

УДК 327

<https://doi.org/10.48371/ISMO.2024.57.3.006>

МРНТИ 11.25.40

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДИПЛОМАТИИ ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ ПУТЕМ ФОРМИРОВАНИЯ ПОРТА ЧАБАХАР

*Оракбаева У.М.¹, Акказенов А. М.², Абилдаев А.С.³

*¹ Доктор PhD, Посольство Индии в Казахстане, Астана, Казахстан
e-mail: ulbolsyn.orakbayeva@mail.ru

² PhD докторант, Евразийский национальный университет имени Л. Н. Гумилева, Астана, Казахстан
e-mail: alisherakkazenov@mail.ru

³ Представитель Уполномоченного по правам человека в Атырауской области, Атырау, Казахстан
e-mail: a.almaz1976@gmail.com

Аннотация. В статье освещается стратегическое развитие транспортной инфраструктуры стран Центральной Азии с основным фокусом на расширение портовой и железнодорожной сети при привлечении иностранных инвестиций. Основные порты, такие как Бендер-Аббас и Чабахар, рассматриваются как ключевые узлы, влияющие на международные торговые партнерства. Чабахар, с международными вложениями, становится стратегическим морским хабом, обеспечивающим не только экспорт и импорт Ирана, но и открывающим новые транзитные маршруты в Центральную Азию и Европу.

В работе анализируется влияние проектов на геополитическую ситуацию региона, учитывая интересы различных стран и их стремление укрепить свои экономические и торговые связи, подчеркивается важность инфраструктурных инициатив в рамках масштабных транспортных коридоров, таких как Международный транспортный коридор Север-Юг, и их влияние на глобальный транзитно-транспортный потенциал.

Исследование также рассматривает множество подписанных соглашений и инвестиций, выявляя их роль в формировании новых транспортных коридоров, в расширении экономических аспектов и усилении геоэкономического влияния Ирана в регионе и за его пределами. Главной целью данной работы – определение стратегических, экономических и дипломатических инициатив данного маршрута, а также оценка его воздействия на геополитическую ситуацию в регионе. Предмет исследования включает воздействие данных инициатив на геополитическую обстановку и транзитные маршруты.

Геополитическое воздействие и готовность Казахстана участвовать в глобальном транзите делают это исследование актуальным для развития современной транспортной динамики. Важность разработки интегрированных транзитных маршрутов подчеркивает стратегическое влияние данных инфраструктурных инициатив на формирование новых экономических связей и транзитных путей в регионе и в мировой экономике.

Ключевые слова: транспортный коридор, порт Чабахар, модернизация, логистика, экономические взаимоотношения, дипломатия, международные договора, экономика

Статья подготовлена в рамках реализации научного проекта грантового финансирования молодых ученых по проекту «Жас галым» на 2022-2024 годы Комитета науки Министерства науки и высшего образования Республики Казахстан АР14973037 «Сотрудничество Казахстана и Индии: отношение к Афганистану через призму стратегий двух государств».

Основные положения

В своих выступлениях и програмных документах, Глава государства Касым-Жомарт Токаев не раз раз отмечал особую роль транспортно-логистической отрасли в экономике страны. «...Казахстан никогда не был морской страной и поэтому не задействовал в полном объеме возможности морских перевозок. Сегодня перед правительством поставлена стратегическая задача – трансформировать порты, превратив их в один из ведущих хабов», – подчеркнул глава государства [1].

В настоящее время, географическое расположение Казахстана выступает в качестве одного из ключевых факторов, оказывающих влияние на развитие страны в сферах экономики и политики. Благоприятное расположение границ Казахстана становится существенным элементом в экономических взаимоотношениях с другими государствами.

Введение

На данный момент Центрально-азиатский регион не имеет прямого доступа к международным морским торговым маршрутам, однако геополитически он играет роль моста между Западом и Востоком. Ограничение прямого доступа к морю является ключевым фактором, замедляющим политическое и экономическое развитие региона. Стоимость доставки товаров, ввозимых из этих развивающихся стран, вдвое превышает стоимость доставки к их прибрежным соседям. Высокие тарифы, наличие пограничных контрольных пунктов и недостаточно развитая инфраструктура приводят к задержкам в движении транспортных средств и дополнительному увеличению затрат на торговлю.

Описание материалов и методов

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 ближнем и дальнем зарубежье, в том числе академических сообществах в области международных отношений.

Литературный обзор. Исследования о стратегических преимуществах порта Чабахар, непосредственно выступающих в качестве объекта исследования, была предоставлена компанией ' 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, Esmail Dashtban, 2020) [2].

Согласно исследованиям зарубежных экспертов, в области международных отношений транспортная дипломатия играет важную роль в современном мире. Эксперты подчеркивают значение транспорта не только с экономической, но и с геополитической точки зрения. П. Абелсон [3], изучавший транспортную инфраструктуру как инструмент социальных и политических трансформаций, предложил новое понимание того, как транспорт может стимулировать изменения в обществе. В работах Э. и А. Ахмади [2] и С. Гупта [4], Х. Мохаммади [5] также отмечается важность логистики для развития международных отношений.

Для более полного изучения влияния транспортной инфраструктуры на социальные и политические процессы, важно провести анализ и определить механизмы и степень этого влияния на динамику общественных изменений. Кроме того, необходимо изучить логистическую дипломатию в региональных контекстах и выявить конкретные логистические факторы, которые оказывают значительное воздействие на развитие региональных отношений.

Обсуждение

Сегодня, используя различные возможности привлечения иностранных инвестиций, Исламская Республика Иран (ИРИ) развивает собственную инфраструктуру, в первую очередь портовую и железнодорожную. Тегеран уделяет значительное внимание портам, и, по опубликованным сообщениям СМИ, на эти цели было направлено 5 млрд долл. [6]. Согласно иранским проектам, практически все крупные порты планируется соединить с иранской сетью железных дорог, что позволит значительно увеличить транзитный потенциал государства [7].

Порт Бендер-Аббас – главный морской хаб страны, через который осуществляется экспорт/импорт практически всех основных товарных групп свободной торговли. Используя порт Шахид Раджаи (терминал Бендер-Аббаса), ИРИ сотрудничает более чем с 80 мировыми портами посредством 35 ведущих контейнерных линий [8].

Сейчас развитие порта Чабахар в Иране привлекает большое внимание. Этот порт является одним из основных инфраструктурных проектов в Иране, а основным инвестором в него выступает Индия. Индийская сторона предполагает, что через порт Чабахар пройдет маршрут международного транспортного коридора «Север – Юг», который предоставит доступ к рынкам Центральной Азии. Кроме того, порт Чабахар является ключевой точкой в индийской экономической инициативе, нацеленной на установление связей между Индией, Афганистаном (как только внутренняя политическая обстановка стабилизируется) и Центральной Азией.

В настоящее время многие страны заинтересованы в развитии транспортной логистики через выгодный морской порт Чабахар, расположенном на юго-востоке Ирана, на берегу Оманского залива, в 768 морских милях (1420 км) от индийского порта Мумбаи. Железная дорога Чабахар-Захедан-Сарахс является частью совместного проекта Чабахар,

целью которого является в будущем соединить Чабакхар железнодорожным и автомобильным транспортом с Афганистаном [6].

Исключительная ценность и преобразующий потенциал данного торгового коридора были признаны многими и были официально оформлены в рамках крупных мультимодальных транспортных проектов – Международного транспортного коридора Север-Юг (INSTC), призванных стимулировать торговлю между югом и севером [9].

Строительство транспортного коридора, соединяющего Индию и Афганистан через территорию Ирана, уже почти пять лет является важным вопросом трехстороннего межгосударственного сотрудничества.

В 2015 г. между Ираном и Индией было подписано соглашение о совместном развитии порта Чабакхар. Планировалось, что этот порт станет главным портом Ирана Бандер-Аббас для перевалки сырой нефти и карбамида. Позже стороны подписали еще несколько соглашений по этому вопросу.

В 2016 года Иран, Индия и Афганистан подписали в Тегеране трехстороннее транзитное соглашение, открывающее новые маршруты для взаимного сообщения трех стран, позволяющее порту Чабакхар стать транзитным узлом в обход Пакистана.

В 2017 года было подписано соглашение между Портовой и морской организацией Ирана и индийской компанией Ports Global Limited (IPGL) на первый этап аренды. Так, в Иране произошло очень важное событие, изменившее транспортную конфигурацию Евразийского континента и оказавшее существенное влияние на транзитно-транспортный потенциал Каспийского региона [10].

В настоящее время Мумбаи, Санкт-Петербург и Москва являются конечными точками Межгосударственного транспортного коридора Северо-Южной Азии (INSTC). Этот коридор включает в себя крупные порты и города Ирана, такие как Чабакхар, и охватывает Азербайджан, Армению, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Турцию, Украину, Беларусь, Оман, Сирию и Болгарию. После завершения строительства Межгосударственного транспортного коридора ожидается, что его протяженность данного маршрута составит 7200 км. Это позволит существенно снизить транспортные расходы на перевозку грузов на 167 долларов США за тонну и сократить время доставки на 40% по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал [11].

Ашхабадское соглашение о мультимодальных перевозках, инициированное в 2011 году Узбекистаном, Туркменистаном, Ираном, Оманом и Катаром, имеет целью расширение сотрудничества и связей в Центральной Азии. Позже Катар и Оман вышли из соглашения. Казахстан и Пакистан присоединились к нему в 2016 году, а Индия – в 2018 году. Данное соглашение направлено на синхронизацию различных торговых и транспортных коридоров, проходящих через Центральную Азию.

Профессор государственного экономического университета Армении С. Хачикян в своем докладе об отношениях Индии и Ирана в контексте INSTC,

провел подробный анализ проекта межнационального транспортного коридора Север-Юг. Он отметил, что Индия является одной из ведущих стран-разработчиков в мире, обладающей значительными достижениями в сфере технологий и имеющей все большую роль в Тихоокеанском регионе. Иран, в свою очередь, проявил способность к технологическому развитию в условиях санкций и играет важную роль в обеспечении региональной стабильности. Индия и Иран считаются странами Азии, которые не имеют прямой связи друг с другом в евразийских коридорах, однако совместное участие в проектах, таких как INSTC, позволяет им расширить торговые связи и развить сильные взаимоотношения в области торговли [12].

В 2023 г. в Мумбаи правительство Индии провело первое заседание Совместной рабочей группы диалога «Центральная Азия и Индия». В мероприятии приняли участие Индия, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан, а также Афганистан, Иран и Всемирная продовольственная служба ООН. В ходе заседания рабочей группы участники обсудили вопросы перспективы использования порта Чабахар стран Центральной Азии. Так, Казахстанский ученый Ш. Аманов в докладе «Евразийские амбиции Индии и международный транспортный коридор Север-Юг» поделился простым выводом о том, что евразийские амбиции основаны на политике объединения Центральной Азии [13].

В своем выступлении при данной встрече Б. Атамкулов затронул вопросы экономического, культурно-гуманитарного сотрудничества, а также стабилизации и содействия экономическому развитию Афганистана, расширения прямых связей деловых ассоциаций, развития транзитного и транспортно-коммуникационного потенциала стран Центральной Азии, продвижения совместных инициатив по созданию международных и региональных транспортных коридоров, индийских инвестиций, инноваций и привлечения технологий в страны Центральной Азии, в том числе промышленности, сотрудничество по энергетике, информационным технологиям, фармацевтике, сельскому хозяйству и др.

В настоящее время торговые пути в рамках международного транспортного коридора Север-Юг (INSTC) являются одним из масштабных проектов 2000 года. Международный транспортный коридор Север-Юг – это мультимодальная транспортная сеть протяженностью 7200 км, включающая морскую, автомобильную и железнодорожную линии [14]. Его маршруты соединяют Индийский океан через Персидский залив с Каспийским морем, Россией с Северной Европой. Данный Международный транспортный коридор, в условиях обострения международной политической ситуации российско-украинской войны, важность и стратегическая роль этого проекта очевидна.

Инфраструктура, объединенная общим международным транспортным коридором Север-Юг, простирается через несколько географических коридоров. Начиная с порта Джавахарлал на западе Индии, в регионе Индийского океана, она соединяется с портом Бандар-Аббас в Ормузском проливе. Далее маршрут проходит через Новшахр, Амирабад и Бандар-э-

Анзали на иранской территории, а также через Каспийское море, достигая порта в России. Восточный коридор связывает Россию с Индией через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан, тогда как Западный коридор соединяет железнодорожную линию Азербайджана через Азербайджан и Иран.

Страны, участвующие в Чабахарском соглашении, планируют использовать порт Чабахар для осуществления грузоперевозок по международному транспортному коридору Север-Юг. В соответствии с этим маршрутом, часть грузов, предназначенных для доставки в страны Европейского союза, должна быть доставлена из Индии в порт Чабахар, а затем перевезена автотранспортом к морским портам Ирана на Каспии или железнодорожными станциями на границе с Ираном и Азербайджаном, а также с Ираном и Туркменистаном. По предварительным расчетам, индийские товары планируют доставлять в Европу через Каспийское море и транспортные маршруты Российской Федерации.

Особый интерес представляет проект, связанный с подключением государств Центральной Азии к Каспийской транспортной системе. Это достигается через Восточную железнодорожную ветку коридора «Казахстан – Туркменистан – Иран», которая включает в себя железную дорогу Чабахар – Захедан, где расположен порт Чабахар и функционирующий коридор «Север-Юг».

Транспортно-логистический маршрут Чабахар является неотъемлемой частью мировой торговой и транспортной системы, став центром транзитных грузовых потоков, открывающим новые возможности для торговли и сотрудничества в регионе Юго-Западной Азии и на Ближнем Востоке.

Результаты

Развитие порта Чабахар в Иране на берегу Индийского океана представляет собой множество перспектив, которые могут оказать значительное влияние на экономическое и политическое развитие Центральной Азии. Основываясь на различных аспектах, таких как торговля, транспортные маршруты, экономическое развитие, доступность товаров и услуг, транспортные издержки, транзитный потенциал, сотрудничество с другими странами, логистическая инфраструктура, стабильность региона и энергетическая безопасность, можно проанализировать важность и выгоды для Центральной Азии.

Первая перспектива связана с развитием торговли. Порт Чабахар может стать ключевым торговым хабом для стран Центральной Азии, предоставляя им доступ к морским путям сообщения и увеличивая объемы экспорта и импорта. Это открывает новые возможности для бизнеса и укрепляет экономические связи в регионе.

Также развитие порта Чабахар даст странам Центральной Азии возможность снизить зависимость от существующих транзитных маршрутов через Россию или Китай, что делает их торговые потоки более устойчивыми и разнообразными.

Более того, использование порта Чабахар стимулирует экономический рост в Центральной Азии путем создания новых рабочих мест, привлечения инвестиций и развития инфраструктуры, что в конечном итоге способствует улучшению жизненного уровня населения.

Особая перспектива связана с увеличением доступности товаров и услуг. Благодаря развитию порта Чабахар страны Центральной Азии получают доступ к широкому ассортименту товаров и услуг через более эффективные транспортные маршруты, что способствует диверсификации их экономики и улучшению качества жизни населения.

Использование порта позволит сократить транспортные издержки для стран Центральной Азии, что делает их товары более конкурентоспособными на мировых рынках и способствует росту экспорта. В результате, порт Чабахар может стать важным транзитным пунктом для грузов из Центральной Азии, направляющихся в различные регионы мира через Индийский океан, что открывает новые возможности для расширения торговых связей и увеличения доходов.

Важно отметить, сотрудничество Индии с Ираном. Развитие порта Чабахар откроет возможности для укрепления экономического и политического сотрудничества между этими странами и Центральной Азией, что способствует созданию взаимовыгодных партнерских отношений и обмену ресурсами и технологиями.

Для обеспечения эффективного функционирования порта Чабахар и связанных с ним транспортных маршрутов необходимо развивать логистическую инфраструктуру в Центральной Азии, что стимулирует экономический рост и развитие региона.

Развитие порта Чабахар и его использование для укрепления экономических связей между странами Центральной Азии способствует укреплению стабильности и безопасности в регионе путем снижения напряженности и конфликтов, и укрепления доверия между участниками.

Более того, порт Чабахар может играть важную роль в обеспечении энергетической безопасности для стран Центральной Азии, обеспечивая им доступ к энергоресурсу.

Проведенное исследование предоставило выводы относительно экономического, политического и инфраструктурного влияния нового транспортного маршрута порта Чабахар. Экономический анализ подтвердил ожидаемый рост торговых потоков и перспективы привлечения инвестиций в морской узел, обозначая его важность для устойчивого экономического развития в регионе и за его пределами. Оценка инфраструктурных потребностей выявила ключевые аспекты, требующие дополнительных вложений для обеспечения эффективности функционирования порта и связанных к нему транспортных линий.

Заключение

Разработка данного транспортного маршрута и формирование порта Чабахар являются существенным стратегическим шагом для Казахстана. Этот

проект не только принесет экономическую выгоду, но и укрепит дипломатические связи, стимулируя роль страны в региональном и мировом контексте.

Новый транспортный маршрут открывает новые перспективы для сотрудничества с ведущими международными партнерами, способствуя устойчивому развитию и расширению торговых связей. Дипломатические усилия, направленные на успешную реализацию этого маршрута, подчеркивают готовность Казахстана активно участвовать в формировании новой геополитической реальности в регионе.

Международный транспортный коридор, несомненно, будет иметь положительное влияние на укрепление экономической интеграции и создание индустриальных парков и особых экономических зон. Однако, ясно, что ключевым аспектом этого проекта является развитие Чабахара в качестве ведущего логистического центра. Постепенное становление данного центра всё ещё требует значительных финансовых и трудовых ресурсов, партнерства и стратегического планирования.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Выступление Главы государства К. Токаева на международном форуме «Один пояс — один путь» 13 октября 2023 г. <https://iz.ru/1588989/mariia-shaipova/forum-odin-poi-as-odin-put-daty-programma-strany-uchastnitcy> [дата обращения 14.11.2023].

[2] Ahmadi E., Ahmadi A. A Study of Strategic Capabilities of the Free Zone of Chabahar Along with Geopolitical Weight and National Power of Iran // *Rahbord Journal*, 2017, N 26(83), pp.235–62.

[3] Abelson P.W. *Transport economics and urban transport planning*. North Ryde: Macquarie University School of Economic and Financial Studies, 1980. - 27 p. <https://catalogue.nla.gov.au/catalog/1550572>

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

[5] Mohammadi H.R., Ahmadi E. Balancing in India's Geopolitical Policies // *Journal of Earth Science Researches*, 2018. № 9(33). – P. 46–65.

[6] *Transport in Iran*. https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_Iran#Waterways.

[7] Гаврюхов П.А. О модернизации портовой инфраструктуры Ирана. – М.: Институт Ближнего Востока. – 2022. – 21 марта. <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2+Iran+Logistics+Infrastructure> [дата обращения 14.11.2023].

[8] Munim Z. H., Schramm H.-J. The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade // *Journal of Shipping and Trade*. – 2018. – Vol.2 (1).

[9] INSTC and Chabahar Port – new corridors: How do India and Iran hold the Eurasian continent to: How do India and Iran hold the Eurasian continent together? // *Caspian Bulletin*. – 2022. <http://casp-geo.ru/strong-sostoyalas-konferentsiya-mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-i-chabahar-alternati-va-bri-strong>

[10] Ali Omid, Gauri Noolkar-Oak. Geopolitics of Chabahar port for Iran, India and Afghanistan. (2022). <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/02627280211055981>

[11] Chaudhury D.R. India, Iran Plan to Celebrate «Chabahar Day» to Showcase Business Potential' // *The Economic Times*. 2019a. - February 11.

<https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-iran-plan-to-celebrate-chabahar-day-to-showcase-business-potential/articleshow/67936041.cms?from=mdr>

[12] Johnson K. India's \$500 Million Bet on Iran // Foreign Policy. – 2016. - May 31. <https://foreignpolicy.com/2016/05/31/indias-500-million-bet-on-iran/>

[13] Iran Dismisses Reports of India Being Excluded from Chabahar Rail Project // The Week. – 2020. - July 16. <https://www.theweek.in/news/world/2020/07/16/iran-dismisses-reports-of-excluding-india-from-chabahar-rail-project.html>

[14] Sembayeva Zh., Shaymordanova Z. Expectations and predictability of the accumulated cooperation experience: Kazakhstan and Uzbekistan // Central Asia & the Caucasus. – 2021. – Vol. 22 (3). – P. 66-78.

REFERENCES

[1] Vystuplenie Glavy gosudarstva K. Tokaeva na mezhdunarodnom forume «Odin poyas - odin put» 13 oktyabrya 2023 g. [Speech by Head of State K. Tokayev at the international forum “One Belt - One Road” October 13, 2023]. <https://iz.ru/1588989/mariia-shaipova/forum-odin-poyas-odin-put-daty-programma-strany-uchastnitcy> [in Russ.].

[2] Ahmadi E., Ahmadi A. A Study of Strategic Capabilities of the Free Zone of Chabahar Along with Geopolitical Weight and National Power of Iran. Rahbord Journal, 2017, N 26(83), pp.235–62.

[3] Abelson P.W. Transport economics and urban transport planning. North Ryde: Macquarie University School of Economic and Financial Studies, 1980, 27 p. <https://catalogue.nla.gov.au/catalog/1550572>

[4] Gupta S., Singh S. India's Trade Policy Should Address Both Domestic, Foreign Challenges. The Hindu Business Line, 2019, October 23. <https://www.thehindubusinessline.com/opinion/indias-new-trade-policy-should-address-both-domestic-foreign-challenges/article29766694.ece>

[5] Mohammadi H.R., Ahmadi E. Balancing in India's Geopolitical Policies. Journal of Earth Science Researches, 2018, № 9(33), pp. 46–65.

[6] Transport in Iran. https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_Iran#Waterways

[7] Gavryuhov P.A. O modernizacii portovoj infrastruktury Irana// Institut Blizhnego Vostoka [On the modernization of Iran's port infrastructure. Middle East Institute], 2022 <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2+Iran+Logistics+Infrastructure>

[8] Munim Z. H., Schramm H.-J. The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. Journal of Shipping and Trade, 2018, Vol.2 (1).

[9] INSTC and Chabahar Port – new corridors: How do India and Iran hold the Eurasian continent to: How do India and Iran hold the Eurasian continent together? Caspian Bulletin, 2022. <http://casp-geo.ru/strong-sostoyalas-konferentsiya-mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-i-chabahar-alternati-va-bri-strong>

[10] Ali Omid, Gauri Noolkar-Oak. Geopolitics of Chabahar port for Iran, India and Afghanistan. 2022). <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/02627280211055981>

[11] Chaudhury D.R. India, Iran Plan to Celebrate «Chabahar Day» to Showcase Business Potential. The Economic Times. 2019a, February 11. <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-iran-plan-to-celebrate-chabahar-day-to-showcase-business-potential/articleshow/67936041.cms?from=mdr>

[12] Johnson K. India's \$500 Million Bet on Iran. Foreign Policy, 2016, May 31. <https://foreignpolicy.com/2016/05/31/indias-500-million-bet-on-iran/>

[13] Iran Dismisses Reports of India Being Excluded from Chabahar Rail Project. The Week, 2020, July 16. <https://www.theweek.in/news/world/2020/07/16/iran-dismisses-reports-of-excluding-india-from-chabahar-rail-project.html>

[14] Sembayeva Zh., Shaymordanova Z. Expectations and predictability of the accumulated cooperation experience: Kazakhstan and Uzbekistan. Central Asia & the Caucasus, 2021, Vol. 22 (3), pp. 66-78.

ЧАБАХАР ПОРТЫН ҚАЛЫПТАСТЫРУ АРҚЫЛЫ ОРТАЛЫҚ АЗИЯДА КӨЛІКТІК ДИПЛОМАТИЯНЫ ДАМУ

*Оракбаева У.М.¹, Акказенов А. М.², Абилдаев А.С.³

*¹PhD докторы, Үндістанның Қазақстандағы Елшілігі,

Астана, Қазақстан

e-mail: ulbolsyn.orakbayeva@mail.ru

² PhD докторанты, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті,

Астана, Қазақстан

e-mail: alisherakkazenov@mail.ru

³ Атырау облысындағы адам құқықтары жөніндегі уәкілдің өкілі,

Атырау, Қазақстан

e-mail: a.almaz1976@gmail.com

Аңдатпа. Мақалада шетелдік инвестицияларды тарту кезінде порт және теміржол желісін кеңейтуге негізгі назар аудара отырып, Орталық Азия елдерінің көлік инфрақұрылымының стратегиялық дамуы баяндалады. Бендер-Аббас және Чабахар сияқты негізгі порттар халықаралық сауда серіктестіктеріне әсер ететін негізгі түйіндер ретінде қарастырылады. Чабахар халықаралық инвестициялармен Иранның экспорты мен импортын ғана емес, сонымен қатар Орталық Азия мен Еуропаға жаңа транзиттік маршруттарды ашатын стратегиялық теңіз хабына айналады.

Жұмыста әр түрлі елдердің мүдделерін және олардың экономикалық және сауда байланыстарын нығайтуға деген ұмтылысын ескере отырып, жобалардың аймақтың геосаяси жағдайына әсері талданады, Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлік дәлізі сияқты ауқымды көлік дәліздері шеңберіндегі инфрақұрылымдық бастамалардың маңыздылығы және олардың жаһандық транзиттік-көлік әлеуетіне әсері атап өтіледі.

Зерттеу сонымен қатар қол қойылған көптеген келісімдер мен инвестицияларды қарастырады, олардың жаңа көлік дәліздерін құрудағы, экономикалық аспектілерді кеңейтудегі және Иранның аймақтағы және одан тыс жерлердегі геэкономикалық ықпалын күшейтудегі рөлін анықтайды. Бұл жұмыстың басты мақсаты – осы бағыттың стратегиялық, экономикалық және дипломатиялық бастамаларын анықтау, сондай-ақ оның аймақтағы геосаяси жағдайға әсерін бағалау. Зерттеу пәні осы бастамалардың геосаяси жағдайға және транзиттік маршруттарға әсерін қамтиды.

Геосаяси ықпал және Қазақстанның жаһандық транзитке қатысуға дайындығы бұл зерттеуді қазіргі заманғы көлік динамикасын дамыту үшін өзекті етеді. Интеграцияланған транзиттік маршруттарды әзірлеудің маңыздылығы осы инфрақұрылымдық бастамалардың өңірде және әлемдік экономикада жаңа экономикалық байланыстар мен транзиттік жолдарды қалыптастыруға стратегиялық әсерін көрсетеді.

Тірек сөздер: көлік дәлізі, Чабахар порты, модернизация, логистика, экономикалық қатынастар, дипломатия, халықаралық шарттар, экономика

DEVELOPMENT OF TRANSPORT DIPLOMACY FOR CENTRAL ASIA THROUGH THE FORMATION OF THE CHABAHAR PORT

*Orakbayeva U.M.¹, Akkazenov A. M.², Abildayev A.S.³

*¹PhD, Embassy of India, Astana, Kazakhstan

e-mail: ulbolsyn.orakbayeva@mail.ru

² PhD student, L. N. Gumilyov Eurasian National University,
Astana, Kazakhstan

e-mail: [alisherakkazenov@mail.ru](mailto:a.isherakkazenov@mail.ru)

³ Representative of the Commissioner for Human Rights in the Atyrau region,
Atyrau, Kazakhstan

e-mail: a.almaz1976@gmail.com

Annotation. The article highlights the strategic development of the transport infrastructure of the Central Asian countries with the main focus on expanding the port and railway network while attracting foreign investment. Major ports such as Bandar Abbas and Chabahar are seen as key hubs influencing international trade partnerships. Chabahar, with international investments, is becoming a strategic maritime hub, providing not only Iran's exports and imports, but also opening new transit routes to Central Asia and Europe.

The paper analyzes the impact of projects on the geopolitical situation of the region, taking into account the interests of various countries and their desire to strengthen their economic and trade ties, emphasizes the importance of infrastructure initiatives within large-scale transport corridors, such as the International North-South Transport Corridor, and their impact on global transit and transport potential.

The study also examines many signed agreements and investments, revealing their role in the formation of new transport corridors, in expanding economic aspects and strengthening Iran's geo-economic influence in the region and beyond. The main purpose of this work is to identify strategic, economic and diplomatic initiatives of this route, as well as to assess its impact on the geopolitical situation in the region. The subject of the study includes the impact of these initiatives on the geopolitical situation and transit routes.

The geopolitical impact and Kazakhstan's willingness to participate in global transit make this study relevant for the development of modern transport dynamics. The importance of developing integrated transit routes underlines the strategic impact of these infrastructure initiatives on the formation of new economic ties and transit routes in the region and in the global economy.

Keywords: transport corridor, Chabahar port, modernization, logistics, economic relations, diplomacy, international agreements, economy

Статья поступила 25.06.2024 г.