

**Сергей Константинович Песцов**<sup>1</sup>  
skpfox@yandex.ru

## ИНДИЯ: РАЗВИТИЕ С ОПОРОЙ НА ОКЕАН

Несмотря на богатые морские традиции, уходящие своими корнями глубоко в историю, колониальный период и последующие годы превратили Индию преимущественно в континентальную державу с ограниченным морским видением, озабоченную главным образом проблемами безопасности на её сухопутных границах. Однако в последние десятилетия, по мере переосмысления страной своих стратегических интересов в ближних и дальних морях, ситуация всё более явно начинает меняться. Два ключевых документа — «Свобода использования морей» (2007) и «Обеспечение безопасности морей» (2015) — определили контуры современной военно-морской стратегии государства, а представленная премьер-министром Н. Моди в 2015 г. программа «Безопасность и рост для всех в регионе» (SAGAR) предполагала превращение Индии в надёжного поставщика безопасности в ИТР. Одновременно с этим правительство приступило к практической реализации самого амбициозного проекта модернизации морского сектора экономики страны под названием «Сагармала» («Океанская цепь»). Годом ранее была представлена концепция «Голубая экономика 2.0», нацеленная на содействие развитию прибрежных районов, более устойчивых к изменениям климата. В 2021 г. Министерство портов, судоходства и водных путей обнародовало «Морское видение Индии 2030» — план комплексного ускоренного развития морской инфраструктуры страны. Всё это подтверждает не только растущее стремление государства стать мощной державой, но и его понимание важности морской экономики с точки зрения целей и задач обеспечения устойчивого роста и развития. Данное обстоятельство актуализирует исследование процессов реформирования морской экономики Индии, практических подходов к решению различных задач, возникающих в ходе их реализации, достигнутых результатов и имеющихся препятствий. Результаты могут быть полезны в контексте растущего в последние годы интереса к этой теме со стороны самых разных стран.

**Ключевые слова:** Индия, стратегия национального развития, безопасность, морская экономика, морская торговля, инфраструктура, порты, судостроение.

<sup>1</sup> Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток, Россия.

Sergei K. Pestsov<sup>2</sup>

skpfox@yandex.ru

### INDIA: OCEAN-BASED DEVELOPMENT

Despite a rich maritime tradition dating back deep into history, the colonial period and subsequent years transformed India into a predominantly continental power with a limited maritime vision, concerned primarily with security issues on its land borders. However, in recent decades, the situation has increasingly begun to change as the country has rethought its strategic interests in the near and far seas. Two key documents, Freedom of the Seas (2007) and Securing the Maritimes (2015), have defined the contours of its modern naval strategy, while the Security and Growth for All in the Region (SAGAR) program, unveiled by Prime Minister Narendra Modi in 2015, envisioned India becoming a reliable security provider in the Indo-Pacific region. At the same time, the Indian government has embarked on the practical implementation of its most ambitious maritime modernization project, called Sagarmala (Ocean Chain). A year earlier, the Blue Economy 2.0 concept was introduced, aimed at promoting climate-resilient coastal development. In 2021, the Ministry of Ports, Shipping and Waterways unveiled the India Maritime Vision 2030, a plan for the coordinated and accelerated development of the country's maritime sector. All this confirms not only India's growing aspiration to become a powerful country, but also its understanding of the importance of the maritime economy in terms of the goals and objectives of ensuring sustainable growth and development. All this makes the problem of studying the reforms of the Indian maritime economy, practical approaches to solving various problems arising during its practical implementation, the results achieved and the obstacles encountered along the way relevant. The data obtained may be useful in the context of the growing interest in this topic in recent years from a variety of countries.

**Keywords:** India, national development strategy, security, maritime economy, maritime trade, infrastructure, ports, shipbuilding.

### ВВЕДЕНИЕ

Индия обладает богатыми морскими традициями. Многочисленные исторические данные свидетельствуют о том, что её корабли доминировали на океанских просторах вплоть до XVII в. Морские торговые пути связывали государство с самыми отдалёнными регионами, способствуя его экономическому процветанию [23]. Начало упадка морской силы было связано с ростом влияния исламских держав на Ближнем Востоке и в Центральной Азии и появлением новых торговых путей и коммерческих центров, снижающих значимость традиционных маршрутов в Индийском океане. Внутренние факторы, включая

---

<sup>2</sup> Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia.

политическую раздробленность и экономический спад, ещё более усугубили ситуацию, существенным образом ослабив способность Индии координировать морскую деятельность и защищать прибрежные территории [2]. Доминирование на море европейских держав в колониальный период и растущие угрозы безопасности вдоль сухопутных границ на севере и западе после обретения Индией независимости окончательно превратили её по преимуществу в континентальное государство с ограниченным морским видением [3, р. 41; 10, р. 3]. Обращаясь к великому морскому наследию страны, многие авторы — индийские и иностранные — долгое время критиковали её «морскую слепоту», считая, что Индия обманула сама себя, поверив, что является континентальной державой [7, р. 14]. Однако несколько последних десятилетий свидетельствуют, что она всё более активно начинает избавляться от этого «недуга», приходя к осознанию своих экономических и стратегических интересов в ближних и дальних морях.

Одним из первых шагов на пути превращения Индии в современную морскую державу стало переосмысление значения морей с точки зрения обеспечения интересов национальной безопасности. Оно нашло отражение в двух ключевых документах военно-морской стратегии — «Свобода использования морей» (2007) и «Обеспечение безопасности морей» (2015). Затем премьер-министр Н. Моди представил ещё более обширную программу «Безопасность и рост для всех в регионе» (SAGAR), нацеленную на превращение Индии в надёжного поставщика безопасности в ИТР. Одновременно правительство приступило к практической реализации своего самого амбициозного проекта морской модернизации под названием «Сагармала» («Океанская цепь», *Sagarmala*), идея которого в первоначальном виде была сформулирована в 2003 г. Он послужил основой для нового масштабного плана по обеспечению скоординированного и ускоренного роста морского сектора государства в следующем десятилетии «Морское видение Индии 2030» (*Maritime India Vision 2030, MIV-2030*), представленного Министерством портов, судоходства и водных путей в 2021 г. Наконец, ещё одним важным элементом формирующегося комплексного морского видения страны стала предложенная в 2014 г. концепция «Голубая экономика 2.0» (*Blue Economy 2.0*), нацеленная на содействие устойчивому развитию прибрежных районов. Всё это подтверждает не только растущее стремление Индии стать мощной океанской державой, но и её понимание важности морской экономики с точки зрения реализации целей и задач стабильного развития. Поскольку государство готовится и предполагает подняться до одной из ведущих экономик современного мира, морские активы и инфраструктура становятся для него всё более ценным и значимым активом.

Несколько основных соображений сыграли в данном случае определяющую роль. Первое связано с повышением значимости международной

торговли и расширения доступа к международному рынку в качестве критически важных переменных для перспективы экономического роста любой национальной экономики. Индия обладает в этом смысле серьёзным природным стратегическим активом в виде береговой линии протяжённостью 7517 км, 14 500 км внутренних водных путей и 2,172 млн кв. км исключительной экономической зоны (ИЭЗ). Географически страна расположена в центре мировых судоходных путей, имеет 12 крупных и несколько десятков меньшего размера портов, 30 верфей. Её торговый флот является одним из крупнейших среди развивающихся государств. По этому показателю Индия находится на 20-м месте в мире. Около 95% её внешней торговли и 70% общей торговли в стоимостном выражении осуществляется морскими путями [25, р. 6]. Интегрированное стратегическое планирование и более эффективное использование имеющихся морских активов способны, таким образом, существенно расширить перспективы практической реализации растущих экономических устремлений Индии, став одним из драйверов её экономического подъёма [18, р. 226].

Другой не менее значимый фактор — пример ряда больших и малых региональных соседей, включая Японию, Сингапур, Гонконг и, в последние годы, Китай, которые смогли добиться выдающихся экономических успехов с опорой на совершенствование своей морской инфраструктуры и экономики. Одновременно стремительно растущие морские возможности КНР и её всё более заметное присутствие в регионе Индийского океана стали для Индии ещё одним важным стимулом. Связанные с этим проблемы усиливающейся конкуренции и растущих угроз безопасности поставили страну перед необходимостью переосмысления своей морской силы и возможностей в качестве растущей мировой державы. Наконец, потребность в строительстве надёжной морской экономики обуславливается также увеличивающимся международным вниманием к «голубой экономике», «зелёному судоходству», умным портам и устойчивому управлению морскими ресурсами. Всё это важно для государства, которое стремится приобрести репутацию эффективного и экологически ответственного международного актора.

Таким образом, Индия, чья зависимость от моря в торговле товарами является почти абсолютной, в настоящее время готова к гигантскому рывку в секторе морской экономики. Правительственная стратегия «Морское видение Индии 2030» и проект «Сагармала», включённый в неё в качестве важной составной части, представляют собой наглядное подтверждение осознанного стремления страны к ускоренной модернизации и расширению морской инфраструктуры, повышению производительности и продуктивности в морском секторе, увязывая все это с потребностями общегосударственного хозяйственного развития.

ПРОЕКТ «САГАРМАЛА»: МОРСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА  
КАК ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

После обретения независимости правительство Индии практически не предпринимало сколько-нибудь значимых усилий для модернизации портов, их логистики и инфраструктуры. Сегодня страна имеет в общей сложности 71 функционирующий морской порт, 43 из которых располагаются на её западном побережье и 28 — на восточном<sup>3</sup>. Все они в основном небольшие или совсем малые. У государства нет ни одного крупного порта, сравнимого, к примеру, с Сингапуром или Гонконгом. В Индии есть 8 крупных портов, которые называются основными, 15 средних и 48 малых. В большинстве из них нет необходимой осадки (глубины) — 16 м и более — для обработки больших судов. К примеру, порт Мумбаи, являющийся крупнейшим контейнерным в Индии, имеет осадку всего 14 м. В результате возникает необходимость в перевалке грузов, что увеличивает время и стоимость их обработки [18, p. 215]. Поэтому все порты Индии, в том числе самые крупные, такие как порт Мумбаи и морской торговый порт Джавахарлала Неру (JNPT), способны обрабатывать гораздо меньше судов по сравнению с наиболее эффективными морскими портами в соседних странах. К примеру, в начале 2000-х гг. порт Сингапура обрабатывал в день в среднем 2981 судно — почти в пять раз больше, чем все действующие морские порты Индии вместе взятые, а самый загруженный в мире порт Шанхая — более 3200 судов [18, p. 222].

Для решения этой проблемы и обеспечения растущих экономических потребностей в эффективной связности территорий страны и доступе к рынку правительство Индии в 2015 г. приступило к практической реализации самой амбициозной программы морской модернизации под названием «Сагармала», рассчитанной на 2015—2035 гг. Её концепцию впервые предложил в 2003 г. премьер-министр Атал Бихари Ваджпаи. Она была поддержана правительством Объединённого прогрессивного альянса (United Progressive Alliance, UPA), объявившим 2010—2020 гг. «Морским десятилетием» Индии. В реальности программа оставалась в основном политическим лозунгом до избрания на пост премьер-министра Н. Моди [6].

Концептуально «Сагармала» представляет собой модель роста с опорой на решение четырёх основных задач. Первой из них является модернизация инфраструктуры морских портов, включая строительство

<sup>3</sup> Иногда это число увеличивается до 76, исходя из периодического прибытия судов в некоторые совсем мелкие морские порты. С другой стороны, поскольку данные включают 16 якорных стоянок, фактическое количество портов может быть всего 55. См.: [18, p. 213].

шести новых для повышения общей пропускной способности. Вторая направлена на улучшение портовой связанности через железнодорожные коридоры, скоростные автомагистрали, внутренние водные пути и порты. Третья предполагает создание 14 прибрежных экономических зон и особой экономической зоны в порту Джавахарлала Неру в Мумбаи с производственными кластерами для стимулирования основанной на портах индустриализации. Наконец, четвёртая включает социальное развитие прибрежных сообществ посредством обучения и совершенствования необходимых навыков. Проектная стоимость программы была определена приблизительно в размере 82,7 млрд долл. США<sup>4</sup>. По результатам реализации предполагалось создать 10 млн рабочих мест, увеличить экспорт товаров на 110 млн долл. США и расширить объёмы каботажного судоходства в пять раз, примерно до 330—420 млн т в год [24].

Ответственность за координацию проекта была возложена на созданную на уровне центрального правительства компанию Sagarmala Development Company Ltd (SDCL), которая в качестве высшего органа совместно с Министерством судоходства призвана обеспечить поддержку акционерному капиталу и различным специальным целевым компаниям (SPV) в деле практического решения задач. В дополнение во всех прибрежных штатах (провинциях) созданы комитеты «Сагармала», курируемые главным министром или министром, отвечающим за порты<sup>5</sup>. Реализация проекта, согласно официальным данным, «везде, где это возможно, должна и будет осуществляться через частный сектор и через государственно-частное партнёрство [19].

Программа «Сагармала» представляет собой один из элементов более широкого общенационального плана инфраструктурного развития. Помимо решения основной задачи по комплексной модернизации морской инфраструктуры, она также призвана содействовать укреплению связанности территорий Индии, соединяя внутренние районы страны с морскими портами скоростными автомагистралями, грузовыми коридорами, внутренними водными путями, создавая тем самым быстро развивающуюся экономику замкнутого цикла [18, р. 216]. Наконец, третьей целью программы является формирование надёжных транспортных коридоров, способствующих восстановлению связанности и воссоединению Индии с её ближайшим и отдалённым географическим соседством [16].

<sup>4</sup> Фактическая стоимость проекта не вполне ясна. Открывая в 2016 г. первый Морской саммит, премьер-министр Н. Моди заявил, что его правительство намерено мобилизовать 1 трлн рупий инвестиций в портовый сектор в течение следующего десятилетия, чтобы превратить 7500-километровую береговую линию страны в «двигатель роста». См.: [15].

<sup>5</sup> В июле 2022 г. «Сагармала» стала флагманской программой Министерства портов, судоходства и водных путей Индии [18, р. 215].

Улучшение внутренней связанности предполагалось обеспечить за счёт интеграции усилий по модернизации портов с не менее амбициозными сухопутными инфраструктурными проектами, реализуемыми в рамках Национальной программы развития автомагистралей (NHDP), начатой в 2001 г. Последняя представляла собой одну из крупнейших инициатив в этой сфере, когда-либо реализованных Индией. Основными элементами в данном случае выступали проекты улучшения дорожной сети «Золотого четырёхугольника» (India's Golden Quadrilateral, GQ) и коридоров «Север — Юг» и «Восток — Запад» (NS — EW), соединявших крупнейшие города страны — Дели, Мумбаи, Ченнаи и Калькутту, — а также Северную Индию с Южной и Восточную Индию с Западной посредством скоростных автомагистралей, на которые приходится около 40% дорожного движения [4].

Естественным продолжением этого проекта являлись транспортные коридоры, призванные расширить и укрепить хозяйственные взаимодействия Индии с соседними регионами. С этой целью в июне 2015 г. было заключено Соглашение об автотранспортных средствах Бангладеш — Бутан — Индия — Непал (BBIN) с выделением 1,08 млрд долл. США на строительство и развитие дорог между данными странами. Практическая его реализация должна сократить расстояние от плохо связанных и не имеющих выхода к морю северо-восточных штатов Индии до порта Калькутта, существенно экономя время и снижая затраты на транспортировку товаров [20, p. 73]. Другим подобного рода примером стал мультимодальный проект «Каладан» (Kaladan Multi Modal Transit project), представляющий собой совместную инициативу Индии и Мьянмы. Его целью является обеспечение морской связи между Калькуттой и портом Ситтве в Мьянме, который, в свою очередь, будет связан речным судоходным маршрутом с мьянмским поселком Палетва, а тот — автомагистралью с индийским штатом Мизорам. Проект также позволит получить доступ к порту Читтагонг в Бангладеш, что откроет новые возможности для развития бизнеса на северо-востоке Индии [17]<sup>6</sup>.

Кроме того, Индия окончательно не отказывается и от проектов, реализация которых в последние годы сталкивается с некоторыми препятствиями геополитического характера. Наиболее заметным среди них выступает Международный транспортный коридор «Север — Юг» (International North — South Transport Corridor, INSTC/МТК), чьей целью в долгосрочной перспективе является улучшение связей Индии с Ираном, Россией, Кавказом, Центральной Азией и Северной Европой. Его создание было инициировано соглашением между Россией, Индией и Ираном, подписанным в 2000 г., к которому впоследствии

<sup>6</sup> Реализация данного проекта оказалась под угрозой после того, как в январе 2024 г. повстанческая армия Аракана захватила посёлок Палетва недалеко от границы со штатом Мизорам [11].

присоединились ещё 11 стран. Это мультимодальный торговый коридор протяжённостью более 7 тыс. км от Индии до России и Европы, соединяющий Индийский океан и Персидский залив с Каспийским морем. Он призван направлять товарные потоки морем из портов Джавахарлала Неру и Кандла в Западной Индии в иранский порт Бандар-Аббас (и, возможно, Чабахар), а затем автомобильным и железнодорожным транспортом на север: через Баку (Азербайджан) в Москву и Санкт-Петербург, и далее в Европу. После полного ввода в эксплуатацию МТК, в соответствии с прогнозами, должен был сократить на 30% расходы на доставку товаров из Индии в Европу, Россию и Среднюю Азию [26]<sup>7</sup>.

Другим примером проекта международной транспортной связанности, продвигаемого Нью-Дели, является коридор Индия — Ближний Восток — Европа (India — Middle East — Europe Economic Corridor, IMEC), о котором было объявлено во время саммита G20 в 2023 г. Его реализация призвана обеспечить создание бесшовного торгового маршрута, соединяющего Индию, Объединённые Арабские Эмираты, Королевство Саудовская Аравия, Иорданию, Израиль и Европу [27; 21].

#### «МОРСКОЕ ВИДЕНИЕ ИНДИИ 2030»: СТРАТЕГИЯ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Начиная с 2015 г. индийское правительство последовательно выступило с несколькими политическими инициативами, в совокупности формирующими комплексный подход к развитию морской экономики страны. Координатором предпринимаемых усилий по внедрению различных схем и программ, связанных с реализацией общего видения, определено Министерство наук о земле, действующее в сотрудничестве с другими министерствами и агентствами. Программа «Сагармала» в качестве флагманской инициативы по улучшению портовой связанности, индустриализации портов, развитию прибрежных сообществ и устойчивому управлению прибрежными районами стала одной из составных частей интегрированного подхода.

Другой важной инициативой стала концепция «Голубая экономика 2.0», представленная Министерством наук о земле в 2021 г. [5]. Она объединила ряд правительственных программ, инициированных ранее. В их число входили инициатива Blue Revolution, или Интегрированная схема развития рыболовства и его управления с централизованной поддержкой (CSS), с пятилетним бюджетом в 384,3 млн долл. США, запущенная в 2015—2016 гг., а также создание Фонда развития инфраструктуры

<sup>7</sup> В апреле 2018 г. Индия, Иран и Россия возобновили переговоры по проекту МТК. В июле 2022 г. через него была осуществлена первая коммерческая поставка [28].

рыболовства и аквакультуры (FIDF) с выделением 963,5 млн долл. США для предоставления льготных кредитов правительствам штатов, организациям и частному сектору с целью устранения критических пробелов в инфраструктуре рыболовства [25]. Новая концепция основывалась на идее более широкой и интегрированной национальной стратегии исследования и оптимизации потенциала океанов и морей, которые подпадают под правовую юрисдикцию Индии, для их социально-экономического развития и одновременно сохранения здоровья морских экосистем (табл. 1) [1]. Нью-Дели рассматривает «голубую экономику» как одну из десяти основных составляющих достижения своего видения новой Индии к 2030 г. [25, р. 5—6].

Ещё более масштабной программой стал план Министерства портов, судоходства и водных путей по обеспечению скоординированного и ускоренного роста морского сектора Индии в следующем десятилетии «Морское видение Индии 2030», целью которого является вывод страны на передовые позиции в мировом морском секторе [14]. Одной из его приоритетных задач определено увеличение глобальной доли Индии в судостроении, ремонте и обработке судов [13]. Составными элементами общего комплексного подхода стали: Национальная политика в области рыболовства (Pradhan Mantri Matsya Sampada Yojana, PMMSY), призванная сформировать основу для устойчивого развития аквакультуры, ответственного управления рыболовством и роста благосостояния рыбаков при обеспечении охраны окружающей среды<sup>8</sup>; программа Deep Ocean Mission, направленная на исследование глубоководных ресурсов, разработку морских технологий и углубление понимания функционирования глубоководных экосистем; Программа комплексного управления прибрежной зоной (Integrated Coastal Zone Management Programme, ICZM), целью которой было управление прибрежными и морскими ресурсами и обеспечение их устойчивости; схема O-SMART (Ocean Services, Modelling, Applications, Resources and Technology), содействующая созданию и обновлению информации о морских живых ресурсах и их связи с окружающей средой в ИЭЗ Индии [22].

Современный подход страны к пониманию и развитию морской экономики включает, таким образом, разнообразные усилия по исследованию и оптимальному использованию потенциала океанов и морей, которые подпадают под правовую юрисдикцию Индии, для обеспечения социально-экономического подъёма государства при сохранении здоровья этих экосистем.

<sup>8</sup> Программа PMMSY с инвестициями в размере 2,5 млрд долл. США была представлена правительством Индии в мае 2020 г. Её целью являлось осуществление революции в секторе рыболовства посредством устойчивого и ответственного развития. См.: [8].

Таблица 1

## Основные параметры концепции «Голубая экономика 2.0»

Аспект	Предшествующие инициативы	«Голубая экономика 2.0»
<b>Масштаб и интеграция</b>	Сосредоточение на конкретных секторах, таких как рыболовство, порты и судоходство.	Целостный и многоотраслевой подход, направленный на интеграцию рыболовства, туризма, энергетики и транспорта.
<b>Технологическая адаптация</b>	Ограниченное внимание к передовым технологиям.	Использование ИИ, Интернета вещей, ГИС и спутникового мониторинга для управления морской средой и принятия решений на основе данных.
<b>Инфраструктурное развитие</b>	Базовая инфраструктура для рыболовства и судоходства.	Предлагает комплексные аквапарки для развития аквакультуры и создания центров устойчивых практик.
<b>Устойчивость к изменению климата</b>	Неявный акцент на адаптации к изменению климата посредством развития рыболовства и защиты побережья от эрозии.	Явный акцент на обеспечении устойчивости к изменению климата, включая восстановление деградировавших морских экосистем и решение проблемы повышения уровня моря.
<b>Экономический фокус</b>	Экономический рост с умеренным акцентом на устойчивость.	Приоритет экономического роста при внедрении практик, обеспечивающих устойчивость, во все секторы.
<b>Участие сообщества</b>	Минимальное прямое взаимодействие с местными сообществами.	Активная поддержка прибрежных сообществ, улучшение условий их жизни и устойчивости к последствиям изменения климата.
<b>Согласованность политик</b>	Разрозненные секторальные политики.	Продвижение комплексных политических усилий, соответствующих международным стандартам, таким как ЦУР 14 ООН.
<b>Морское биоразнообразие</b>	Ограниченные инициативы по сохранению.	Больше внимания сохранению морской среды, восстановлению биоразнообразия и развитию экотуризма.
<b>Возобновляемая энергия</b>	Первоначальное внимание морской ветроэнергетике.	Расширяется количество источников возобновляемой энергии за счёт включения энергии волн и приливов для диверсификации энергетического портфеля.
<b>Инвестиционные стратегии</b>	Ограниченные государственные и частные инвестиционные механизмы.	Поощрение государственно-частного партнёрства и устойчивого финансирования, например, использования «голубых» облигаций.

Источник: [1].

## МОРСКАЯ ЭКОНОМИКА ИНДИИ: ДОСТИЖЕНИЯ И ПРОБЛЕМЫ

Хотя и не без некоторых трудностей, развитие морского сектора экономики Индии, не в последнюю очередь благодаря реализации программы «Сагармала», постепенно начинает давать свои плоды. За последние 5 лет объёмы грузоперевозок в стране выросли на 19% в годовом исчислении, увеличив её общую долю грузоперевозок в мире с 0,5 до 2%. Сегодня она занимает 2-е место по обработке судов и 21-е место по судостроению. Индия входит в пятёрку государств, поставляющих квалифицированную рабочую силу, с ростом числа моряков на 17% за последние 3 года [13].

Два индийских порта — Джавахарлала Неру (33-е место) и первый частный порт Мундра (37-е место) — ныне входят в список 40 лучших контейнерных портов мира. За последние 5 лет страна увеличила пропускную способность всех основных портов более чем на 65%. В 2024 финансовом году 12 крупнейших портов Индии обработали 819,227 млн т грузов, что на 4,5% больше, чем в 2023 финансовом году, обеспечив значительный рост объёмов перевозок железной руды, необработанных удобрений, коксующегося угля и контейнеров. В 2023—2024 гг. крупные индийские порты также улучшили время оборота контейнеров до 22,57 час., превзойдя мировые стандарты, что привело к прибыли в размере 188 млн долл. США. В частности, Парадип, естественный глубоководный порт на восточном побережье Индии, продемонстрировал рост чистого профицита на 21%, а порт Джавахарлала Неру сообщил о чистом профиците в размере 151 млн долл. США.

Специальная экономическая зона (СЭЗ) порта Джавахарлала Неру стала первой в своём роде действующей портовой многопрофильной СЭЗ в Индии. С 2023 г. начал функционировать Национальный логистический портал (морской) (National Logistics Portal (Marine)) в качестве платформы, способствующей эффективности деятельности портов благодаря повышению прозрачности их работы, сокращению затрат и задержек. Охватывая все виды транспорта, данная платформа предлагает бесперебойное сквозное покрытие логистических услуг.

Активизировались действия по развитию более 5000 км судоходных внутренних водных маршрутов. С 2024 г. Министерством портов, судоходства и водных путей был инициирован ряд крупных водных проектов на северо-востоке Индии, содействующих улучшению связности территорий и экономическому росту. Правительство объявило о намерении увеличить долю внутреннего водного транспорта (ВВТ) до 5% к 2030 г. в соответствии с программой «Морское видение Индии 2030», подчёркивая его экономическую эффективность и устойчивость при перевозке массовых грузов, особенно по р. Ганг — национальному водному пути № 1.

Приток прямых иностранных инвестиций в портовую отрасль государства за период с апреля 2000 г. по сентябрь 2023 г. составил 1,63 млрд долл. США. К 2035 г. Индия планирует инвестировать 82 млрд долл. США в различные портовые проекты. Одна из её частных портовых компаний — APSEZ (Adani Ports and Special Economic Zone) — намерена превратиться в крупнейшую в мире среди аналогичных предприятий к 2030 г. и углеродно-нейтральную к 2025 г. С целью совершенствования организации и управления работой индийских портов в 2023 г. Министерство портов, судоходства и водных путей предложило законопроект, предусматривающий повышение прозрачности портовых тарифов и обновление штрафов. Этот документ наделяет Совет по развитию морских штатов (MSDC) полномочиями по комплексному планированию и вводит трёхуровневый механизм разрешения споров между морскими советами штатов.

Одновременно с этим на правительственном уровне было заявлено об обновлении Политики финансовой помощи судостроению (SBFAP), включая выделение 40,4 млн долл. США для повышения конкурентоспособности Индии в сравнении с иностранными верфями и оживления судостроительной отрасли. К настоящему времени государство дополнительно получило 313 заказов на строительство судов на сумму около 1,26 млрд долл. США. В ближайшее время оно также планирует создать новую судоходную корпорацию, чтобы расширить свой флот как минимум на 1000 судов в течение следующего десятилетия, стремясь сократить расходы на перевозку грузов и получить больше доходов от роста торговли. В качестве совместной собственности государственных нефтяных, газовых и минеральных компаний, а также государственной судоходной корпорации Индии и иностранных компаний, новая корпорация, по плану, должна будет сократить к 2047 г. объёмы зарубежных грузовых перевозок как минимум на треть [9].

Тем не менее, несмотря на очевидные достижения, практическая реализация и программы «Сагармала», и ряда других проектов, связанных с морской экономикой, сталкивается с определёнными трудностями<sup>9</sup>. Во многом, как отмечают индийские специалисты, они являются производными демократической системы управления в стране, с характерными для неё политическими конфликтами и чрезмерным популизмом. Кроме того, пока что далека от совершенства и существующая государственная управленческая структура. К примеру, правительство Индии включает около 54 департаментов, в числе которых около 23 так или иначе связаны с вопросами морей и морского управления. При этом организационно они остаются раздробленными, что существенным образом ограничивает возможности общего скоординированного морского видения.

<sup>9</sup> Достойным внимания исключением стал проект «Золотого четырёхугольника», об успешном завершении которого без какого-либо увеличения утверждённого бюджета Индия с гордостью объявила в январе 2012 г. [4].

Неудивительно, что, несмотря на оптимистичные правительственные прогнозы, выполнение работ в рамках ряда проектов, таких как, например, реконструкция порта Вижинджам в Керале, отстаёт от графика. Некоторые другие проекты, например порт Таджпур в Западной Бенгалии, становятся жертвой политического соперничества между центральным правительством и правительством штата.

В августе 2021 г. Постоянный парламентский комитет по транспорту, туризму и культуре начал проверку хода работ по освоению земель в рамках программы «Сагармала». В результате обнаружилось, что из 802 санкционированных в её рамках проектов только 172 были завершены. Из проектов по дорожному сообщению с портами были завершены только 13, а из 91 проекта по железнодорожному сообщению — только 28. Комитет также констатировал, что из общего объёма выделенных средств была использована лишь малая часть, а это свидетельствует о неудовлетворительном планировании, неэффективности и фискальной недисциплинированности [18, р. 217].

Ещё одной проблемой становятся противоречия между разными инициативами в рамках общего подхода к развитию морской экономики. На практике это выражается в возникающих опасениях по поводу прибрежной эрозии и её усиления в результате дноуглубительных работ и строительства, а также в конфликтах по поводу ограничения прав доступа к общим ресурсам. Так, например, сооружение глубоководного морского порта Вадхван столкнулось с сопротивлением со стороны местных сообществ, что сделало его весьма спорным. Помимо этого, всё более частые перерасходы средств в инфраструктурных проектах вызывают фискальные проблемы и конфликты [9].

Инфраструктурный рывок Индии в качестве необходимого средства для обеспечения её долгосрочного устойчивого экономического роста, как отмечают некоторые индийские наблюдатели, зачастую приводит к «скоростной погоне с непристёгнутыми ремнями безопасности». Соответственно, если цели экологической устойчивости, финансовой осмотрительности и социальной справедливости окажутся принесёнными в жертву, полагают они, этот инфраструктурный бум способен в ближайшие десятилетия обернуться крахом [12].

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В современных условиях морские пространства и ресурсы становятся одним из важнейших источников экономического роста для многих государств современного мира. Всё более очевидной оказывается их важность с точки зрения поддержки самых разных сфер деятельности, необходимых для благосостояния общества, включая торговлю и транспорт, продовольствие и здравоохранение, энергию и сырьё, труд и досуг,

безопасность и экологическое развитие. Природные условия и география предоставляют Индии в этом плане несомненные преимущества. Страна в последние годы стремится всё более активно использовать многие из них. Свидетельством растущего внимания и ответственного подхода является постепенный переход в деле развития её морской экономики от отдельных, ограниченных проектов к общему комплексному видению. Несмотря на целый ряд сложностей, возникающих на этом пути, Нью-Дели удаётся добиваться определённых успехов. Многочисленные документы и практические усилия выступают наглядным подтверждением готовности и стремления Индии войти в ближайшие годы в число влиятельных мировых держав, восстанавливая себя в роли мощного современного морского государства.

## REFERENCES

1. *Blue Economy Example: New Horizons: India and Blue Economy 2.0*. January 8, 2025. Available at: <https://nlai.blue/page-2025/blue-economy-example-new-horizons-india-and-blue-economy-2-0/> (accessed 20.02.2025). (In Eng.)
2. Chaudhuri K.N. *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge, Cambridge University Press, 1985, 284 p. (In Eng.)
3. Cohen S.B. *Geopolitics: The Geography of International Relations*. London, Rowmann & Littlefield Publ., 2015, 457 p. (In Eng.)
4. Ghani E., Goswami G., Kerr W.R. Highway to Success: The Impact of the Golden Quadrilateral Project. *Location and Performance of Indian Manufacturing*. June 2014. Available at: <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Development%20Research%20Group/Highway%20to%20Success%20The%20Impact%20of%20the%20Golden%20Quadrilateral.pdf> (accessed 15.02.2025). (In Eng.)
5. *Govt Rolls Out Draft National Policy for Blue Economy*. June 28, 2022. Available at: <https://www.indiancooperative.com/featured/govt-rolls-out-draft-national-policy-for-blue-economy/> (accessed 21.10.2023). (In Eng.)
6. *Guidelines for Funding under Sagarmala Programme*. April 5, 2023. Available at: [https://sagarmala.gov.in/sites/default/files/Guidelines\\_for\\_funding\\_under\\_SM\\_2.pdf](https://sagarmala.gov.in/sites/default/files/Guidelines_for_funding_under_SM_2.pdf) (accessed 14.02.2025). (In Eng.)
7. Holmes J.R., Winner A.C., Toshi Yoshihara. *Indian Naval Strategy in the Twenty-First Century*. Oxon, Routledge Publ., 2009, 244 p. (In Eng.)
8. *Importance of India's Blue Economy*. Available at: <https://www.ibef.org/blogs/importance-of-india-s-blue-economy> (accessed 14.02.2025). (In Eng.)
9. *India Maritime Sector*. Available at: <https://maritimeindia.ficci.in> (accessed 12.02.2025). (In Eng.)
10. Kajari K., Gokul S. India in the Indo-Pacific: A Kautilyan Strategy for the Maritime Mandala. *ORF Issue Brief*. February 2022, no. 522, pp. 1—19. (In Eng.)
11. *Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project*. February 9, 2024. Available at: <https://www.pmfias.com/kaladan-multi-modal-transit-transport-project> (accessed 15.02.2025). (In Eng.)
12. Majumder R. *Blue Economy 2.0 and Sagarmala Program. Infrastructure Finance Update*. March 2024. Available at: <https://www.cenfa.org/blue-economy-2-0-and-sagarmala-program-infrastructure-finance-update-march-2024> (accessed 12.02.2025). (In Eng.)

13. *Maritime India Vision 2030*. 2021. Available at: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Air%20pollution/Maritime%20India%20vision%202030.pdf> (accessed 12.02.2025). (In Eng.)
14. *Maritime India Vision 2030 Key Priorities*. February 28, 2024. Available at: <https://www.iims.org.uk/maritime-india-vision-2030-key-priorities> (accessed 20.03.2025). (In Eng.)
15. *Maritime Summit Nets Rs 83,000-Crore Investment Proposals*. April 15, 2016. Available at: <https://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping/-/transport/maritime-summit-nets-rs-83000-crore-investment-proposals/articleshow/51846106.cms> (accessed 14.02.2025). (In Eng.)
16. Modi N. *Inaugural Address by Prime Minister at Second Raisina Dialogue, New Delhi*. January 17, 2017. Available at: [https://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/27948/Inaugural\\_Address\\_by\\_Prime\\_Minister\\_at\\_Second\\_Raisina\\_Dialogue\\_New\\_Delhi\\_January\\_17\\_2017](https://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/27948/Inaugural_Address_by_Prime_Minister_at_Second_Raisina_Dialogue_New_Delhi_January_17_2017) (accessed 12.02.2025). (In Eng.)
17. Pal P. *Intra-BBIN Trade: Opportunities and Challenges*. March 2016. Available at: [https://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2016/03/ORF-Issue-Brief\\_135.pdf](https://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2016/03/ORF-Issue-Brief_135.pdf) (accessed 12.02.2025). (In Eng.)
18. Pradhan R.P., Rathi C., Gupta S. Sagarmala & India's Maritime Big Push Approach: Seaports as India's Geo-economic Gateways & Neighborhood Maritime Lessons. *Journal of the Indian Ocean Region*, 2022, vol. 18, iss. 3, pp. 209—229. (In Eng.)
19. *Projects Under Sagarmala*. Available at: <https://sagarmala.gov.in/projects/projects-under-sagarmala> (accessed 14.02.2025). (In Eng.)
20. Purushothaman U., Unnikrishnan N. A Tale of Many Roads: India's Approach to Connectivity Projects in Eurasia. *India Quarterly*, 2019, vol. 75, iss. 1, pp. 69—86. (In Eng.)
21. Rizzi A. *The Infinite Connection: How to Make the India-Middle East-Europe Economic Corridor Happen*. April 23, 2024. Available at: <https://ecfr.eu/publication/the-infinite-connection-how-to-make-the-india-middle-east-europe-economic-corridor-happen> (accessed 15.10.2024). (In Eng.)
22. Roy S. *Traversing Promises and Risks of the Blue Economy in India (2020): A Policy Perspective*. December 7, 2024. Available at: <https://www.impriindia.com/insights/blue-economy> (accessed 15.02.2025). (In Eng.)
23. Roy T. *The Economy of India: From Antiquity to the Present*. Cambridge, Cambridge University Press, 2012, 288 p. (In Eng.)
24. *Sagarmala Project to Be Completed in 5 Years*. April 15, 2016. Available at: <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/infrastructure/sagarmala-project-to-be-completed-in-5-years/articleshow/51826345.cms?from=mdr> (accessed 14.02.2025). (In Eng.)
25. Sharma P., Miglani M., Dana L.P., Singh S. India's Blue Economy: Exploring New Horizons. *Handbook of Sustainable Blue Economy*. Ed. by W.L. Filho et al. Cham, Springer Nature Switzerland AG Publ., 2024, pp. 1—13. (In Eng.)
26. Shepard W. *Watch Out, China: India Is Building a «New Silk Road» of Its Own*. June 28, 2017. Available at: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/06/28/watch-out-china-india-is-building-a-new-silk-road-of-its-own/#24053514a90e> (accessed 12.02.2025). (In Eng.)
27. Suri N. *An India-Europe Trade Corridor? The Geoeconomics Dimension of an Emerging West Asia Quad*. October 24, 2021. Available at: <https://www.orfonline.org/expert-speak/an-india-europe-trade-corridor> (accessed 01.12.2022). (In Eng.)
28. Zakharov A. The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India. *MGIMO Review of International Relations*, 2023, vol. 16, no. 2, pp. 216—234. (In Eng.)

Дата поступления в редакцию 01.04.2025