

А.И. Молдалиева
П.К. Килыбаева

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан
(E-mail: miakdidar@mail.ru, banu-kk@mail.ru)

Иран мен Орталық Азия елдерінің көліктік-логистикалық саладағы ынтымақтастығы (1990 – 2022 ж.ж.)

Аңдатпа. *Иран Орталық Азияда тәуелсіз мемлекеттер құрылғаннан бері, геосаяси аймақты қалыптастыруда маңызды рөл атқара бастады. Мақалада Иранның Орталық Азиядағы негізгі мүдделерінің шеңбері талданады. Халықаралық қатынастардың қазіргі жағдайы тұрғысынан Иранның Орталық Азиядағы саясатының геосаяси және экономикалық аспектілеріне назар аударылады. Тегеран мен Орталық Азия елдерінің ынтымақтастығына қатысты энергетикалық және көлік-логистикалық фактордың аймақтағы Иран стратегиясына ықпалы бағаланады. Орталық Азияның бес мемлекеті өз мүдделерін Иранмен серіктестікте толық көлемде жүзеге асыруға ұмтылды. Авторлар көлік-коммуникация, энергетика салалардағы бірлескен жобаларға баса назар аударады. Екі ел ынтымақтастығының негізгі салалары «Солтүстік- Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізін құру шеңберінде трансшекаралық көлік инфрақұрылымын қалыптастыру, сондай-ақ энергетика, газ және мұнай өндіру және экспорттау болды. Иран тарапының бірқатар ауқымды көліктік-логистикалық жобаларды іске асырумен байланысты болжаулары оның саясатына түзетулер енгізу қажеттілігі туралы мәселені тудырады. Орталық Азиядағы ИИР-ның саясаты туралы аз жазылады және айтылады, және оның бұл аймақта белсенділігі төмен деңгейде болғаны көрінеді. Американдық санкциялық қысымның қайтадан басталуы мен қатаюы Иран экономикасын қиын жағдайда қалдырды. Мұндай жағдайларда ірі инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруда қаржыландырудың қажетті көлемінің болмауына байланысты да, түрлі геосаяси жағдайларға байланысты да айтарлықтай қиындықтар туындады. Соңғы жылдары Иранның стратегиясы өте сақ және қайшылықты болып қала берді. Бір жағынан, Тегеран АҚШ-тың мүдделері мен қысымынан тәуелсіз аймақтық энергетикалық серіктестікті күшейтуге тырысады. Осыған байланысты Иран ОАА елдерімен энергетика саласындағы екіжақты ынтымақтастықты нығайтуда. 2016 жылдың қаңтарында Иран Ислам Республикасынан санкцияларды алып тастау дамудың жаңа кезеңін ашты.*

Түйін сөздер: *Иран Ислам Республикасы, Орталық Азия, Түркіменстан, Тәжікстан, Қазақстан, Қырғызстан, көлік логистикасы, халықаралық көлік дәлізі, транзиттік әлеует, санкция.*

DOI: <https://doi.org/10.32523/2616-6887/2023-142-1-198-208>

Түсті: 26.10.2022 / Жариялауға қабылданды: 09.12.2022

Кіріспе

Орталық Азия елдерінің тәуелсіздікке қол жеткізуі сыртқы ойыншыларға жаңа аймақта өздерінің геосаясиықпалының аясын кеңейтуде

мүмкіндік берді. Иран да басқаларынан ерекшеленбеді және ол КСРО ыдырағаннан кейінгі алғашқы жылдары Орталық Азиядағы позицияларды бағындыруға ұмтылды. Осылайша, Иран өзі үшін белгілі бір маңызы

бар Орталық Азиядағы жаңа мемлекеттермен халықаралық деңгейде қатынастар орнатты.

Зерттеудің мақсаты болжамдау әдіснамасы форматында Иран мен Орталық Азия елдері арасындағы көлік логистикасының даму жағдайы мен перспективаларын сарапшылар зерттеулері негізінде зерделеу және модельдеу (модельдеудің өзі жүйелік тәсілдің бөлігі) кезінде оларды жүйелік тапдау объектісі ретінде анықтай отырып, нақты қалыптасқан мәселелерді беруге және шешуге тырысамыз. Орталық Азия негізінен дәстүрлі түрде «үлкен ойыншылар» - Ресей, АҚШ, ҚХР және басқа да аз ықпалды, бірақ белсенді сыртқы ойыншылардың саясаттары мен стратегияларының ықпалы мен қарама-қайшылығы тұрғысынан зерттеледі.

Үш ірі өркениеттің шекарасы тоғысында, күрделі тарихы мен халықтың түрлі этно-діни құрамы бар Орталық Азия аймағы Хантингтон тұжырымдамаларында потенциалды «оқ-дәрі қоймасы» ретінде жиі қабылданады. Шетелдік зерттеулердегі аймақтың стереотиптік маңыздылығы оның жер қойнауында орасан энергетикалық және табиғи-ресурстық әлеуеттің болуы тұрғысынан қарастырылады. Бірақ Орталық Азияның мұхит пен теңіз коммуникацияларына тікелей шығу жолы жоқ, нәтижесінде ол шекаралас мемлекеттерге көлік-транзиттік және басқа да тәуелділікке ұшырайды.

Өткен ғасырдың 90-шы жылдары, КСРО ыдырағаннан кейін Иран тарихи және мәдени тұрғыдан оған жақын Тәжікстан Республикасымен Орталық Азияда белсенді саясат жүргізе отырып, этникалық және тілдік жақындыққа баса назар аударғаны белгілі. Дегенмен, алдағы уақытта оның байланыстарының шекаралары едәуір кеңейіп, қазір Иран Орталық Азия аймағындағы барлық мемлекеттермен белсенді ынтымақтастық орнатты.

Иранның Орталық Азия аймағындағы белсенділігі түрлі – идеологиялық, мәдени, экономикалық салаларды қамтыды. Аталған аймақтардың барлық елдерімен екіжақты қарым-қатынастар орнатылғанына қарамастан, ИИР-ның олардың әрқайсысымен ынтымақтастығы Иранның белгілі бір елге

деген мүдделеріне байланысты әр түрлі деңгейде болды. Орталық Азия елдеріндегі Иранның «жұмсақ күші» негізінен олардың аумағындағы Иран мәдени орталықтарының қызметінде көрінді, «Иран мәдениетін экспорттауда» парсы тілі мен әдебиетіне маңызды рөл берілді.

1990 жылдардың басында Иран этникалық және тілдік жақындыққа баса назар аударып, аймақтағы белсенді саясатты Тәжікстанмен мәдени тұрғыдан жақындастыра бастады. Алайда, содан кейін Тегеранның Орталық Азиямен байланыстары тар «тәжік шеңберінен» шығып, қазір аймақтың барлық мемлекеттерін әртүрлі шамада қамтиды [1, 107 б.].

Сыртқы күштердің Орталық Азия аймағына әсері туралы кең мағынада айта отырып, Иранның аймаққа белгілі бір әсер ететін сыртқы ойыншылардың бірі ретінде атап өтпеуге болмайды.

Ал Орталық Азиядағы Иран бағыты әрдайым ұтымды және ұстамды болды. Иран экономикалық басым салаларға сауда, логистика және энергия ресурстарын тасымалдауды жатқызады.

Орталық Азия елдері де Иранға мүдделі, өйткені ИИР тасымал (шығанаққа шығу) және энергетикалық проблемаларды шеше алады, сауда қатынастарын дамытады және технологияларды ұсынады, 1985 жылы құрылған Экономикалық ынтымақтастық ұйымына (ЭБҰ), Ислам ынтымақтастығы ұйымына (ИБҰ), мұнай экспорттаушы елдер (ОПЕК) ұйымына ықпалы бар. Орталық Азиядағы позицияларды нығайту Иранға өзара байланысты бірқатар маңызды міндеттерді шешуге мүмкіндік береді. Көлік-коммуникация саласындағы бірлескен жобаларға ерекше назар аударылады.. Иран мен аймақ елдерінің екіжақты ынтымақтастыққа өзара мүдделілігін негіздейтін факторлар ерекшеленеді.

Орталық Азия аймағы елдері мен ИИР қарым-қатынасының түрлі салалары бойынша жалпыға қолжетімді ақпараттық ресурстар шектеулі, аймақты тұтас түсіну бойынша мамандардың саны шектеулі деуге болады. Орталық Азияны түсіну, зерттеу және оған

қоса болжамдау тек осы аймақтағы елдердің өкілдеріне ғана мүмкін болады. Орталық Азия елдерінің сарапшылары, әрине, түрлі зерттеулерге қатысады, бірақ, әдетте, бұл шетелдік сарапшылардың қатысуы бар көпұлтты жұмыс топтары болады. Орталық Азиядан (шетелдік өкілдерсіз) және аймақтың барлық бес елінен сарапшылар ғана қатысқан зерттеу ерекшеленеді және нақты нәтиже береді деуге болады.

Зерттеу еңбегінде геосаяси, жүйелік-аналитикалық және тарихи, экономикалық және социологиялық тәсілдерді біріктіретін көпсалалы тәсіл ең орынды болып таңдалды. Халықаралық құбылыстарды жүйелі талдау және стратегиялық талдау әдісі маңызды болып табылады. Зерттеу әдістемесіне келетін болсақ, ол халықаралық ынтымақтастықты ұйымдастырудың мәлімделген принциптерінен туындайды, сондықтан зерттеуде неореалистік және неолибералдық тәсілдерінің жиынтығына сүйенеді. Орталық Азиядағы геосаяси процестердің геэкономикалық аспектілері — энергетикалық және көлік дәліздерінің саясаты және Орталық Азия мемлекеттері үшін геосаяси үрдістердің алдын ала қорытындылары зерттеледі.

1. Иранның Орталық Азиядағы саясаты мен мүдделері: логистикалық фактор

Сауда-экономикалық байланыстардан басқа, осы жылдар ішінде көлік саласындағы ынтымақтастық маңызды мәнге ие болды. Ол 1996 жылы мамырда Иран темір жолдарының желісімен Орталық Азия темір жолдарын байланыстыратын Мешхед-Серахс-Теджен темір жолы іске қосылғаннан кейін басталды.

Иранның Орталық Азия бағытындағы сындарлы және сарапталған саясаты оған өзінің де, Орталық Азия энергия тасымалдаушыларының да транзиті үшін өзінің геостратегиялық жағдайының барлық артықшылықтарын барынша орындауға көмектеседі. Міне, сондықтан да өткен жылдар ішінде Иран тасымал саласындағы өзара іс-қимылды мүмкіндігінше барлық жерде

еркін экономикалық аймақтарды дамытуға ықпал ете отырып, екіжақты ынтымақтастық жоспарларының негізі етіп қояды [2, 92 б.].

Орталық Азия елдерінің Иранға деген қызығушылығы, аймақ елдері ашық теңізге шыға алмайды, ал Иран порттары Араб теңізіне тікелей кіре алады, олар ірі кемелерді қабылдай алады. Мысалы, Чахбар порты өте маңызды, өйткені ол Парсы шығанағынан тыс орналасқан және Араб теңізіне тікелей шығатын жалғыз ірі теңіз сауда порты. Иран мен Орталық Азия елдерінің көлік саласындағы мүдделері сәйкес келеді. Мысалы, Тегеран Парсы шығанағы порттарына, Таяу Шығыс, Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс Азия нарықтарына кіруді қамтамасыз ететін Теджен-Серахс-Мешхед транзиттік жолын салды. Екінші маңызды жоба – Орталық Азия елдеріне Парсы шығанағы порттарына жол ашқан Қазақстан – Түрікменстан – Иран темір жолы. Транзиттік жүк тасымалдары Иранға «Қазақстан-Түрікменстан-Иран» теміржолы және Каспий теңізіндегі Ақтау порты арқылы жүзеге асырыла бастады. Иран Орталық Азия үшін гидроэлектростанциялар, құбырлар салу, сондай-ақ электр желілерін салу мәселелерінде де мүдделі. Тәжікстанмен осы мәселелер бойынша ынтымақтастық жүріп жатыр. Мысалы, Түркіменстан үшін Иранмен газ саласындағы ынтымақтастық ерекше маңызға ие. 1997 жылы «Корпече Курткуи» газ құбыры салынды, ал 2010 жылы «Довлетабад Серахс-Хангеран» газ құбыры пайдалануға берілді.

Қазақстандық аналитик А.Пархомчик атап көрсеткендей, 2010 жылға дейін Ақтау порты арқылы Каспий теңізінде своп-операциялар аясында жыл сайын 5 млн тоннаға дейін қазақстандық мұнай кететін [3].

Иранның Қырғызстанмен қарым – қатынасы нәтиже бермеді, онда басқа ойыншылар, ең алдымен Ресей мен Қытай белсенді және табысты жұмыс істеуде. Иран-қазақ қатынастарына келетін болсақ, тәуелсіздік жылдары аймақтағы Иранның ең ірі сауда серіктесі ретінде мұнайды айырбас негізінде жеткізген Қазақстан болды. Иран-түрікмен қатынастарының мысалында

Қытай-Қырғызстан-Тәжікстан-Ауғанстан-Иран теміржол құрылысының картасы



Дереккөзі. Хурсанд Хуррамов. Новый транспортный коридор и «зависшая» судьба железной дороги из Китая в Таджикистан. Дата обращения 14 июнь, 2020 // <https://rus.ozodi.org/a/30670099.html>

Ираннан санкциялар алынып тасталғаннан кейін елдер арасында ірі жобалар жүзеге асырылмады деуге болады. 2018 жылы ашылған жаңа Түркменбашы халықаралық теңіз порты келешекте Иранның Энзели және Нека порттарымен және Парсы шығанағындағы Бендер-Аббас порты арқылы байланысты арттыруға мүмкіндік береді.

Шавкат Мирзиев билікке келгеннен (2016 жылғы 14 желтоқсан) кейін Иран мен Өзбекстан қарым-қатынасында белгілі бір ілгерілеу байқалады. Мәселен, 2017 жылдың қазан айында Өзбекстан делегациясының Иранға сапары аясында және бизнес-форумның қорытындысы бойынша кәсіпкерлер 25,5 миллион доллар сомасына ауыл шаруашылығы және тоқыма өнімдерін жеткізу туралы келісімге қол қойды. Сонымен қатар, Иран Гератқа (Ауғанстан) алғашқы теміржол құрылысын жүргізуде. Осы жағдайда Өзбекстанда Ауғанстан аумағы арқылы өзінің көлік желісін Иран желісімен қосу жобасы қарастырылуда. Келесі маршрут ең ыңғайлы болып көрінеді: Термез (Өзбекстан)- Мазари-Шариф – Герат (Ауғанстан).

«Қытай-Қырғызстан-Тәжікстан-Ауғанстан-Иран» теміржол құрылысы бағытында бәрі біркелкі жүріп жатқан жоқ [4].

Қытай Өзбекстан бағытында жаңа көлік дәлізін іске қосқан кезде, Қырғызстан-Тәжікстан-Ауғанстан-Иран теміржол маршрутын салу жобасының тағдыры инвестицияның жоқтығынан түсініксіз болып қалуда [5].

Кейбір сарапшылар бұл жобаны «тасымалдық және экономикалық жауһар» деп санайды, ал басқалары, керісінше, «миф» деп санайды, өйткені бұл Орта Азиядағы күрделі рельефті таулы жерлерден өтетін алғашқы теміржол болады.

2010 жылы Иран-Ауғанстан-Тәжікстан-Қырғызстан-Қытай темір жолын салу бастамасын көтерді және төрт жылдан кейін – 2014 жылдың желтоқсанында Душанбеде өңірлес елдер осы жоба бойынша уағдаластыққа қол жеткізді. Маршруттың ұзындығы 2 мың шақырымға жуық болуы, ал оның 580 шақырымы Тәжікстан арқылы өтуі керек еді. Жол төменгі Пянджадан басталып, Руми, Яван, Вахдат, Файзабад және Жиргаталь аудандарынан Қырғызстан шекарасына дейін

өтеді делінді. Сондай-ақ, 16 шақырым тоннель мен 47 көпір салу көзделген. Сарапшылар ұзындығы 270 шақырым Вахдат-Карамық (Қырғызстан шекарасы) учаскесін ең күрделі бағыт деп атайды. Алдын ала деректер бойынша, Тәжік учаскесін іске асыруға \$3,2 млрд-тан астам қаражат қажет болады. 2010 жылы Иран билігі жобаның Техникалық-экономикалық негіздемесіне (ТЭН) миллион доллар көлемінде грант бөлуге уәде берді, бірақ Тегеран мен Душанбе арасындағы қарым-қатынастың нашарлауына байланысты мәселе ешқашан шешілген жоқ. Иран мен Тәжікстанның қарым-қатынасы 2015 жылы айтарлықтай нашарлады, ал Тегеран ТЭН үшін уәде етілген соманы бөлген жоқ. Иран келісімге қол қойылғаннан кейін жеті жыл ішінде тек 200 мың доллар төледі. Сондықтан жоба тоқтап қалды.

2016-2017 жылдарға дейін Тегеранның Ашхабадпен экономикалық байланыстары күн санап артып келеді. Сонау 1997 жылы ИИР - да құбыр салынды және Иранның солтүстік аудандары сол кезде оңтүстік кен орындарымен нашар байланысқан түрікмен газымен қамтамасыз етілді. Бір жылдан кейін Түркіменстан билігі қарызды дереу өтеуді талап етіп, Иранға қысым жасауға тырысты. Бірақ Иранның мұнай министрі Бижан Намдар Зангане оның елі қазір өз газын жеткілікті мөлшерде өндіреді және Түркіменстаннан сатып алу тек саяси қатынастарды сақтау үшін жасалады деп мәлімдеді. Осы уақытта түрікмен БАҚ-тары сәуір айының соңында Иран Сыртқы істер министрі Мохаммад Джавад Зариф елге келетінін хабарлады. Ол Бердімұхамедовпен 2017 жылы ынтымақтастықтың бұзылуына себеп болған қарыздарды талқылайды. Күн тәртібінде-жеткізілімнің қайта басталуы және бағаның төмендеуі қаралатыны айтылды [6].

Сонымен қатар, Иран экономикасы американдық және халықаралық санкцияларға байланысты терең дағдарысты бастан кешуде.

Тәжік сарапшысы Қосым Бекмұхаммед бұл жоба қытай немесе Иран сияқты ірі ойыншыларға ғана емес, сонымен қатар Оңтүстік нарықтарға қол жеткізетін және

жобаға қатысудан пайда көретін Тәжікстанға да пайдалы екенін айтады.

Соңғы рет Тәжікстан билігі 2019 жылдың желтоқсан айының соңында Душанбеде Тәжікстан мен Ауғанстан билігі арасында Жалолиддин Балхи (Колхозобод)-Джайхун-Нижний Пяндж-Шерхан Бандар (Ауғанстан) темір жолын салу туралы келісімге қол қойылған кезде Қытай-Қырғызстан – Тәжікстан-Ауғанстан – Иран темір жолының жобасын атап өтті.

Саясаттанушы Наргиза Мұраталиева Қытай-Қырғызстан-Тәжікстан-Ауғанстан-Иран теміржол маршрутын жүзеге асыруда инвестициялардың қалай тартылатыны және қандай шарттармен инвестиция тартылатыны туралы мәселе әлі күнге дейін түсініксіз болып қалатынын атап өтті [5].

Алайда Тәжікстан бұл жобаны жүзеге асыруға деген үмітін үзбейді. Республиканың көлік министрі Худоев Худоевзоданың айтуынша, тәжік мамандары оған Экономикалық ынтымақтастық ұйымының (ЕСО) съезінде түзетулер енгізеді. Сондай-ақ, жобаға назар аудару мақсатында оны талқылау БҰҰ-ның Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтік комиссиясының (ESCAP) кездесуінде жоспарланып отыр. Министр сондай-ақ, жобаға қатысушы елдер әрқайсысы өз аумағында жеке бюджеттен ТЭН жасайтыны туралы келісті [7].

Халықаралық деңгейде Орталық Азия елдерінің Ислам Конференциясы ұйымына мүшелігі Иран үшін де тиімді болып табылады. Орталық Азия мемлекеттерінің ИБҰ – на (ИКҰ-ға) қатысуы оның құрамы мен аумағын ұлғайтып қана қоймай, сондай-ақ осы ұйымның әлемдегі күші мен беделін нығайтады.

Иранның Орталық Азия мемлекеттерімен қарым-қатынасының тағы бір маңызды бағыты-бұл елдердің халықаралық маңызы бар мұнай экспорттаушы елдер ұйымына (ОПЕК) мүшелігі туралы мәселе және қазіргі уақытта аймақтың егеменді республикаларын осы ұйымға қабылдау мүмкіндігі мәселесі шешілуде.

2 Иран мен Орталық Азия елдері: көлік және логистикалық жүйелердің ахуалы мен мүмкіндіктері

Иранның ұзақ мерзімді негізде батыс санкцияларының күшін жою перспективалары осы елдің транзиттік әлеуетін Орталық Азия үшін неғұрлым толық пайдалану туралы мәселені күн тәртібіне қайта қойды.

Соған қарамастан, біртіндеп Орталық Азияда жаңа көлік жүйесі қалыптасуда, алайда Қытайға қарай бет бұруда.

2006 жылға қарай Теджен-Серахс-Мешхед (1996 жылы Иран мен Түркіменстанның теміржол желісін біріктірген) темір жолы арқылы Иран бағытында 14 млн. тонна транзиттік жүк, негізінен мұнай өнімдері, сұйытылған газ, құрылыс материалдары, химиялық тыңайтқыштар, металл прокаты, тоқыма, мақта тасымалданды.

Қазақстан-Түрікменстан - Иран (КТИ) жолын салу туралы келісімге 2007 жылы үш мемлекеттің басшылары қол қойды, жұмыстардың өзі 2009 жылы басталды. Бұл бағыттағы тораптар қазақстандық Өзен станциясы, түркімендік Қызылғая, Берекет және Этрек, сондай-ақ ирандық Горган болды. Магистралдың ең ұзын бөлігі - шамамен 700 шақырымдық магистраль-Түркіменстан аумағына келеді. Қазақстандық учаске (120 км) бірінші болып - 2012 жылы аяқталды, ал 2013 жылы ол Қызылғая - Берекет түрікмен учаскесімен түйістірілді. Өзен-Горган бағыты қазақстандық Бейнеуден Иран Мешхедіне (1996 ж. салынған) дейінгі жолдан 600 км қысқа, ол Дашогуз, Түркменабат, Теджен және Серахс түрікмен елді мекендерінен өтеді. Үш ел өкілдерінің айтуынша, жүктерді ауыстырып тиеу жылына 3 млн тоннадан 10 млн тоннаға дейін өседі.

Иранға қатысты санкциялардың әлсіреуіне Ресей, Қазақстан, Түркіменстан және Иранды жалғайтын Каспий маңы темір жолы жобасының қатысушылары үлкен үміт артады. Бұл теміржол Солтүстік-Оңтүстік дәлізінің бөлігі ретінде қарастырылады.

2014 жылы Өзен — Берекет — Горган теміржолының құрылысы аяқталды Қазақстан, Түрікменстан және Иранды

байланыстырған, «Солтүстік – Оңтүстік» жаңа теміржол дәлізінің ашылуы маңыздылығын бағалау күрделі болатын, тарихи оқиға. Бұл пікірді Иран президенті Хасан Роухани теміржолдың 3 желтоқсан 2014 ж. ашылуына арналған митингте айтты.

«Біз бүгін ашып отырған жол тек үш елді ғана байланыстырып отырған жоқ. Оның іске қосылуымен Ресей, Түркия, Батыс Еуропа және Жерорта теңізі елдері үшін Парсы мен Оман шығанағына, Қытайға және басқа да Шығыс елдеріне шығу оңайырақ болады. Біз аймақ елдерімен экономикалық байланыстарды нығайту жолында тек бірінші, бірақ өте маңызды қадам жасадық. Мұның соңы емес екеніне және осы бағытта жаңа қадамдар болатынына сенімдімін, - деп атап өтті Иран президенті» [9].

Осы темір жолдың жанындағы Хорасан-Резави провинциясында орналасқан «Серахс» еркін экономикалық аймағы, Орталық Азиядағы аймақтық сауданы ынталандыруға және қолдауға үлкен үлес қосатын, логистикалық және қойма қызметтерін ұсынатын өзіндік қақпа ашылды. Орталық Азия және халықаралық жүк тасымалдаушылар мен экспорттаушылар үшін «Серахс» АЭА тартымдылығын арттыру үшін Тегеран бірнеше жылдан бері оны басқа Иран АЭА-мен интеграциялау бойынша шараларды іске асыруда. 2008 жылы «Серахс» АЭА Парсы шығанағының жағалауында орналасқан «Кешм» АЭА-мен екіжақты ынтымақтастықты кеңейту туралы Меморандумға қол қойды. Меморандумға сәйкес, Шахид Раджаи (Бендер-Аббас) портының базасында жүктерді қоймалау, ауыстырып тиеу және қайта экспорттау мақсатында бірлесіп пайдалану үшін жүк терминалы салынуы тиіс еді.

Иран билігі «Серахс» АЭА-ны «Чабахар» АЭА-мен біріктіруге күш салуда, ол Үнді мұхитының жағасында тиімді орын алады және тар Ормуз бұғазын айналып өтуге мүмкіндік береді. Осы екі АЭА-ның интеграциясы Шығыс көлік дәлізі деп аталатын жобаны құру шеңберінде өтуде, мұнда Солтүстік нүкте Серахс, ал оңтүстік нүктесі-Чабахар. Сарапшылар Шығыс дәлізді

оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс Азиядан Ауғанстанға, Орталық Азия мен Ресейге жүк транзиті үшін ең перспективалы және үнемді бағыттардың бірі ретінде таниды [10].

Осыған байланысты 2010 жылдың соңында «Чабахар-Захедан-Мешхед» (ұзындығы — 1330 км) ауқымды теміржол жобасының бөлігі ретінде Чабахар-Захедан (ұзындығы — 570 км) теміржол тармағының құрылысы басталды. Бұған қоса, 2018 жылға дейін Иранның солтүстігінде екі пунктте-Серахсада және Түркіменстанмен шекарадағы Баджигаранда басталатын «Солтүстік-Оңтүстік-Шығыс» автожол дәлізінің жобасын аяқтау жоспарланды.

Дәліз Каспий теңізіне қатысты жүктердің үш негізгі бағытын көздейді, соның Шығыс бағыты-тікелей теміржол қатынасы. Оның ескі тармағы Қарақалпақстан (Қазақстан, Өзбекстан, Түркіменстан) арқылы өтіп, Теджен - Серахс шекара өткелі бойынша Иранның теміржол желісіне шығады. Арбаларды ауыстыру Серахс станциясында жүзеге асырылады

Жаңа тармақ Болашақ арқылы (Қазақстаннан тікелей Түркіменстанға) 2014 жылы салынды және Иранға Этрек - Горган шекара өткелі бойынша шығады [11].

Ашхабад келісімі 2016 жылғы 23 сәуірде күшіне енді. Оның алдында 2014 жылы тамызда Маскатта Оман, Өзбекстан, Түрікменстан, Иран және Оман Сыртқы істер министрлері қол қойған Өзара түсіністік туралы Меморандум болды [12]. Ол елдердің жүк тасымалы мен транзитінің жылдамдығын арттыруға ықпал ететін көлік жолын құру ниетін бекітті.

Қазақстан Республикасы «Иран Ислам Республикасының, Оман Сұлтандығының, Түркіменстанның және Өзбекстан Республикасының Үкіметтері арасында халықаралық көлік және транзиттік дәліз құру туралы (Ашхабад келісімі)» келісімге қосылды.

Қазақстан Республикасының Ашхабад келісіміне қосылуы туралы тапсырма Қазақстан Республикасының Президенті мен Иран Республикасы Президентінің

2014 жылғы 8-9 қыркүйектегі кездесуінің қорытындылары бойынша берілді [13].

Жобаны іске асыру көлік маршруттарын – Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлік дәлізінің қазақстандық учаскесін, орталық Трансазиялық темір жол магистралын, сондай-ақ Парсы шығанағы порттарына шығуды және тұтастай алғанда Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін іске асыруды дамытуға ықпал етеді. Қазақстан Республикасының осы Келісімге қосылуы Ашхабад келісімінің барлық құрылтайшы-тараптарымен келісілді.

Жобаны іске асыру көлік маршруттарын – Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлік дәлізінің қазақстандық учаскесін, орталық Трансазиялық темір жол магистралын, сондай-ақ Парсы шығанағы порттарына шығуды және тұтастай алғанда Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін іске асыруды дамытуға ықпал етеді.

«Солтүстік – Оңтүстік» ККМ-нің халықаралық көлік дәлізінің басқа бағыттар, соның ішінде теңіз бағыттары алдындағы басты артықшылығы – тасымалдарды жүзеге асыруға жұмсалатын уақыт шығындарын едәуір қысқарту. Оның іске қосылуы Еуразия ішіндегі сауда және инвестициялық әріптестікті дамыту үшін негіз болатын макроаймақтық көліктік-логистикалық жүйенің – еуразиялық көлік тірегінің қалыптасуына ықпал етер еді, - деп атап өтті Еуразиялық тұрақтандыру және Даму Қоры жобалық блогының атқарушы директорының орынбасары – бас экономис Евгений Винокуров Таяу Шығыс - 2022 конференциясының төртінші сессиясында сөйлеген сөзінде [14].

Және бүгінде «Солтүстік – Оңтүстік» ККМ-нің табысты жұмыс істеуіне ықпал ететін бірқатар факторлар бар. Олардың қатарында – ЕАЭО – ның Үндістанмен, Иранмен және Оңтүстік Азия мен Парсы шығанағының басқа елдерімен өзара іс-қимылын жандандыру, «Солтүстік-Оңтүстік» ККМ-нің ендік көлік маршруттарымен тоғысу әлеуетінің де едәуір болуы, цифрландыру процестерін жеделдету және қаралатын климаттық мәселелер бар. Зерттеулерде «Солтүстік – Оңтүстік» ККМ жүк әлеуетіне баға берілді, онда 2030 жылға

қарайғы перспективада жүк тасымалдау потенциалы 14,7-ден 24,5 миллион тоннаға дейін құрайтыны болжанады.

Көлік саласының алдына жаңа сын-қатерлер мен бірқатар логистикалық шектеулер қоятын, санкцияларға байланысты пайда болған 2022 жыл, «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізінің дамуына жаңа серпін берді – бұған дейін Балтық бассейні порттары арқылы жөнелтілетін экспорттық жүк ағындарын біртіндеп қайта бағдарлау жүріп жатыр.

Бүгінгі күні «Солтүстік-Оңтүстік» ККМ маршруттарында кешенді логистикалық сервистерді дамыту және көлік қызметтерін жетілдіру Еуразиялық әріптестікті және ЕАЭО елдерінің Кавказ, Иран, Үндістан елдерімен байланыстарын нығайту, сондай – ақ Каспий бассейні, Парсы шығанағы елдерінен және Үндістаннан Ресей инфрақұрылымына және бұдан арықарай т. б. транзиттік ағындарды тарту үшін экономикалық жағынан ақталған шаралар болып табылады.

Қорытынды

Иранның Орталық Азияға қатысты сыртқы саяси стратегиясын және аймақ елдерімен екіжақты байланыстардың жағдайын, санкциялар кезіндегі және санкциялар бәсеңдегеннен кейінгі Иранның Орталық Азия елдерімен көлік логистикасы саласындағы ынтымақтастығы қарастырылды.

2014 жылы Қазақстан–Түрікменстан–Иран («Солтүстік – Оңтүстік» ККМ Шығыс бағыты) тікелей теміржол бағытының пайдалануға

берілуі, 2016 жақпанда Шығыс Қытайдан Парсы шығанағы нарықтарына жүктерді (10 тәулік) жылдамдықпен жеткізудегі алғашқы логистикалық шешім болып табылатын Қытай – Қазақстан – Түрікменстан – Иран жаңа бағытының ашылуы екі жақты және көп жақты келісімдердің нәтижесі. Көптеген ауқымды жобалар бар және қайта жаңғыртылуда.

Иранның аймақ елдерімен ынтымақтастығы сауда, энергетика, көлік, мұнай-газ саласы сияқты салаларда мүмкіндігі мол. Бұл ретте ұзақ мерзімді перспективада мұндай ынтымақтастық Иранның сыртқы саясаты басымдықтарының бірі болады.

Сонымен қатар, Иранның Орталық Азияға «қақпа» рөлін және мұнай-газ құбырлары мен көлік жолдарының транзиттік бағытын қамтамасыз ету міндеттері АҚШ-тың Иранға қарсы санкцияларымен және ОА аймағындағы АҚШ-Ресей геосаяси бәсекелестігімен қиындады. Бүгінгі таңда Иранның қатысуымен Орталық Азия аумағынан жоспарланған мұнай-газ жобаларының көпшілігі аяқталған жоқ, бұл негізінен ағымдағы геосаяси күрестің нәтижелеріне, соның ішінде Иранның төңірегіндегі ахуалдарға байланысты болды. Сонымен қатар, Иранға қарсы санкциялардың Орталық Азиядағы экономикалық процестерге ұзақ мерзімді теріс әсері ОА мемлекеттерін ең ыңғайлы, сенімді және болжамды инвестор ретінде Қытайға бағыттайды. Тегеран мен ОА елдері белгілі бір мәмілеге келу және позицияларды жақындастыру арқылы Каспий ынтымақтастығын жандандыруда.

Әдебиеттер тізімі

1. Грозин А.В. Политика и интересы Ирана в Центральной Азии с учетом энергетического и логистического факторов // Геоэкономика энергетике, 2020, №3 (11). – С. 106–130.
2. Месамед В.И. Иран в Центральной Азии: два десятилетия диалога. – Москва: Институт Ближнего Востока. – 2010. – 268 с.
3. Пархомчик Л. Модификация внешнеполитических ориентиров Ирана в Центральной Азии. [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://cabar.asia/ru/lidiya-parhomchik-modifikatsiya-vneshnepoliticheskikh-orientirov-irana-v-tsentralnoj-azii/> (дата обращения: 01.07.2022).
4. Иран+5? Выгоды и вызовы центральноазиатской пятерки (часть 2). 29 МАЯ, 2018. [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://www.caa-network.org/archives/13248> (дата обращения: 01.07.2022).

5. Хурсанд Хуррамов. Новый транспортный коридор и «зависшая» судьба железной дороги из Китая в Таджикистан. . [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://rus.ozodi.org/a/30670099.html> (дата обращения: 01.07.2022).
6. Зверинцева Т. Искусство продавать по-туркменски, 2019. Поможет ли «Газпром» Ашхабаду справиться с экономическим кризисом. . [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://fergana.agency/articles/106852/>, (дата обращения: 01.07.2022).
7. Быть или не быть железной дороге Китай-Иран через Таджикистан. Дата обращения 01.2019 (обновлено: 16:20 07.04.2021). [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://tj.sputniknews.ru/20190130/zheleznaya-doroga-china-iran-tajikistan-1028130232.html> - (дата обращения: 01.07.2022).
8. Открылся железнодорожный коридор «Север – Юг», связавший Иран, Туркменистан и Казахстан. 3 декабря 2014, Архив. ИТАР-ТАСС/ Валерий Аршавский. [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1620117?utm_source=google.com&utm_medium=organic&utm_campaign=google.com&utm_referrer=google.com (дата обращения: 01.07.2022).
9. Иран и Центральная Азия: возможен ли новый транспортный прорыв? [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://portnews.ru/digest/print/14262/?backurl=/digest/> - (дата обращения: 01.07.2022).
10. Транспортный коридор Север – Юг. [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%> (дата обращения: 01.07.2022).
11. Международный транспортный коридор «Север-Юг». [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://ru.sputnik.kz/20220609/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-25437461.html>. (дата обращения: 01.07.2022).
12. Подписан дополнительный протокол к Ашхабадскому соглашению. [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://business.com.tm/ru/post/9023/podpisan-dopolnitelnyi-protokol-k-ashhabadskomu-soglasheniyu>. (дата обращения: 01.07.2022).
13. Казахстан присоединился к Ашхабадскому соглашению. [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://www.egemen.kz/article/195579-kazakhstan-prisoedinilsya-k-ashkhabadskomu-soglasheniyu> (дата обращения: 01.07.2022).
14. Евгений Винокуров «Север – Юг»: строительство транспортного каркаса Евразии. [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/sever-yug-stroitelstvo-transportnogo-karkasa-evrazii/> (дата обращения: 01.07.2022).

А.И. Молдалиева, П.К. Килыбаева

Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

Сотрудничество Ирана и стран Центральной Азии в транспортно-логистической сфере (1990 – 2022 гг.)

Аннотация. В статье анализируются основные интересы Ирана в Центральной Азии. Также рассматривается содержание и влияние энергетического, транспортно-логистического факторов на стратегию Ирана касательно сотрудничества Тегерана и Центральной Азии. Авторы уделяют особое внимание на проекты в сфере энергетики и коммуникации. Статья завершается выводом о том, что основными направлениями сотрудничества Ирана и Центрально-Азиатского региона является формирование транспортной инфраструктуры по концепции международного транспортного коридора «Север-Юг», также производство и экспорт энергетики, газа и нефти. Прогнозы иранской стороны, связанные с реализацией ряда масштабных транспортно-логистических проектов, ставят вопрос о необходимости внесения корректив в ее политику. О политике КСИР в Центральной Азии писали и обсуждали мало, и, похоже, он был менее активен в этом регионе. Возобновление и ужесточение американских санкций поставило экономику Ирана в тяжелое положение. В таких случаях возникают значительные трудности в реализации крупных инфраструктурных проектов, как из-за отсутствия необходимого объема финансирования, так и из-за различных геополитических условий. В последние годы стратегия Ирана оставалась очень осторожной и противоречивой. С одной стороны, Тегеран пытается укрепить региональное энергетическое партнерство независимо от интересов и давления США. В связи с этим Иран укрепляет двусторон-

нее сотрудничество в области энергетики со странами ОАЕ. Снятие санкций с Исламской Республики Иран в январе 2016 года открыло новый этап развития.

Ключевые слова: Исламская Республика Иран, Центральная Азия, Туркменстан, Таджикистан, Казахстан, Кыргызстан, транспортная логистика, международный транспортный коридор, санкция.

A.I. Moldaliyeva, P.K. Kilybayeva

L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan

Cooperation of Iran and Central Asian countries in the transport and logistics sector (from 1990 to 2022)

Abstract. The article analyzes the main interests of Iran in Central Asia. There are also considered content and influence of energy, transport, and logistics factors on Iran's strategy regarding cooperation between Tehran and Central Asia. The authors pay special attention to projects in the field of energy and communications. The article ends with the conclusion that the main areas of cooperation between Iran and the Central Asian region are the formation of transport infrastructure according to the concept of the international transport corridor «North-South», as well as the production and export of energy, gas, and oil. The Iranian side's forecasts related to the implementation of a number of large-scale transport and logistics projects raise the question of the need to make adjustments to its policy. Little has been written or discussed the IRGC's policy in Central Asia, and it appears to have been less active in the region. The resumption and tightening of US sanctions have put Iran's economy in a difficult position. In such cases, significant difficulties arise in the implementation of large infrastructure projects, both due to the lack of the necessary amount of funding and due to various geopolitical conditions. In recent years, Iran's strategy has remained very cautious and controversial. On the one hand, Tehran is trying to strengthen the regional energy partnership, regardless of US interests and pressure. In this regard, Iran is strengthening bilateral cooperation in the field of energy with the OAU countries. The lifting of sanctions against the Islamic Republic of Iran in January 2016 opened a new stage of development.

Keywords: Islamic Republic of Iran, Central Asia, Turkmenistan, Tajikistan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, transport logistics, international transport corridor, sanction.

References

1. Grozin A.V. Politika i interesy Irana v Tsentral'noy Azii s uchetom energeticheskogo i logisticheskogo faktorov. Geoekonomika energetiki [Policies and Interests of Iran in Central Asia with Consideration of Energy and Logistics Factors. Geo-Economics of Energy]. 2020. No.3 (11). P. 106–130, [in Russian].
2. Mesamed V.I. Iran v Tsentral'noy Azii:dva desyatiletia dialoga [Iran in Central Asia: Two Decades of Dialogue]. (Institut Blizhnego Vostoka, Moscow, 2010, 268 p.), [in Russian].
3. Parkhomchik L. Modifikatsiya vneshnepoliticheskikh oriyentirov Irana v Tsentral'noy Azii [Modification of Iran's foreign policy guidelines in Central Asia]. Available at: <https://cabar.asia/ru/lidiya-parhomchik-modifikatsiya-vneshnepoliticheskikh-orientirov-irana-v-tsentralnoj-azii/> [in Russian]. (accessed 01.07.2022).
4. Iran+5? Vygody i vyzovy tsentral'noaziatskoy pyaterki (chast' 2). May 29, 2018 [Iran+5? Benefits and challenges of the Central Asian Five (Part 2). 29 MAY, 2018]. Available at: <https://www.caa-network.org/archives/13248> - [in Russian]. (accessed 01.07.2022).
5. Khursand Khurramov. Novyy transportnyy koridor i «zavishhaya» sud'ba zheleznoy dorogi iz Kitaya v Tadzhiqistan. [New Transport Corridor and the Hanging Fate of the Railroad from China to Tajikistan]. Available at: <https://rus.ozodi.org/a/30670099.html> [in Russian]. (accessed 01.07.2022).
6. Zverintseva T. Iskusstvo prodavat' po-turkmenski, 2019. Pomozhet li «Gazprom» Ashkhabadu spravit'sya s ekonomicheskim krizisom [The Art of Selling in Turkmenistan, 2019. Will Gazprom help Ashgabat cope with the economic crisis]. Available at: <https://fergana.agency/articles/106852/>, [in Russian]. (accessed 01.07.2022).
7. Byt' ili ne byt' zheleznoy doroge Kitay-Iran cherez Tadzhiqistan [To be or not to be China-Iran railroad through Tajikistan]. Available at: <https://tj.sputniknews.ru/20190130/zheleznaya-doroga-china-iran-tajikistan-1028130232.html> [in Russian]. (accessed 01.07.2022).

8. Otkrylsya zheleznodorozhnyy koridor «Sever – Yug», svyazavshiy Iran, Turkmenistan i Kazakhstan. December 3, 2014, Arkhiv. ITAR-TASS [North-South railway corridor linking Iran, Turkmenistan, and Kazakhstan opened. December 3, 2014, Archive. ITAR-TASS]. Available at: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1620117?utm_source=google.com&utm_medium=organic&utm_campaign=google.com&utm_referrer=google.com [in Russian]. (accessed 01.07.2022).
9. Iran i Tsentral'naya Aziya: vozmozhen li novyy transportnyy proryv? [Iran and Central Asia: is a new transport breakthrough possible?]. Available at: <https://portnews.ru/digest/print/14262/?backurl=/digest/> [in Russian]. (accessed 01.07.2022).
10. Transportnyy koridor Sever - Yug [Transport corridor «North - South»]. Available at: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%> [in Russian]. (accessed 01.07.2022).
11. Mezhdunarodnyy transportnyy koridor «Sever-Yug» [international transport corridor «north-south»]. Available at: <https://ru.sputnik.kz/20220609/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-25437461.html>. [in Russian]. (accessed 01.07.2022).
12. Podpisan dopolnitel'nyy protokol k Ashkhabadskomu soglasheniyu [Additional protocol to Ashgabat agreement was signed]. Available at: <https://business.com.tm/ru/post/9023/podpisan-dopolnitelnyi-protokol-k-ashkhabadskomu-soglasheniyu>. [in Russian]. (accessed 01.07.2022).
13. Kazakhstan prisoyedinilsya k Ashkhabadskomu soglasheniyu [Kazakhstan joined the Ashgabat Agreement]. Available at: <https://www.egemen.kz/article/195579-kazakhstan-prisoedinilsya-k-ashkhabadskomu-soglasheniyu>. data obrashcheniya 15 Noyabrya, 2018 [in Russian]. (accessed 01.07.2022).
14. Yevgeniy Vinokurov «Sever – Yug»: stroitel'stvo transportnogo karkasa Yevrazii. [«North-South»: the construction of the transport framework of Eurasia]. Available at: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/sever-yug-stroitelstvo-transportnogo-karkasa-evrazii/> [in Russian]. (accessed 01.07.2022).

Авторлар туралы мәлімет:

Молдалиева Акдидар Икиласовна – Аймақтану кафедрасының 2 курс докторанты, халықаралық қатынастар факультеті, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университететі, Астана, Қазақстан.

Килыбаева Пану Калынбаевна – тарих ғылымдарының кандидаты, Аймақтану кафедрасының доценті, халықаралық қатынастар факультеті, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университететі, Астана, Қазақстан.

Moldalievа Akdidar Ikiласovna – The 2nd year doctoral student, Department of Regional Studies, Faculty of International Relations, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.

Kilybaeva Panu Kalynbaevna – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of Regional Studies, Faculty of International Relations, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.