

Д.Қ. Жекенов* , С.Т. Джакубаева 

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Қазақстан, Алматы қ.

*e-mail: duman.zhekenov@gmail.com

ОРТАЛЫҚ АЗИЯ МЕМЛЕКЕТТЕРІ ҮШІН ЧАБАХАР ПОРТЫНЫҢ КӨЛІК ЛОГИСТИКАЛЫҚ ӘЛЕУЕТІ МЕН ҚОЛДАНУДЫҢ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ

Әлемдегі теңізге тікелей шыға алмайтын дамушы елдердің үштен біріне жуығы Еуропа мен Орталық Азияда орналасқаны баршаға мәлім. Бұл елдердегі көптеген адамдар өмір сүру үшін тек ауыл шаруашылығымен айналысады, бірақ теңізге шығудың жоқтығы ауыл шаруашылығы мен сауда-саттықтың дамуына қосалқы ауыртпалық түсіреді. Дүниежүзілік банктің зерттеу нәтижесіне сүйенсек, осы дамушы елдерден әкелінетін жүктерді тасымалдау құны олардың жағалаудағы көршілеріне тасымалдау құнынан екі есе жоғары екенін атап өтеді. Тарифтер, шекаралық бақылау бекеттері және дамымаған инфрақұрылым көліктердің кешігуіне және сауда шығындарының одан әрі өсуіне әкеледі.

Зерттеудің мақсаты – Орталық Азия мемлекеттерінің транзиттік мүмкіндіктерінің бірі Иранның Чабахар портының әлеуетін, көлік және дәліз жолдарының даму перспективалары мен тенденцияларын зерттеу. Орталық Азия елдері Еуразия жүрегінде орналасқан шикізат өнімдері, табиғи ресурстарға бай территориялық аумақта орналасқанымен, тікелей теңізге шыға алмайтын оқшауланған (land-locked area) аймақта орналасқан. Оқшауланған аймақтан (land-locked area) байланыс орнатылған, яғни land-linked аймағына айналу үшін Орталық Азия елдері, оның ішінде Қазақстанның да күн тәртібіндегі стратегиялық маңызға ие басты мақсат Шығыс пен Батыс, Солтүстік пен Оңтүстік периферияларында орналасқан территориялық жағдайын ұтымды пайдаланып, экономикалық тұрғыда қарқынды даму болып табылады. Жаһандану заманында өзін сыртқы, әсіресе әлемнен оқшаулап, санкция құрсауында қалған Иран қазіргі таңда «Теңіз күшін» неғұрлым ұтымды пайдаланып, геосаяси тұрғыда белсенді акторға айналып отыр. Саяси сахнадағы соңғы өзгерістер, әсіресе Ресей мен Украина соғысы бұл көлік және дәліздік жобалардың дамуына серпін беретін қозғаушы факторға айналып отырғаны да хақ.

Зерттеудің әдіснамасы ретінде – екінші деңгейлі деректерді талдау (secondary data analysis) әдісін қолдана отырып, соның ішінде, келісім шарттар мен декларацияларды, басқа да ресми құжаттар мен деректерді зерттеу әдісі (documentary method analysis) пайдаланылады. Сонымен қатар тақырыптың өзектілігіне сәйкес, билік өкілдерінің сұхбаттары мен жаңалықтар сайтының мәліметтерін саралау барысында, контент анализ әдісі қолданылды. Зерттеу жұмысының дереккөздік базасы халықаралық қатынастар саласындағы ағылшын, орыс тілді академиялық қауымдастықтардағы жүргізілген зерттеулерге негізделеді.

Қаржыландыру: Мақаладағы зерттеу AP19679313 «Баламалы көлік дәліздерін қалыптастыру жағдайында Қазақстанның транзиттік-көлік әлеуетінің бәсекеге қабілеттілігі» атты жоба аясында ҚР Ғылым және жоғары білім министрілігінің гранттық қаржыландыруымен жүзеге асырылды.

Түйін сөздер: Орталық Азия мемлекеттері, Иран, көлік дәліздері, Чабахар порты, Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлік дәлізі.

D. Zhekenov*, S. Jakubayeva

Al-Farabi Kazakh National University, Kazakhstan, Almaty

*e-mail: duman.zhekenov@gmail.com

Transport and logistics potential and prospects of using the Chabahar Port for Central Asian countries

It is well known that almost a third of the developing countries of the world with no direct access to the sea are located in Europe and Central Asia. Many people in these countries are engaged exclusively in agriculture to survive, but the lack of access to the sea creates an additional burden for the development of agriculture and trade. According to a World Bank study, the cost of transporting goods imported from these developing countries is twice as high as the cost of transportation to their coastal neighbors. Tariffs, border checkpoints and undeveloped infrastructure lead to vehicle delays and further increases in trade costs.

The purpose of the study is to study the potential of the Iranian port of Chabahar, prospects and trends in the development of transport and corridor routes, which are among the transit opportunities of the Central Asian states. The Central Asian countries are located in an isolated (land-locked area) region that has no direct access to the sea, although raw materials are located in the heart of Eurasia, in an area rich in natural resources. From an isolated zone (land-locked area), Central Asian countries need to establish transport and transit corridors to turn into a land-linked zone, this goal is of strategic importance on the agenda of all Central Asian countries, including Kazakhstan, effectively using the territory located in the periphery of East and West, North and South for dynamic economic development. In the era of globalization, at one time isolated from the outside world due to Western sanctions, Iran is now becoming a geopolitically active actor, rationally using its "sea power". It should also be noted that recent changes in the political scene, especially the war between Russia and Ukraine, are becoming a trigger factor for the development of these alternative transport and corridor projects.

As a research methodology, the method of data analysis (secondary data analysis) is used, including the method of studying contracts and declarations, other official documents and data (documentary method analysis). In addition, in accordance with the relevance of the topic, the content analysis method was used during the analysis of interviews with government representatives and ranking of news site data. The source base of the research work is based on research conducted in English-speaking, Russian-speaking academic communities in the field of international relations.

Funding: The research in the article was carried out with grant funding from the Ministry of Science and Higher Education of the Republic of Kazakhstan within the framework of the AR19679313 project "Competitiveness of transit and transport potential of Kazakhstan in the conditions of formation of alternative transport corridors".

Key words: Central Asian States, Iran, transport corridors, Chabahar port, international North-South transport corridor.

Д.К. Жекенов*, С.Т. Джакубаева

Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы

*e-mail: duman.zhekenov@gmail.com

Транспортно-логистический потенциал и перспективы использования порта Чабахар для стран Центральной Азии

Общеизвестно, что почти треть развивающихся стран мира, не имеющих прямого выхода к морю, находится в Европе и Центральной Азии. Многие люди в этих странах занимаются исключительно сельским хозяйством, чтобы выжить, но отсутствие выхода к морю создает дополнительное бремя для развития сельского хозяйства и торговли. Согласно результатам исследования Всемирного банка, стоимость перевозки грузов, импортируемых из этих развивающихся стран, в два раза выше, чем стоимость перевозки их прибрежным соседям. Тарифы, пограничные контрольно-пропускные пункты и неразвитая инфраструктура приводят к задержкам транспортных средств и дальнейшему увеличению торговых расходов.

Целью исследования является изучение потенциала иранского порта Чабахар, перспектив и тенденций развития транспортных и коридорных путей, которые являются одними из транзитных возможностей государств Центральной Азии. Страны Центральной Азии находятся в изолированном (land-locked area) регионе, который не имеет прямого выхода к морю, хотя сырьевые продукты расположены в самом сердце Евразии, на территории, богатой природными ресурсами. Из изолированной зоны (land-locked area) Центрально-Азиатским странам необходимо наладить транспортно-транзитные коридоры для превращения в зону land-linked, данная цель имеет стратегическое значение в повестке дня всех стран Центральной Азии, в том числе Казахстана, эффективно используя территорию расположенного в периферии Восток и Запад, Север и Юг для динамичного экономического развития. В эпоху глобализации, в свое время изолированное от внешнего мира из-за западных санкции Иран в настоящее время становится геополитически активным актором, рационально используя свою «морскую мощь». Также следует отметить, что последние изменения на политической сцене, особенно война России и Украины, становятся триггерным фактором для развития этих альтернативных транспортных и коридорных проектов.

В качестве методологии исследования используется метод анализа данных (secondary data analysis), в том числе, метод исследования договоров и деклараций, других официальных документов и данных (documentary method analysis). Кроме того, в соответствии с актуальностью темы, в ходе анализа интервью представителей власти и ранжирования данных новостного сайта

был использован метод контент-анализа. Источниковая база исследовательской работы базируется на исследованиях, проведенных в англоязычных, русскоязычных академических сообществах в области международных отношений.

Финансирование: Исследование в статье осуществлено при грантовом финансировании Министерства науки и высшего образования РК в рамках проекта AP19679313 «Конкурентоспособность транзитно-транспортного потенциала Казахстана в условиях формирования альтернативных транспортных коридоров».

Ключевые слова: Центральной Азиатские государства, Иран, транспортные коридоры, порт Чабахар, международный транспортный коридор Север-Юг.

Кіріспе

Орталық Азия аймағы географиялық тұрғыдан теңіз халықаралық сауда жолдарына тікелей шығар жолы жоқ, бірақ геосаяси тұрғыдан Батыс пен Шығыс арасын жалғап тұрған аймақ болып табылады. Теңізге тікелей шыға алмау факторы – Аймақтың саяси-экономикалық дамуын едәуір тежеп отырған негізгі көрсеткіштердің бірі. БҰҰ Бас хатшысы Антонио Гутерриштың баяндамасында көрсетілгендей теңізге тікелей шығар жолдары жоқ мемлекеттер мен аймақтардың халықаралық саудадағы үлес салмағы 1% шамасында. Ал Дж. Хопкинс университетінің Орталық Азия және Кавказ институтының сараптамасы бойынша теңіз жолдарынан оқшаулану факторы, теңізге тікелей жолдары бар елдерден даму көрсеткіші 20% кешеуілдеп отырғанын, сонымен қатар дәл осы фактор аймақ елдерінің тауар сатып алу мүмкіншілігі көрсеткіші бойынша ІЖӨ-нің 57%-ға артта қалуы мүмкін екендігін айтады (ТІАР., 2021). Осы дәйектердің өзі Орталық Азия аймағы үшін көлік-коммуникациялық дәліздердің стратегиялық маңызды екендігін көрсетеді.

Орталық Азия аймағы Батыс пен Шығыс арасында географиялық ұтымды орналасқандықтарына қарамастан, өздерінің көлік-логистикалық әлеуеттерін ұтымды пайдалана алмай отырған аймақ екендігі түсінікті. Аймақ мемлекеттері арасындағы саяси-экономикалық интеграцияның әлсіздігі, көлік-логистикалық инфрақұрылымдардың сапалық деңгейінің төмендігі, осығанға дейінгі көлік дәліздері мәселесінде «ҚХР-Орталық Азия-Ресей-Еуропа» солтүстік дәлізіне ғана басымдылық берілгендігі, аймақ мемлекеттері арасында ортақ біртұтас көлік-логистикалық ұстанымның, саясаттың болмауы сияқты факторлар аймақтың ұтымды көлік-логистикалық әлеуетін пайда-

лануға кедергі болып келді. Дегенмен, соңғы халықаралық қатынастарда өзгерістер, РФ-Украина соғысы мәселені басқаша қарауға және халықаралық көлік дәліздерін әртараптандыруға мүмкіншілік беріп отыр. Осы ретте, аймақ үшін «солтүстік дәліз» дағдарыс жағдайында тұрған кезде, «Транскаспий дәлізін» және біз «Оңтүстік дәліз» деп атап жүрген «ҚХР-Орталық Азия-Иран (Чабахар)» дәліздерін дамыту маңызды болып табылады.

Халықаралық көлік дәліздерін диверсификациясы әр елдің көлік-логистикалық жүйесін дамытуда маңызды рөл атқарады. Теңізден оқшауланған елдерге көлік дәліздерін салу және жан-жақты дамыту стратегиялық маңызы бар күн тәртібіндегі күрделі мәселе екені сөзсіз.

Бүгінгі таңда Азия мен Еуропа арасындағы құрлықаралық саудада жүк тасымалының 90%-дан астамы теңіз арқылы жүзеге асырылады. Теңізге шыға алмайтын дамушы елдер экспорттық табысының шамамен 18%-ын көлік қызметіне жұмсайды, ал жалпы дамушы елдерде бұл көрсеткіш – 9%. UNCTAD статистикалық мәліметтеріне сүйенсек, Орталық Азия елдері үшін көлік шығындары, яғни тасымалдау импортталатын тауарлар құнының 60% дейін жетеді. Ал БҰҰ-ның Азық-түлік және ауыл шаруашылығы ұйымының мәліметтері бойынша, географиялық тұрғыдан теңізге шыға алмайтын көптеген елдер азық-түлік қауіпсіздігіне қол жеткізуде елеулі қиындықтарға тап болады. Әлемдегі теңізге тікелей шыға алмайтын дамушы елдердің үштен біріне жуығы Еуропа мен Орталық Азияда орналасқаны баршаға мәлім. Бұл елдердегі көптеген адамдар өмір сүру үшін тек ауыл шаруашылығымен айналысады, бірақ теңізге шығудың жоқтығы ауыл шаруашылығы мен сауда-саттықтың дамуына қосалқы ауыртпалық түсіреді. Дүниежүзілік банктің зерттеу нәтижесіне сүйенсек, осы дамушы елдерден

өкелінетін жүктерді тасымалдау құны олардың жағалаудағы көршілеріне тасымалдау құнынан екі есе жоғары екенін атап өтеді. Тарифтер, шекаралық бақылау бекеттері және дамымаған инфрақұрылым көліктердің кешігуіне және сауда шығындарының одан әрі өсуіне әкеледі.

Зерттеудің мақсаты – Орталық Азия мемлекеттерінің транзиттік мүмкіндіктерінің бірі болып табылатын Иранның Чабахар портының әлеуетін зерттеу болып табылады.

Зерттеудің әдіснамасы ретінде – екінші деңгейлі деректерді талдау (secondary data analysis) әдісін қолдана отырып, соның ішінде, келісім шарттар мен декларацияларды, басқа да ресми құжаттар мен деректерді зерттеу әдісі (documentary method analysis) пайдаланылады. Сонымен қатар тақырыптың өзектілігіне сәйкес, билік өкілдерінің сұхбаттары мен жаңалықтар сайтының мәліметтерін саралау барысында, контент анализ әдісі қолданылды. Зерттеу жұмысының дереккөздік базасы халықаралық қатынастар саласындағы ағылшын, орыс тілді академиялық қауымдастықтардағы жүргізілген зерттеулерге негізделеді. Бұл осы тақырып аясында қазіргі таңда қазақ тілді деректер базасының жетіспеушілігімен түсіндіріледі.

Тұжырымдамалық негізі және зерттелу деңгейі

Соңғы жүз жылда геосаясатшылар әлемді географиялық тұрғыдан қалай басқаруға болатынын сипаттайтын үш теорияны ұсынды. Теңізді басқаратындар әлемді де басқара алады деп сенген АҚШ-тың белгілі ғалымы Альфред Тайер Махан ұсынған «Теңіз күші» теориясы; Ұлыбританиялық ғалым Халфорд Джон Маккиндер ұсынған «Хартланд» теориясының негізгі тұжырымдамасы Еуразияны басқаратындар әлемді де басқара алады деген ұстанымға негізделген; АҚШ-тың ғалымы Николас Джон Спайкман ұсынған «Шекара жері» теориясы шекара жерін басқаратындар әлемді басқарады деп сенді. Зерттеу жұмысы осы үш теорияның тұжырымдамаларының аясында Орталық Азия мемлекеттері мен Иранның транзиттік әлеуетін, көлік дәліздерінің қазіргі жағдайы мен болашағын зерделеуге бағытталған. Орталық Азия елдері Еуразия жүрегінде орналасқан шикізат өнімдері, табиғи ресурстарға бай территориялық аумақта орналасқанымен, тікелей теңізге шыға

алмайтын оқшауланған (land-locked area) аймақта орналасқан. Оқшауланған аймақтан (land-locked area) байланыс орнатылған, яғни land-linked аймағына айналу үшін Орталық Азия елдері, оның ішінде Қазақстанның да күн тәртібіндегі стратегиялық маңызға ие басты мәселе Шығыс пен Батыс, Солтүстік пен Оңтүстік периферияларында орналасқан территориялық жағдайын ұтымды пайдаланып, экономикалық тұрғыда қарқынды даму болып табылады. Жаһандану заманында өзін сыртқы, әсіресе әлемнен оқшаулап, санкция құрсауында қалған, алайда Парсы шығанағы мен Каспий теңізінің жағалауында орналасқан Иран қазіргі таңда «Теңіз күшін» неғұрлым ұтымды пайдаланып, геосаяси тұрғыда белсенді акторға айналып отыр. Саяси сахнадағы соңғы өзгерістер, әсіресе Ресей мен Украина соғысы бұл көлік және дәліздік жобалардың дамуына триггерлік факторға айналып отырғаны да хақ.

Орталық Азияның көлік-логистикалық әлеуеті, оның қиыншылықтары мен болашағы, аймақты басып өтетін әртүрлі транзиттік дәліздер, аймақтың өз ішіндегі көлік-логистикалық, тасымал және дәліздік жолдар туралы зерттеулер біршама бар. Зерттеушілер тобын халықаралық (яғни Орталық Азия аймағындағы мемлекеттердің азаматы емес) және аймақтық (Орталық Азия мемлекеттерінің сарапшылары) деп үлкен екі топқа жіктеуге болады.

Халықаралық зерттеушілердің арасынан, әсіресе Ирандық, Үндістандық, Қытайлық және Ресейлік авторлардың белсенділіктерін атап өтуге болады. Біз өзіміздің зерттеу жұмысымызда сол авторлардың біршамасына сілтеме келтірген болатынбыз. Орталық Азия аймағы үшін халықаралық көлік дәліздерін әртарапандырудың аса маңызды екендігі түсінікті. Осы ретте, әрбір жолдың өзіндік артықшылықтары мен кемшіліктеріне ғылыми тұрғыдан баға беру маңызды. Сонымен қатар, көлік дәліздерін, халықаралық айлақтардың мағыздылығын зерттеу барысында қайсысына басымдылық беру керек деген ойталқылық сұрақтар туындайды. Мәселен, біз өз зерттеу жұмысымызда Орталық Азия аймағы үшін Иранның Чабахар айлағының мағыздылығын талдауды мақсат етіп қойып отырмыз. Бірақ, оқырман үшін де өзіміз үшін де неге Чабахар порты неге Иранның Бәндер-Аббас айлағы емес деген заңды сұрақтар туын-

дайды. Тағы бір мысал, Орталық Азия «оңтүстік дәліздерді» таңдаудағы негізгі мақсаты теңіз саудасына қосылу және Оңтүстік Азия нарығына шығу болатын болса, «Орталық Азия-Ауғанстан-Пакистан (Гвадар)» балама көлік дәлізі алға тартылады. Осы ректес сұрақтардың жауабын өздеу барысында Ирандық, Үндістандық авторлардың еңбектері көп айпарат беретіндігін айтқымыз келеді. Иранның Исфакан университетінің профессоры Али Омиди бастаған ғалымдардың Чабахар айлағының Иран, Үндістан және Ауғанстан үшін геосаяси мағызы туралы мақалалары осы сұрақтарға Ирандық мүдде тұрғысынан жауап бере алады (Ali Omid & Gauri Noolkar-Oak, 2021).

Орталық Азия мемлекеттері халықаралық көлік дәліздерін пайдалануда бір бағытта басымдылық берудің үлкен қате екендігін толық түсініп отыр. Сондықтан біздің де мақсатымыз белгілі бір айлаққа басымдылық беру емес, тек барлық көлік дәліздерінің мүмкіншіліктерін мейлінше терең зерттеу. Яғни, Чабахар айлағын зерттеу, басқа Оңтүстік Азияға алып шығар айлақтардан бас тарту, немесе аталған айлаққа басымдылық беруді қуаттау деген ұстаным емес.

Біз тікелей зерттеу нысаны ретінде алып отырған Чабахар айлағының мағыздылығы мен стратегиялық артықшылықтары туралы ғылыми көзқарастарды ‘A Study of Strategic Capabilities of the Free Zone of Chabahar Along with Geopolitical Weight and National Power of Iran (Ahmadi E., & Ahmadi A., 2017), Analysis of Opportunities and Challenges for the Development of Free Zones in Iran Case Study: Chabahar Free Zone, Annals of Global History (Abdolreza Alishahi, Esmaeil Dashtban, 2020) атты Ирандық авторлардың еңбектерінен таба алған болатынбыз.

Орталық Азиялық зерттеулерге келер болсақ, зерттеу жұмыстары аз емес. Тек бір кемшілігі Орталық Азиялық ғалымдарда ортақ зерттеу жұмыстары өте аз, тіпті жоқтық қасы деп айтсақ болады. Мәселен, Қазақстандық авторлар Орталық Азия аймағының көлік-логистикалық әлеуеті туралы кешенді еңбектерін Өзбекстандық авторлар онша пайдалана бермейді. Дәл керісінше Өзбекстандық ғалымдардың мемлекетпен қаржылардырып, жан-жақты зерттеп жатқан еңбектерін Қазақстандық авторлар де қарастыра бермейді. Осы ретте, Орталық Азиядағы кез-келген стратегиялық сұрақтардың жауабы –

шұғыл интеграция. Соның ішінде ғылыми интеграцияның да маңызы өте зор. Орталық Азия ғылыми интеграцияға түспей, басқа салалардағы мәселелердің түйіні жылдам әрі сапалы шешілуі мүмкін емес.

Осы ретте, Өзбекстандық ғалымдардың «Орталық Азия өңірінің көлік инфрақұрылымы және электрондық құжаттардың, деректер құрылымдарының және деректер алмасудың, оның ішінде аймақтың цифрлық сауда және көлік дәліздері бойымен баламаларын құру перспективалары» атты сараптамалық қорытындыларын ерекше атап өткіміз келеді. (ПаР., 2021). Аталған сараптамалық қорытындыда Орталық Азия аймағына қатысты барлық дерлік көлік-транзиттік дәліздерге баға беріліп, олардың даму перспективаларына нақты ұсыныстар айтылған. Соның ішінде, біз қарастырып отырған бағыттар да қамталған. Дегенмен, Өзбекстандық сарапшылар Чабахар айлағын Орталық Азия үшін тиімді пайдалануға біршама кедергілер бар екендігін көрсетеді.

Тақырыптың зерттелу деңгейін қарастыру барысында Ф.Т. Кукеева бастаған Қазақстандық ғалымдардың «Central Asian transport corridors issue in the scientific literature» атты мақаласынан салыстырмалы талдауларға қол жеткіздік (Kukeeva, 2019).

Жалпы алғанда Орталық Азия аймағының халықаралық көлік дәліздері туралы зерттеу жұмыстары кқп болғандығына қарамастан, жекелеген дәліздерді әлі де терең және кшенді зерттеуді талап етеді.

Ойталқы

Иранның Чабахар порты Парсы шығанағы мен Еуразияны байланыстыратын стратегиялық аумақ болып саналады. Чабахар порты Орталық Азия мемлекеттеріне ғана емес, сонымен қатар Үндістанға да экономикалық тұрғыда тиімді. Мәселен, Үндістан Чабахар порты арқылы көлік шығындарын 60%-ға және Орталық Азияға жүк тасымалдау уақытын 50%-ға қысқартады. Үндістанның Чабахардан бірінші экспорттық жөнелтілімі 2017 жылы Ауғанстанға 130 000 тонна бидай түрінде жөнелтілген еді. Иранның Исфакан университетінің профессоры Али Омиди Солтүстік-Оңтүстік дәлізі арқылы Еуразиялық ынтымақтастықты нығайтудағы Иранның рөлі туралы айтты. Дәліздің және Чабахар портының

Үндістан үшін геосаяси маңызы туралы айта келе, профессор Али Омиди Солтүстік-Оңтүстік халықаралық транспорттық дәлізі және Чабахар-Орталық Азия дәліздерінің Үндістан үшін стратегиялық маңызы бар екенін, себебі олар Ресеймен, Еуропамен, сондай-ақ Ауғанстанмен сауданы едәуір жеңілдететінін, және аймақтағы қарсыласы Пәкістанды айналып өтетінін атап өтті (Caspian Bulletin, 2022).

2018 жылдың 23 қазанында Тегеранда Иран, Үндістан және Ауғанстан елдері Иранның оңтүстік-шығысындағы Чабахар порты арқылы жүктерді тасымалдау туралы келісімге қол қойды. Қол қою рәсімі Иран, Үндістан және Ауғанстан арасында халықаралық көлік және транзиттік дәліз құру туралы келісімнің (Чабахар шарты) Үйлестіру кеңесінің бірінші отырысы барысында өтті (Ali Omid & Gauri Noolkar-Oak, 2021).

Iran.ru ақпарат агенттігінің IRIB-ке сілтеме жасап хабарлауынша, келісімге Иранның порттар және теңіз ұйымының басшысы Мохаммад Разад, Үндістан Сыртқы істер министрлігінің экономикалық байланыстар жөніндегі хатшысы Т.К.Тирумурти және Ауғанстан көлік министрінің орынбасары Имаммухаммад Варимох қол қойды.

Үндістан мен Ауғанстанды Иран аумағы арқылы байланыстыратын көлік дәлізін құру бес жылдай үшжақты мемлекетаралық ынтымақтастық күн тәртібінде тұрған басты мәселе болды. Бұл ретте Иранның оңтүстік-шығыс жағалауында орналасқан Чабахар порты бұл бағыттың негізгі нүктесіне айналуы тиіс болды және айналды. Чабахар портын бірлесіп игеру туралы келісімге Иран мен Үндістан арасында Нитин Гадкари 2015 жылдың мамыр айында Тегеранға сапары кезінде қол қойылған болатын. Содан кейін Үндістан Чабахар портында жылына 9 миллион тонна жүкті өткізетін екі док (контейнер және аралас) құрылысына инвестиция салатыны хабарланды (Chaudhury, 2019). Порт шикі мұнай мен несепнәрді ауыстырып тиеу үшін Иранның басты порты – Бандар Аббасты түсіреді деп жоспарланған болатын. Ал Үндістан Иран порты есебінен ағымдағы тасымалдау шығындарын шамамен 30 пайызға азайтады және бұл тек ағымдағы жүк тасымалдауға арналғанын ескеру қажет.

Кейіннен тараптар осы мәселе бойынша тағы бірнеше келісімге қол қойды. Осылайша,

2016 жылдың мамыр айында Иран, Үндістан және Ауғанстан Тегеранда үш жақты транзиттік келісімге қол қойды, бұл үш елге Чабахар портын Пәкістанды айналып өтетін транзиттік хабақа айналдыру арқылы өзара байланыстың жаңа бағыттарын ашуға мүмкіндік берді. Құжатқа Иран президенті Хасан Роухани, Үндістан премьер-министрі Нарендра Моди және Ауғанстан президенті Ашраф Ғанидің қатысуымен қол қойылды. Сол кезде Моди Нью-Дели осы стратегиялық портқа 500 миллион доллар инвестиция салатынын хабарлады (Johnson, 2016).

2017 жылдың ақпан айында Иран президентінің ақпан айының ортасында Үндістанға сапары барысында Иранның порттар және теңіз ұйымы мен үнділік Ports Global Limited (IPGL) компаниясы арасында Шахид Бехешти порты – Чабахар портының 1-ші кезеңін жалға алу туралы келісімге қол қойылды. Ал 2017 жылдың тамызында Үндістанның Жол көлігі, автомобиль жолдары және кеме қатынасы министрі Шри Нитин Гадкаридің Иранға сапары кезінде Үндістан Чабахар портын дамытуды қаржыландыруға тағы 150 миллион доллар бөлетіні, сондай-ақ Ауғанстанның көлік инфрақұрылымымен байланыстыратын Чабахар-Захедан темір жолының 600 шақырымдық бөлігін қаржыландыруға қатысу жоспарын қарастыратыны мәлім болды.

Үндістан Сыртқы істер министрлігінің экономикалық байланыстар жөніндегі хатшысы Т.К. Тирумурти Нью-Дели Чабахарды аймақтың транзиттік орталығы ретінде қарастыратынын айтты. Оның айтуынша, Чабахар порты Үндістанды Орталық Азиямен байланыстыратын бағыттың бойында орналасқан, сондықтан Үндістан тарапы бұл портты аймақ елдерімен транзиттік қызметтің орталығына айналдыруға ұмтылуда және Чабахар-Захедан және Каф-Герат теміржол жобаларының аяқталуын асыға күтуде екендігін мәлімдеді (Gupta, S. & Singh, S., 2019).

Ауғанстан Көлік министрінің орынбасары Имаммухаммад Варимох өз кезегінде Чабахар порты арқылы транзиттік тасымалдауды ілгерілету өз елі үшін басымдық болып табылатынын және Иран, Үндістан және Ауғанстаннан ынтымақтастық пен инвестицияны қажет ететінін атап өтті.

Осылайша, Иранда Еуразия құрлығының көлік конфигурациясын өзгертетін және Каспий

аймағының транзиттік және көлік әлеуетіне елеулі әсер ететін аса маңызды оқиға орын алды.

Армения мемлекеттік экономика университетінің профессоры Сос Хачикян INSTC-Армения контекстіндегі Үндістан мен Иран арасындағы қарым-қатынастары туралы өз баяндамасында Армения тұрғысынан Солтүстік-Оңтүстік халықаралық транспорттық дәлізінің жобасы туралы егжей-тегжейлі талдау жасады. Ол өз сөзінде Үндістан мен Иранның әлеуеті бар екенін, сондай-ақ келесі екі факторға байланысты жаһандық трансұлттық жобаларға қатысу қажеттілігін атап өтті.

Біріншіден, Үндістан маңызды технологиялық жетістіктері бар және Тынық мұхиты аймағында өсіп келе жатқан рөлі бар әлемдегі дамушы елдердің бірі болып табылады.

Екіншіден, Иран санкциялар жағдайында технологиялық дамуды қамтамасыз етуге қабілетті және аймақтық тұрақтылықта маңызды рөл атқара алатынын дәлелдеді.

Үндістан мен Иран еуразиялық дәліздерде бір-бірімен тікелей байланысы жоқ, сауда дәстүрлері күшті дамып келе жатқан Азия елдері болып саналады (Caspian Bulletin, 2022). Ол Арменияның Үндістан мен Иранның Грузия мен Қара теңіз арқылы Еуропамен байланыстыратын балама дәліз ұсына отырып, маңызды рөл атқара алатынын айтты.

Қазақстандық ғалым Шатлық Амановтың, «Үндістанның Еуразиялық амбициясы және Солтүстік Оңтүстік Халықаралық Транспорттық Дәлізі»: «Оңтүстік-Оңтүстік ынтымақтастық 3.0 моделінен тұжырымдар» баяндамасында

Үндістанның Еуразиялық амбициясы «Орталық Азияны біріктіру саясатына» негізделгенін жайлы тұжырымымен бөліскен еді. Солтүстік Оңтүстік Халықаралық Транспорттық Дәлізі 2000 жылы келісіліп, 2002 жылы Үндістан, Иран және Ресей ратификациялады, ал алғашқы сынақ жұмыстары 2016 жылы жүргізілді. Солтүстік Оңтүстік Халықаралық Транспорттық Дәлізі-бұл Үндістанды Иранмен және Каспий бассейні арқылы Ресеймен және одан әрі солтүстікке байланыстыруға арналған дамып келе жатқан мультимодальды байланыс жобасы. Жоба жарияланған сәттен бастап белсенді жобалармен бірге жүрді және оның өміршеңдігі, өзектілігі мен ауқымы туралы ғылыми пікірталастар әлі күнге дейін жалғасуда екенін атап өтті.

2023 жылғы 12-13 сәуірде Мумбайда Үндістан Үкіметі Сыртқы істер министрлігі Чабахар порты бойынша «Орталық Азия және Үндістан» диалогының Бірлескен жұмыс тобының бірінші отырысын өткізді. Екі күнге созылған кездесу 2022 жылдың қаңтарында өткен «Орталық Азия және Үндістан» диалогының 1-ші саммитінің Дели декларациясының негізгі нәтижелерінің бірі болды. Іс-шараға Үндістан, Қазақстан, Қырғыз Республикасы, Тәжікстан, Түркіменстан және Өзбекстан, сондай-ақ Ауғанстан, Иран және БҰҰ-ның Дүниежүзілік азық-түлік бағдарламасы қатысты. Жұмыс тобының отырысы барысында қатысушылар Ирандағы Шахид Бехешти терминалының дамуы және Орталық Азия елдерінің Чабахар портын пайдалану мүмкіндіктері мәселелері талқыланды.



Дереккөз: <https://unttc.org/sites>

Қазақстанның Сыртқы істер министрі қызметін атқарған Бейбіт Атамқұлов Орталық Азия елдері мен Үндістанды жақындастыруға, сондай-ақ Орталық Азия елдері экономикасының өсуіне серпін беретін кездесудің маңыздылығын атап өтті. «Astana Hub» Халықаралық ІТ стартаптар технопаркі мен «Астана» Халықаралық қаржы орталығының мүмкіндіктерін пайдалана отырып, Үндістанмен медицина, фармацевтика, жаңа технологиялар және қаржы саласындағы бірлескен жобаларды жүзеге асыру қажеттілігі атап өтілді. Аймақтың транзит-көлік әлеуетін арттыру мақсатында Орталық Азия – Үндістан бағытындағы жүктерді тасымалдау үшін «Қазақстан – Түрікменстан -Иран» және «Қазақстан – Өзбекстан – Түрікменстан – Иран» теміржол маршруттарын Чабахар портымен байланыстыратын барлық Орталық Азия елдерінің қатысуымен консорциум құру идеясы айтылды. Б. Атамқұлов өз сөзінде, экономикалық, мәдени-гуманитарлық ынтымақтастық, сондай-ақ Ауғанстанның тұрақтандыру және экономикалық дамуына ықпал ету мәселелері талқыланды. Атап айтқанда, өзара сауда-саттықты белсендету, іскерлік ассоциациялардың тікелей байланыстарын кеңейту, Орталық Азия елдерінің транзит және көлік-коммуникациялық әлеуетін дамыту, халықаралық және аймақтық көлік дәліздерін құру бойынша бірлескен бастамаларды алға жылжыту, үндістандық инвестициялар, инновациялар және технологияларды Орталық Азия елдеріне тарту мәселелері қозғалды, оның

ішінде өнеркәсіп, энергетика, ақпараттық технологиялар, фармацевтика, ауыл шаруашылығы және т.б. салалар бойынша ынтымақтастықты сөзге тиек етті.

Иранның көлік инфрақұрылымын салу және дамыту компаниясының (CDTIC) басшысы Хайролла Хадемидің пайымдауынша, «Систан-Белужистанның оңтүстік-шығысындағы Захедан-Чабахар темір жолы жобасы Иранның күнтізбелік 1402 жылының соңына дейін (2024 жылдың 20 наурызы) аяқталады. Хайролла Хадемидің айтуынша, жобаны белгіленген мерзімде аяқтау үшін 120 триллион риалдан астам (шамамен 463,3 миллион доллар) қажет (Iran.ru, 2018). Хейролли Хадеми жобаның ағымдағы физикалық ілгерілеуін 57 пайызға бағалап, теміржолдың 70 пайызы қазірдің өзінде салынғанын айтты. Жобаны жеделдету мақсатында аталған теміржолда қазіргі уақытта жолдың екі шетінен, яғни Чабахар портынан да, Захеданнан да жол төсеу жұмыстары жүргізілуде (Ranjipour, 2019).

Чабахар жағынан теміржол жолын төсеу жұмыстары 2020 жылдың қараша айының басында Иранның бұрынғы көлік және қала құрылысы министрі Мұхаммед Эсламидің қатысуымен, ал Захедан жағынан жұмыс 2020 жылдың шілде айының басында басталған болатын. Чабахарды Захеданмен (оңтүстік-шығыс Систан-Балучистан провинциясының астанасы) байланыстыруға арналған 628 шақырымдық теміржол жобасы Солтүстік-Оңтүстік көлік дәлізінің маңызды бөлігі болып табылады.



Дереккөз: southasianvoices.org

Порттарды теміржол желісіне қосу Иранның соңғы жылдары қатты назар аударып отырған мәселесі, себебі ел өз порттары арқылы экспорт пен транзит көлемін арттыруға бел байлауда. Иранның оңтүстік-шығысындағы Чабахар порты теміржол қатынасының басты басымдығы болып табылады, өйткені портты АҚШ-тың елге салған санкцияларының жаңа раундынан босату экспортты, транзиттік, сондай-ақ жүк тиеуді дамытуға мүмкіндік береді (Iran.ru (2022)).

Солтүстік Оңтүстік Халықаралық көлік дәлізі (INSTC) аясындағы сауда жолдары туралы 1990 жылдарда біршама сөз қозғалып, тек 2000 жылы қайта жанданған ауқымды жобалардың бірі болып табылады. 2000 жылы Үндістан, Ресей және Иранның қатысуымен басталған бұл жоба, 2002 жылы ғана жүзеге асырыла басталды. Солтүстік Оңтүстік Халықаралық көлік дәлізі – теңіз, автомобиль және теміржолды

қамтитын ұзындығы 7200 км мультимодальды көлік желісі болып табылады (Financial Express, 2017). Оның бағыттары Үнді мұхитын Парсы шығанағы арқылы Каспий теңізіне, одан әрі Ресей мен Солтүстік Еуропаға қосады. Солтүстік-Оңтүстік дәліздерін Балтық, Солтүстік және Арктика аймақтарына жеткізу жоспарлары да күн тәртібіндегі мәселе. Солтүстік-Оңтүстік Халықаралық көлік дәлізі әсіресе халықаралық саяси жағдайдың соңғы кездердегі ушығуы, яғни Ресей -Украина соғысы жағдайында бұл жобаның маңыздылығы, стратегиялық рөлі одан әрі арта түскені анық. Ресейдің санкция күрсауында қалып, өзінің экономикалық жағдайын жақсарту мақсатында Солтүстік-Оңтүстік дәлізі ең ұтымды жоба болып тұрғаны айқын. Бұл дәліз Ресей мен Үндістан арасындағы тасымалдау құнын шамамен 30 пайызға төмендетеді және транзиттік уақытты жартысынан астамға қысқарта алады.



Дереккөз: southasianvoices.org

Жалпы Солтүстік Оңтүстік Халықаралық Көлік Дәлізі біріктірген инфрақұрылым келесі географиялық дәліздер арқылы өтеді:

— Орталық дәліз: Үндістанның батысындағы Махараштра штатындағы Джавахарлал Неру портынан (Үнді мұхиты аймағында) басталып, Ормуз бұғазындағы Бандар-Аббас портына қосылады. Содан кейін ол Новшахр, Амирабад және Бандар-е-Анзали арқылы Иран аумағы

арқылы өтіп, Ресейдегі Оля және Астрахань порттарына жету үшін Каспий теңізі арқылы өтеді.

— Батыс дәлізі: Астара (Әзербайжан) және Астара (Иран) трансшекаралық тораптары арқылы Әзірбайжанның теміржол желісін Иранмен және одан әрі теңіз жолы арқылы Үндістанның Джавахарлал Неру портына қосады.

— Шығыс дәлізі: Орталық Азия елдері Қа-

зақстан, Өзбекстан және Түркіменстан арқылы Ресейді Үндістанмен байланыстырады. Үндістан

мен Орталық Азия мемлекеттері үшін Чабахар портының осы шығыс дәлізіне қосылғаны тиімді.



*Чабахар мен Орталық Азияның мемлекеттерінің байланыс жолы
Дереккөз: southasianvoices.org*

Чабахар келісіміне қатысушы елдер Чабахар портын Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлік дәлізі бойынша жүк тасымалдауда пайдалану жоспарлары туралы бірнеше рет мәлімдеді. Осы бағыт бойынша ЕО елдеріне жеткізуге арналған жүктердің бір бөлігі Үндістаннан осы портқа жеткізілуі, содан кейін автомобиль көлігімен Иранның Каспийдегі теңіз порттарына немесе иран-әзірбайжан және Иран-түрікмен шекараларындағы теміржол станцияларына жеткізілуі, сол жерден Үнді тауарларының Каспий маңы елдері мен Ресей Федерациясының

Көлік жолдары арқылы Еуропа елдеріндегі тұтынушыларына жеткізілуі жоспарланған еді (Naji, S., 2011). Болашақта Чабахар порты салынып жатқан Чабахар – Захедан теміржолы және қазірдің өзінде белсенді жұмыс жасап тұрған "Солтүстік-Оңтүстік" дәлізі — "Қазақстан – Түрікменстан – Иран" дәлізінің шығыс теміржол тармағы арқылы Каспий көлік жүйесіне қосылуы Орталық Азия мемлекеттері үшін ең тиімді жоба екені анық. Чабахар Солтүстік Оңтүстік халықаралық көлік дәлізі жобасында, Ашхабад жобасында да стратегиялық маңызы бар

болғандықтан, бұл геосаяси желі толығымен жүзеге асырылса, Иран транзиттік хаб ретінде ондаған миллиард доллар кіріс алатыны ақиқат. Иран Чабахар жобасын Қытай–Пәкістан (СРЕС) экономикалық дәлізіне қосымша немесе балама ретінде қарастыратынын да ескеру қажет. Құрылыс аяқталғаннан кейін Иран Чабахар порты мен Шығыс Иран дәлізін Орталық Азия аймақтық экономикасымен ынтымақтастықты одан әрі дамыту үшін зор әлеуеті бар маңызды жоба екенін айрықша атап өткен жөн.

Иранның транзиттік желісі мен саудасының мұндай кеңеюі оның мұнай кірістеріне тәуелділігін және соның салдарынан мұнай нарығының құбылмалылығына тәуелділігін айтарлықтай төмендетеді. Иран тұрақты табыс көзін алып, өзінің автомобиль және теміржол инфрақұрылымының едәуір дамуына оң ықпал етеді (Mohammadi & Ahmadi, 2018: 56).

Қорытынды

Санкция күрсауында экономикасы әлсіреген Иран үшін, инфрақұрылымы қаржыландыруды қажет ететін Чабахар портын дамытып, ең ауқымды транспорттық-логистикалық хабқа

айналдыру мақсатындағы Үндістанмен бұл серіктестік тиімді болғаны анық. Ал бұл серіктестік Үндістан үшін экономикалық тұрғыдан шығындарын азайтудағы пайдадан бөлек, Орталық Азия аймағында геосаяси актор ретінде кірігуіне де зор мүмкіндік туғызып отыр. Үндістанның бұл геосаяси ойынға кірігуі, Орталық Азия мемлекеттері үшін аймақтағы саяси күш тепе-теңдігін сақтау үшін маңызы зор. Солтүстік Оңтүстік халықаралық көлік дәлізі экономикалық интеграцияның нығаюына әсер етіп, индустриялық парктар мен айрықша экономикалық аймақтардың құрылуына оң әсер ететінін сөзсіз. Дегенмен, бұл ауқымды жобаның кілт нүктесі Чабахарды ең ауқымды логистикалық хабқа айналдырып, дамыту әлі де біршама қаржы мен еңбекті, серіктестік пен стратегиялық жоспарлауды талап ететіні анық. Иранға қатысты АҚШ-тың экономикалық санкцияларының әсері және Ауғанстандағы тұрақсыздық сияқты басқа да геосаяси факторлар, сараланған тарифтер мен әрқилы кедендік баждар сияқты экономикалық факторлар, жобаның даму қарқынына және толық іске қосылуына әсер етіп отырған негізгі мәселелер болып қала береді.

Әдебиеттер

Abdolreza Alishahi, Esmail Dashtban, (2020) Analysis of Opportunities and Challenges for the Development of Free Zones in Iran Case Study: Chabahar Free Zone, *Annals of Global History*, 2(1), pp. 39-50.

Ahmadi E., & Ahmadi A. (2017) 'A Study of Strategic Capabilities of the Free Zone of Chabahar Along with Geopolitical Weight and National Power of Iran (from Iran's Internal, Regional and International Perspectives)', *Rahbord Journal*, 26(83): 235–62.

Ali Omidi & Gauri Noolkar-Oak (2021). Geopolitics of Chabahar port for Iran, India and Afghanistan. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/02627280211055981> (review date 16.05.2023)

Caspian Bulletin (2022), INSTC and Chabahar Port – new corridors: How do India and Iran hold the Eurasian continent together? // <http://casp-geo.ru/strong-sostoyalas-konferentsiya-mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-i-chabahar-alternativa-bri-strong/> (review date 08.04.2023)

Chaudhury, D.R. (2019, December 21). India to Open New Ports to Connect Iran's Chabahar. *The Economic Times*. URL (review date 27.04.2023), from <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/india-to-open-new-ports-to-connect-irans-chabahar/articleshow/72910555.cms?from=mdr>

Financial Express (2017, June 20). Proposed 7,200 km Long Corridor INSTC to Boost Exports, Slash Transport Cost by \$2,500 per 15 tn of Cargo: Study. URL (review date 17.03.2023), from <https://www.financialexpress.com/economy/proposed-7200-km-long-corridor-instc-to-boost-exports-slash-transport-cost-by-2500-per-15-tn-of-cargostudy/728371/>

Gupta, S. & Singh, S. (2019, October 23). India's Trade Policy Should Address Both Domestic, Foreign Challenges. *The Hindu Business Line*. URL (review date 26.10.2022), from <https://www.thehindubusinessline.com/opinion/indias-new-trade-policy-should-address-both-domestic-foreign-challenges/article29766694.ece>

Iran.ru (2018), Iran, India and Afghanistan signed an agreement on the transit of goods through the Iranian port of Chabahar. // https://www.iran.ru/news/economics/111400/Iran_Indiya_i_Afganistan_podpisali_soglashenie_o_tranzite_tovarov_cherez_iranskiy_port_Chabahar (review date 13.05.2023)

Iran.ru (2022), The Zahedan-Chabahar railway in Iran will be completed by March 2024 // https://iran.ru/news/economics/119990/Zheleznyaya_doroga_Zahedan_Chabahar_v_Irane_budet_zavershena_k_martu_2024_goda (review date 05.03.2023)

Johnson, K. (2016, May 31) 'India's \$500 Million Bet on Iran', Foreign Policy. URL (consulted 26 October 2021), from <https://foreignpolicy.com/2016/05/31/indias-500-million-bet-on-iran/>

Kukeyeva, F., Zhekenov, D., Dyussebayev, D., & Ordabayev, A. (2019). Central Asian transport corridors issue in the scientific literature. *International Relations And International Law Journal*, 85(1), 22-31. doi:10.26577/IRILJ.2019.v85.i1.03

Mohammadi, H.R. & Ahmadi, E. (2018). Balancing in India's Geopolitical Policies. *Journal of Earth Science Researches*, 9(33): 46–65

Naji, S. (2011). Iran, the Center of "Strategic Energy Ellipse": A Geopolitical Reality. *Geopolitics, History and International Relations Journal*, 3(1): 155–75.

Ranjipour, A. (2019, March 6). Poverty in Iran: Sistan and Baluchistan. *Track Persia*. URL (consulted 26 October 2021), from <http://www.trackpersia.com/poverty-iran-sistan-baluchistan> (review date 15.05.2023)

TlaP.,(2021)<https://unttc.org/sites/unttc/files/202112/CA%20Transport%20Infrastructure%20and%20Perspectives%20on%20Development%20of%20EDES.pdf>