. India's garment exports / Economic and Political Weekly. – 1993. – p. M112.

⁸ Clarke R. L. An analysis of the international ocean shipping conference system / Transportation journal. – 1997. – v. 36. – №. 4. – p. 26-29.

⁹ Containers India - URL: <https://containersindia.in/> (дата обращения 13.01.2022)

¹⁰ F13 Eastbound, Shipping from West Central Asia to Asia Pacific, Maersk - URL: <https://www.maersk.com/local-information/shipping-from-west-central-asia-to-asia-pacific/fi3-eastbound> (дата обращения 13.01.2022)

¹¹ India Port Schedules, CMA CGM - URL: <https://www.cma-cgm.com/ebusiness/schedules/port/detail?CountryCode=IN&PortCode=&CountryName=INDIA&PortName=&ActualPOLDescription=INDIA+%3B+IN&POLDescription=INDIA+%3B+IN&POLCountryCode=&POLPortCode=&IsDeparture=True&DelayFrom=2&DelayTo=14&search=Search> (дата обращения 13.01.2022)

¹² MSC Indus Express and Indusa Services, Trade Services, MSC - URL: <https://www.msc.com/usa/our-services/trade-services/msc-indus-express-and-indusa-services?lang=en-gb> (дата обращения 13.01.2022)

¹³ One Hundred Ports 2019, Interactive rankings, Port data, Analysis, Lloyd's List - URL: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2019> (дата обращения 13.01.2022)

¹⁴ One Hundred Ports 2021, Digital Edition, Lloyd's List - URL: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/-/media/lloyds-list/images/top-100-ports-2021/top-100-ports-2021-digital-edition.pdf> (дата обращения 13.01.2022)

¹⁵ Trade Map, Trade statistics for international business development, International Trade Centre (ITC) - URL: https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c699%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1 (дата обращения 13.01.2022)

¹⁶ Trade Statistics, Export Import Data Bank (Annual), Government of India, Ministry of Commerce and Industry, Department of Commerce - URL: <https://tradedstat.commerce.gov.in/eidb/default.asp> (дата обращения 13.01.2022)

¹⁷ UNCTADstat Container port throughput (annual), Maritime transport, Data center, United Nations Conference on Trade and Development - URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=13321> (дата обращения 13.01.2022)

¹⁸ Varbanova A. Concentration in liner shipping and alliances formation: issues and challenges // *Trans Motauto World*. – 2017. – v. 2. – №. 6. – p. 242.

¹⁹ Захаров А. Н., Посохина А. Г., Поляков В. А. Внешняя торговля Индии и стран Центральной Азии / *Российский внешнеэкономический вестник*. – 2018. – №. 12. – С. 87.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Iyer K. C., Nanyam V. P. S. N. Concentration analysis of container terminals in India / *Maritime Transport Research*. – 2021. – v. 2. – p. 1-15.

2. Iyer K. C., Nanyam V. P. S. N. Technical efficiency analysis of container terminals in India / *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. – 2021. – v. 37. – №. 1. – p. 61-72.

3. Leila A. S. D., Abdullah M. S. The economic and strategic significance of Iranian ports: Jask port as a case study // *Journal for Iranian Studies*. – 2021 – №. 13. – p. 49-66.

4. Зойдов К. Х., Медков А. А., Зойдов З. К. Развитие и конкуренция транспортно-транзитных систем России, Индии, Китая и Пакистана. Проблемы рыночной экономики. – 2018. – №. 2. – С. 46-56 @@ Zoidov K. X., Medkov A. A., Zoidov Z. K. Razvitie i konkurenciya transportno-tranzitny`x sistem Rossii, Indii, Kitaya i Pakistana. Problemy` ry`nochnoj e`konomiki. – 2018. – №. 2. – S. 46-56..

5. Русинов И. А., Гаврилова И. А., Нелогов А. Г. Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций. Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2016. – №. 2 (36). – С. 56-66 @@ Rusinov I. A., Gavrilova I. A., Nelogov A. G. Deyatel`nost` linejny`x konferencij nakanune prinyatiya Konvencii OON o Kodekse povedeniya linejny`x konferencij. Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admiral SO Makarova. – 2016. – №. 2 (36). – S. 56-66.

