

**А. Вахшитех**

*Ресей халықтар достығы университеті, Мәскеу, Ресей
(E-mail: ahmadvakhshiteh@gmail.com)*

Иранның «Энзели» экономикалық аймағын «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізі шеңберінде дамыту

Аңдатпа. Үндістан, Иран және Ресей тарапынан басталған «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізі қазіргі уақытта Парсы шығанағы арқылы Солтүстік Еуропа мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдерін байланыстыратын ең перспективалы бағыттардың біріне айналууда. Алайда халықаралық көлік дәліздерінің бәсекелестігін күшейту және Иранға, сондай-ақ Ресейге қатысты санкциялық режим «Солтүстік-Оңтүстік» ХҚД рентабельділігі мен өзін-өзі қамтамасыз етуін қамтамасыз етудің қосымша тетіктерін құру қажеттілігі туралы мәселені қойып отыр. Осыған байланысты экономикалық өзара іс-қимылды жандандыру үшін маршрут бойында арнайы экономикалық аймақтар құрудың өзектілігі артып келеді. Иран бұл жобада стратегиялық орын алады. Иранға көп нәрсе тәуелді және Иран үкіметі шекаралас аймақтарда, атап айтқанда Каспий аймағында арнайы экономикалық аймақтар құру мәселесіне көп көңіл бөледі.

Мақалада Иранның ең табысты және жылдам дамып келе жатқан экономикалық аймақтарының бірі және «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізін дамыту жолындағы маңызды буын ретінде «Энзели» еркін экономикалық аймағына талдау жасалады.

Түйін сөздер: Иран Ислам Республикасы, «Энзели» еркін экономикалық аймағы, «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізі.

DOI: <https://doi.org/10.32523/2616-6887/2021-136-3-72-81>

Түсті: 27.07.2021 / Жарияланымға рұқсат етілді: 02.08.2021

Кіріспе

Халықаралық көлік дәліздерін (ХҚД) дамытуда екі негізгі тәсіл ерекшеленеді – функционалдық және процестік. Функционалдық тұрғыдан келгенде халықаралық көлік дәліздері деп көліктің бірнеше түрімен қызмет көрсетілетін әлеуметтік-экономикалық белсенділік орталықтары арасында жолаушылар мен жүктерді жаппай тасымалдаудың белгілі бір бағыты (маршруты) түсініледі. Бұл бағыттың (маршруттық) дамыған инфрақұрылымы бар, оның көмегімен интермодальдық технология толық көлемде іске асырылады. Осылайша, функционалды көзқарас тұрғысынан ХҚД элементтер мен олардың арасындағы арнайы байланыстар жиынтығы ретінде қарастырылады. ХҚД элементтерінің арасында автомагистральдар, темір жол, энерготрафика жүйелері және телекоммуникациялық арналар ерекшеленеді.

Процесс тәсілі кез-келген іс - әрекет пайдаланылатын кіріс ресурстары шығысқа айналатын процесс ретінде қарастырылады (қызмет немесе процесс нәтижесі). Процесс кірістер мен шығыстарды түрлендіретін өзара байланысты ресурстар мен өзара әрекеттесетін қызмет түрлерінің жиынтығы ретінде анықталады.

ХДМ жұмыс істеуін қамтамасыз ететін барлық процестер олардың осыған қосқан үлесіне қарай мынадай түрлерге бөлінеді:

- 1) көліктік-логистикалық қызметтер көрсетуді жүзеге асыратын негізгі процестер;
- 2) негізгі процестерді жүзеге асыру үшін қажетті жағдайларды жасайтын көмекші процестер;
- 3) ұйымдастырушылық функцияларды орындайтын және негізгі және қосалқы процестердің тиімділігін арттыруға бағытталған басқару процестері [1].

«Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізі (International North-South Transport Corridor – INSTC) – бұл Парсы шығанағы арқылы Солтүстік Еуропа мен Үндістанды (Оңтүстік-Шығыс Азия) байланыстыратын 7200 шақырымдық теңіз, автомобиль және теміржол бағыты үшін жалпы анықтама. Бұл осы бағыттағы ең қысқа мультимодальды көлік бағыты. Дәліздің есептік өткізу қабілеті-жылына 20-дан 30 миллион тоннаға дейін жүк. Қазіргі уақытта жүк Суэц каналының бағыты бойынша өтетін 40-60 күнмен салыстырғанда транзит уақытын 25-30 күнге дейін қысқартуға болады.

Зерттеу әдістері

«Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізін талдау мақсатында географиялық детерминизм, қатысушы елдердің геостратегиялық орналасуын талдау, сондай-ақ хронологиялық оқиғаларды талдау әдістері қолданылды.

Талқылау және нәтижелер

«Солтүстік-Оңтүстік» ХКТ Үндістан, Иран және Ресейдің бірлескен бастамасы болып табылады және мүше мемлекеттер арасындағы көлік ынтымақтастығын дамыту мақсатында 2000 жылғы 12 қыркүйекте Санкт-Петербуркте қол қойылған үкіметаралық келісім негізінде құрылады [2]. Кейіннен ХКТ құрамы оған он бір жаңа мүшені енгізу есебінен кеңейтілді, атап айтқанда: Әзірбайжан Республикасы, Армения Республикасы, Қазақстан Республикасы, Қырғыз Республикасы, Тәжікстан Республикасы, Түркия Республикасы, Украина Республикасы, Беларусь Республикасы, Оман, Сирия, Болгария (байқаушы). Сонымен қатар, Финляндия, Эстония, Латвия және Пәкістан сияқты әлемнің көптеген елдері жобаға қосылуға қызығушылық білдірді; Түркіменстан сияқты басқалар ресми мүше болмауы мүмкін, бірақ олармен байланысты болуы мүмкін; Мьянма, Таиланд, Камбоджа, Лаос және Вьетнам сияқты тағы басқалар Үндістанмен Үндістан-Мьянма-Таиланд автомобиль жолының жобасы және Шығыс-Батыс транспорт дәлізі арқылы Үндістанмен байланысты болуы керек, бұл ХҚД-нің Оңтүстік-Шығыс Азияға болашақта кеңеюіне мүмкіндік береді.

Көптеген қатысушы елдер үшін бұл жоба стратегиялық маңызды және ұзақ мерзімді сипатқа ие болады. Негізгі мақсаттар көлік жүйесінің тиімділігін арттыру, қатысушы елдер көлігінің барлық түрлері (автомобиль, теміржол, өзен, теңіз және әуе) арқылы әлемдік нарыққа қол жеткізуді қамтамасыз ету, жүк және жолаушы тасымалдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, көлік саясатын үйлестіру, көлік саласындағы барлық провайдерлер үшін тең, кемсітпейтін жағдайларды қамтамасыз ету болып табылады.

Негізгі міндеттердің ішінде келісім атап өтілді: жүк пен адамдарды тасымалдауға кететін уақытты азайту, көлік шығындарының құнын азайту, құжаттама мен процедураларды жеңілдету және біріздендіру (кеден ережелерін қоса) [2]. Еуразиядағы халықаралық жобалардың қатаң бәсекелестігі жағдайында осы халықаралық көлік жолының

экономикалық өміршеңдігі маңызды мәселе болып табылады – бұл қытайлық «Бір белдеу – бір жол» бастамасы және америкалық Жаңа Жібек жолы бастамасы және Laris Lazuli/«Лазурит» мультимодальдық көлік-транзиттік дәліз жобасы (Ауғанстан-Түрікменстан-Өзербайжан-Грузия-Түркия).

Бұл сұрақтың жауабы «Солтүстік-Оңтүстік» ККМ-нің кешенді толтырылуы, ККМ-ге екі негізгі көзқарастың үйлесуі: функционалдық және процестік. Бұл тек көлік дәлізі ғана емес, көлік дәлізінің жұмыс істеуі үшін жасалатын көп функциялы экономикалық аймақ болуы тиіс. Бәсекеге қабілеттілік пен рентабельділікті арттыру, әлеуетті барынша пайдалану нұсқаларының бірі-бұл ККМ маршруты жолы бойынша ерекше экономикалық аймақтар құру. Мысал ретінде Иранда құрылып жатқан «Энзели» еркін экономикалық аймағын (бұдан әрі-АЭА) қарастырайық.

Таяу Шығыс, Оңтүстік Кавказ және Орталық Азия өңірлерінің қиылысында, Еуропа мен Азия арасындағы стратегиялық маңызды сауда маршруттарының қиылысында орналасқан Иран тиімді геосаяси жағдайға ие. Иранның экономикалық және қаржылық саясатына әсер етудің айқындаушы факторы ұзақ уақыт болды және қазір тағы да АҚШ пен оның одақтастарының ел экономикасының отын-энергетика және қаржы секторларына қатысты біржақты санкциялары болып табылады, бұл Иран басшылығын елдің валюталық-қаржылық жағдайына ерекше назар аударуға ғана емес, сондай-ақ өндірістік құрылымдарды, қаржы ұйымдарын және тұтастай алғанда экономиканы санкциялық шектеулердің әсеріне бейімдеудің жаңа жолдарын іздеуге мәжбүр етеді.

Еркін және ерекше экономикалық аймақтарды құру-ИИР басшылығының экономикалық саясатының, оның ішінде санкциялық режимді еңсерудің маңызды бағыттарының бірі. Қазіргі уақытта Иран жеті еркін («Кешм», «Киш», «Чабахар», «Энзели», «Арас», «Арванд» және «Маку») және 16 арнайы экономикалық аймақ (АЭА) жұмыс істейді.

Ирандағы еркін экономикалық аймақтардың жұмыс істеу шарттарын толығырақ қарастырайық. АЭА аумағындағы коммерциялық компаниялардың қызметі тиісті заңдармен және заңнамалық актілермен реттеледі:

- «Иранның еркін экономикалық аймақтарын құру және басқару туралы» заң;
- Иран АЭА инвестициялау ережелері;
 - Иран АЭА-на импорт пен экспорт ережесі;
 - АЭА аумағында валюта айналысының ережесі;
- АЭА аумағында кәсіпорындарды, мүліктік және зияткерлік құқықтарды тіркеу туралы заң;
- АЭА аумағында жұмыс күшін жалдау, сақтандыру және әлеуметтік қамсыздандыру қағидалары;
- АЭА аумағындағы жер мен табиғи ресурстарды пайдалану қағидалары.

АЭА аумағында валюталық операциялар бойынша ешқандай шектеулер жоқ, ал онда тіркелген кәсіпорындар барлық салықтарды төлеуден 15 жылға босатылады.

Еркін экономикалық аймақтар шетелдік капитал үшін өте тартымды. АЭА аумағында дербес заңды тұлға құқығына және Иранның негізгі аумағында филиалдар құру мүмкіндігіне ие толығымен шетелдік капиталы бар компанияларды тіркеуге болады [3].

Иранның еркін экономикалық аймақтары арасында «Энзели» АЭА ерекше орын алады. Бұл аталған АЭА Иранның Каспий өңірі елдерімен негізгі сауда орталығына айналуға тиіс екендігіне байланысты. «Энзели» АЭА аумағына Ресейден тауарлар импортының елеулі көлемі өтетін Энзели портының аумағы қосылған. Бірнеше ресейлік және бірлескен ресейлік-ирандық кәсіпорындар осы АЭА-ның резиденттері болып табылады.

«Энзели» еркін экономикалық аймағы Каспий теңізінің оңтүстік бөлігінде 9400 гектар жер мен 40 км жағалау жиегінде орналасқан және Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлік дәлізінде бола отырып және Иранның солтүстігіндегі неғұрлым белсенді порт орталығы бола отырып, маңызды стратегиялық көліктік және транзиттік позицияны алады.

Неліктен таңдау Гилян провинциясының пайдасына жасалды?

Ғасырлар бойы Гилян провинциясы Иран Ислам Республикасының солтүстік қақпасы болды. Ол Каспий теңізінің оңтүстік-батыс жағалауын бойлай созылып, солтүстігінде Әзірбайжанмен шектеседі (бұрын провинция Ресей империясы мен Кеңес Одағымен шектескен). Оның ауданы 14 мың шаршы километрден асады. Провинцияда екі жарым миллион адам тұрады. Әкімшілік орталығы-Ресеймен тығыз экономикалық байланыстармен танымал Решт қаласы.

Провинцияда өнеркәсіп пен ауыл шаруашылығы айтарлықтай дамыған. Өндіріс көлемі бойынша Гилян Иранның отыз бір провинциясының ішінде жетінші орында орналасқан. Решт ауданында әртүрлі өнімдер шығаратын екі жүзге жуық кәсіпорын бар. Тоқыма, болат, электронды, мұнай-газ өнеркәсібінің қарқынды дамуына қарамастан, ауыл шаруашылығы аймақтың әл-ауқатының негізгі көздерінің бірі болып қала береді. Ол Гилян ЖІӨ-нің 20% құрайды. Оның даму деңгейі бойынша провинция Иранда төртінші орында.

Гилян провинциясы Иранның солтүстік қақпасы деп кездейсоқ аталмайды. Ежелгі заманнан бері ол арқылы Ресей мемлекетінен жол жүрді, ал жақында мұндай жолдар көбейе бастады. Әзірбайжанмен шекарада Астара қаласы арқылы автомобиль жолы өтеді. Онда солтүстіктен және кері бағытта жүктердің негізгі ағыны өтетін кеден орналасқан. Бұдан басқа, провинция «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізінің құрамдас бөлігіне айналды.

Солтүстік көршілермен жүк ағыны мен жолаушылар қатынасын арттыру үшін Иран билігі Иран, Әзірбайжан және Ресей темір жолдарын қосу мақсатында «Солтүстік-Оңтүстік» дәлізі бойынша Казвин-Решт-Энзели-Астара дамыған теміржол құрылымын құру туралы шешім қабылдады.

Жол салу туралы үшжақты келісімге 2005 жылы қол қойылды. Иран учаскесіндегі Казвин-Решт-Энзели-Астара темір жолының ұзындығы 375 шақырымды құрауы тиіс.

Жоба аясында жалпы ұзындығы 17 шақырым болатын 82 көпір және жалпы ұзындығы 22 шақырым болатын 53 тоннель салынуы тиіс. Ұзақ мерзімді жоспарларға сәйкес, бұл жол Әзірбайжан мен Ресей темір жолдарының құрылымына үйлесімді түрде енеді.

Жобаны іске асырғаннан кейін Ресей мен Иран Еуропа мемлекеттерімен темір жолмен байланысады, бұл Азия мен оңтүстік-шығыс аймақтарға, атап айтқанда Үндістан мен Индокытай түбегінің мемлекеттеріне жіберілетін жүктердің жеткізілімі мен құнын едәуір төмендетеді, сондай-ақ қазіргі тынышсыз Суэц каналы арқылы немесе жалпы Африка арқылы жүктерді жіберу қажеттілігін жояды.

Сонымен бірге, «Солтүстік-Оңтүстік» бағытының түпкілікті іске асырылуын күтпестен, «Әзірбайжан темір жолдары» ЖАҚ жүк тасымалдаушылары үшін уақытша бағытты бастай отырып, жүк транзиті үшін күреске қосылды. Үндістаннан, Ираннан және басқа елдерден жүктерді Иран Рештіне теміржол арқылы тасымалдайтын және сол жерден Әзірбайжанға автомобиль көлігімен жеткізетін схема жасалды.

2016 жылдан бастап бұл уақытша бағыт өзінің өміршеңдігін ғана емес, сонымен бірге айтарлықтай тиімділігін дәлелдеді. Бұл бағытта Ираннан Ресейге мыңдаған тонна жүк жеткізілді.

Жобаны іске асыру жай ғана емес, негізінен қаржы ресурстарының жетіспеушілігінен, сондай-ақ АҚШ-тың Иранға қатысты санкциялық режимінің қатаңдауынан болады. Дегенмен, біртіндеп толық аяқталуға жақындап келеді.

«Солтүстік-Оңтүстік» ХҚД дамыту үшін Решт – Астара (Иран) – Астара (Әзірбайжан) жаңа теміржол желісін пайдалануға беру мерзімдері үлкен маңызға ие. Ү.ж. 27 наурызында Иран мен Әзірбайжанның жоғары лауазымды өкілдерінің қатысуымен астық жүктерін ауыстырып тиеуге арналған терминалдың және Астара-Астара теміржол учаскесінің бірінші кезеңінің ашылу рәсімі өтті.

«Солтүстік-Оңтүстік» дәлізін толық іске қосу үшін Иран тарапына Решт – Казвин

жолының учаскесін (164 километр) аяқтау ғана қалады. Иран тарапы жобаны іске асырудың кешігуін қаржы ресурстарының жоқтығымен¹ түсіндіреді. Сол сияқты, тағы бір жетіспейтін буын – Әзірбайжан шекарасындағы Иранның Каспий маңы қаласы Астара мен Решті байланыстыратын стандартты ұзындығы 167 шақырымдық теміржол желісі. Бірақ «Солтүстік-Оңтүстік» жобасының Әзірбайжан жағы үшін стратегиялық маңыздылығын ескере отырып, Әзірбайжан шығындардың бір бөлігін – шамамен 500 млн. АҚШ долларын өзіне алды.

Әзербайжан Президенті Ильхам Әлиев ағымдағы жылдың наурыз айында Иранға жасаған ресми сапары барысында «Солтүстік-Оңтүстік» жобасының бір бөлігі болып табылатын Иранмен бірлесіп салынып жатқан Астара-Решт темір жолы бүкіл Еуразия аймағы үшін жаңа мүмкіндіктер ашатынын» мәлімдеді.

Сапар барысында Әзірбайжан мен Иранның Каспий теңізіндегі бірлескен жұмысы және Астара-Решт темір жолының құрылысы туралы бірқатар құжаттарға қол қойылды [4].

Солтүстік көршілермен сауда жасау үшін құрлық пен әуе жолдарынан басқа, Гилян провинциясында бірнеше теңіз порттары құрылды. Олардың негізгісі - Энзели жүк порты. Ол шетелдік кәсіпкерлердің қажеттіліктерін қамтамасыз ете алатын заманауи инфрақұрылымға ие. Энзели портында жылына 6 миллион тоннаға дейін жүк түсіруге және тиеуге арналған 10 мамандандырылған айлақ бар. Оның ауданы 95 га құрайды және 6000 тоннаға дейін сыйымдылығы бар кемелерге қызмет көрсете алады. Портта ірі астық элеваторы бар. Паромдар мен кемелер одан Астрахань, Махачкала, Оля, Баку, Түрікменбашы және Каспийдің басқа да теңіз жағасындағы қалаларына барады.

Энзелиде орналасқан ИРСОТР және «Хазар Си Шиппинг Лайнс» компаниялары Иранның Каспий бойынша жүк тасымалдаушылары болып табылады. ИРСОТР компаниясы Кеңес Одағымен бірлесіп 1970 жылы құрылды, қазіргі уақытта ол Каспий бойынша ғана емес, Еділ мен Жерорта теңізі бойынша да тасымалдауды жүзеге асырады. Ол Каспийдегі жалғыз рефрижератор кемеінің иесі болып табылады. «Хазар Си Шиппинг Лайнс» көлік компаниясы 1992 жылы құрылған, оның иелігінде контейнерлерді, техниканы, үйінді және сусымалы жүктерді тасымалдау үшін жабдықталған он екі жаңа құрғақ жүк таситын кеме бар. Ол сонымен қатар Қара және Жерорта теңіздерінде жұмыс істейді.

Энзелидің еркін аймағы үш негізгі блоктан тұрады:

1-блок. Голшан ауданы және 2091 гектар жерді алатын сауда алаңы, оның ішінде - халық тығыздығы төмен ауылшаруашылық жерлер мен тұрғын аудандар, әдемі жағажайлар мен рекреациялық және туристік орындарға қол жетімділік.

2-блок. Хасанруд индустриалды паркі және шамамен 946 га аумақты алып жатқан аймақ, оған индустриалды парк және ұлттық саябақ аумақтары кіреді.

3-блок. Кеме жүктерін тиеу және түсіру үшін берілген аумағы 106 га Энзели айлағы.

«Энзели» АЭА артықшылықтары:

* Еділ мен Еділ-Дон каналы арқылы Еуропаның солтүстік және Оңтүстік порттарына оңай қол жеткізуге болады;

* Каспий бойынша Ресей, Түрікменстан, Қазақстан және Әзірбайжан порттарымен байланыс;

* ТМД елдерінің тұтыну нарықтарына кірме жолдардың болуы;

* Решт халықаралық әуежайына қосылу;

* Энзели – Решт – Казвин халықаралық автомагистралі;

* Мамандандырылған жұмыс күшінің болуы;

* Каспий теңізінің орасан зор газ және шикі мұнай кен орнына жанасу;

* Казвин – Энзели – Астара темір жолы;

* Иран астанасына жақын (Тегеран шамамен 360 км);

* 5 энергетикалық түйінге жақындық;

* Дамыған инфрақұрылым.

Заң және сауда преференциялары:

- * Кірістер мен активтерге салынатын салықтардан 20 жыл босату;
- * 100 % шетелдік иелену мүмкіндігі;
- * Иран мен шетел азаматтары үшін шексіз Инвестициялар мүмкіндігі;
- * Шетелдік инвестицияларды толық қорғау және кепілдендіру;
- * Капитал мен пайданы тегін аудару және репатриациялау;
- * Икемді банк және валюта жүйесі және валюта заңнамасы;
- * Импорт пен экспортты либералды реттеу жалпы жұмыс күшінің 10% дейін экспатриациялау мүмкіндігі;
- * Жұмысқа орналастырудың икемді және жеңілдетілген қағидалары, ережелері мен шарттары;
- * Аймақта өнім өндіру үшін импортталатын шикізат пен жабдыққа ешқандай салықтар мен алымдар алынбайды;
- * Қайта экспортталған тауарларға арналған қарапайым процедуралар;
- * Энзельдің еркін аймағында тауарларды түсіруге уақытты шектеудің болмауы;
- * Аймақта компанияны, өнеркәсіптік фирманы, институтты және зияткерлік меншікті қарапайым тіркеу;
- * Банктердің және кредиттік ұйымдардың ирандық және шетелдік филиалдарын, сондай-ақ сақтандыру институттарын құру мүмкіндігі;
- * Жүктерді тасымалдау және қандай да бір шектеусіз кері экспорттау;
- * Шетелдік немесе ирандық азаматтарының жүктерді тасымалдауы;
- * Өнеркәсіп, сауда, туризм және қызмет көрсету салаларында инвесторлар үшін жер учаскелерін беру;
- * Өнеркәсіптік, мұнай-химия және өндірістік орталықтарға жақындық;
- * Банктік және кредиттік, сақтандыру, кедендік және басқа да ілеспе қызметтер желісі;
- * Жүктерді тиеу, түсіру және өңдеуге арналған заманауи жабдықтар;
- * Белсенді басқаруды қолдау.

Тиімділіктің маңызды экономикалық индикаторы жаңа операторларды тарту болып табылады. 2018 жылдың бірінші сәуірінен қыркүйек айының соңына дейін «Энзели» АЭА аумағында экономикалық операторлар үшін 1169 лицензия берілді, өткен жылдың ұқсас кезеңінде шығарылған 1058 лицензиямен салыстырғанда, яғни олардың 10,5% өсуі орын алды. Берілген лицензиялар автомобиль және техникалық саладағы қызметтерге, ауылшаруашылық қызметіне, қонақ үйлер құрылысына, тұрғын үй кешендерінің құрылысына, қызмет көрсету орталықтарына және рекреациялық кешендердің құрылысына қатысты болды.

Ішкі инвестициялық жобалардың құны ағымдағы жылдың бірінші жартысында 3447 млрд.риалды құрады – өткен жылдың бірінші жартыжылдығындағы 2963 млрд. риалмен салыстырғанда – өсу көрсеткіші 16% құрады.

«Энзели» АЭА-дағы шетелдік инвестициялық жобалардың мөлшері осы кезеңде 2,5 млн.доллармен салыстырғанда 6,5 млн. АҚШ долларды, сонымен қатар, өткен жылы өсіп, 172% құрады [5].

ИИР президенті Хасан Роухани министрлер кабинетінің жақында өткен отырысында (2018 ж.қараша) шекаралас провинциялар АҚШ-тың санкциялар режимі аясында көршілермен сауда байланыстарын кеңейту үшін ерекше және жоғары жауапкершілікке ие екенін айтты. Ол бірнеше күн бұрын Үкімет импортты экспортқа айырбастамай-ақ рұқсат ете отырып, еркін сауда аймақтарында сауданы жеңілдетуге бағытталған саясатты қабылдағанын атап өтті. Роухани сонымен қатар шекаралас провинцияларды шекара нарықтарын дамытуға және санкциялардың салдарын жою үшін көрші елдермен сауда қатынастарын кеңейтуге көп күш салуға шақырды. «Санкциялар кезінде экономикалық және сыртқы жүктемелер бар, бірақ есептелген шаралар мен берік экономикалық құрылыммен ешқандай күшті жер сілкінісі мен діріл адамдардың өміріне әсер ете алмайды», – деді ИИР Президенті [6].

Қорытынды

Қорыта келе, «Энзели» АЭА қызметінің тиімділігі ИИР-дағы ішкі әлеуметтік-экономикалық жағдай үшін де маңызды, бірақ сондай-ақ «Солтүстік-Оңтүстік» ККМ шеңберінде ерекше экономикалық аймақты қалыптастыру үшін қосымша мүмкіндіктер жасауға қабілетті. Иранның тәжірибесін қазірдің өзінде Ресей тарапы талдап жатыр.

Иранның «Энзели» еркін экономикалық аймағының тәжірибесі «Лотос» ерекше экономикалық аймағын құру кезінде пайдаланылады. Лотос АЭА 2014 жылы Астрахань облысында (Нариман ауданы), Еділ өзенінің жағасында құрылды және Каспийдегі жалғыз ресейлік АЭА болып табылады, бұл тұрғындарға айтарлықтай салық жеңілдіктері мен еркін кедендік аймақ режимін ұсынады. Ынтымақтастық туралы келісімге «Энзели» және «Лотос» басшылары 2017 жылғы 26 қазанда сауда-экономикалық ынтымақтастық жөніндегі тұрақты Ресей-Иран комиссиясының өнеркәсіп саласындағы ынтымақтастық жөніндегі жұмыс тобының төртінші отырысы шеңберінде қол қойды.

Ресей мен Иран экономикалық ынтымақтастықты жандандыруға, оның ішінде «Солтүстік-Оңтүстік» ККМ-нің қосымша мүмкіндіктері есебінен мүдделі. Ресей Федералды кеден қызметінің есебіне сәйкес, 2018 жылдың бірінші жартысында Ресейдің Иранмен тауар айналымы 945 181 000 АҚШ долларды құрады, ол 2017 жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда 28,3% - ға (208 503 000 АҚШ долл.) өсті [7].

Биыл қараша айының соңында Мәскеуде өткен көлік апталығы аясында Ресей Федерациясының Көлік министрі Евгений Дитрих пен Иран Ислам Республикасының Жол және қала құрылысы министрі Мохаммад Эсламидің кездесуі өтті.

Өңгіме көліктің барлық салаларындағы екіжақты ынтымақтастықтың қазіргі жағдайы және оны дамыту перспективалары туралы болды. Сондай-ақ ықтимал бірлескен жобалар талқыланды. Елдер арасында жолаушылар мен жүк тасымалының өскені атап өтілді. Екі министр де көлік саласындағы ынтымақтастықты кеңейтуге шақырды [8].

Ресей Федерациясы Мемлекеттік Думасының Көлік және құрылыс комитетінің төрағасы Евгений Москвичев кездесуде Ресей алдағы үш жылда Иранмен сауда-саттықтың 30 пайызынан астамына ұмтылады деп мәлімдеді. Ол сондай-ақ «ынтымақтастықты нығайту мақсатында біз темір жолды күн тәртібіне қойдық» деп атап өтті [9].

Сонымен қатар, Қытай Халық Республикасы да осы бағытта белсенді жұмыс істеуде. Мәселен, 2018 жылғы 11 қарашада «Энзели» АЭА Директорлар кеңесінің төрағасы Басқарушы Директоры Доктор Реза Масрурдың Қытайға сапары кезінде «Энзели» АЭА мен Қытайдың экономикалық ынтымақтастық және инвестициялар қауымдастығы арасында өзара түсіністік туралы Меморандумға қол қойылды. Құжатқа екі тарап екіжақты қатынастар мен сауда қатынастарын, Иран мен Қытай арасындағы екіжақты сауда мен екіжақты экономикалық ынтымақтастықты нығайту, Иран компанияларының тікелей инвестициялары мен Иран жобаларын қаржыландыруды кеңейту, сондай – ақ байланыстарды кеңейту, инвестицияларға жәрдемдесу және Қытай – Қазақстан – Иран жаңа дәлізін («Энзели» еркін аймағы) дамыту мақсатында қол қойды. Реза Масрур мен Иран делегациясы Үрімшідегі еркін аймаққа барып, Қытай халықаралық сауда палатасының, экономикалық және инвестициялық ынтымақтастық қауымдастығының өкілдерімен, Бейжіңдегі еркін сауда аймағының директорларымен және Қытайдың жеке секторының экономикалық директорларымен арнайы кездесулер өткізді [10].

Осылайша, халықаралық көлік дәліздерінің бәсекесі және оларды ерекше экономикалық аймақтармен экономикалық толықтыру күшейе түсуде, сондықтан да, Ресей, Әзірбайжан және Үндістан «Солтүстік-Оңтүстік» ТМК басты локомотиві ретінде қытай тарапынан өткір бәсекелестікті назарға алып, уақыт пен мүмкіндіктерді жіберіп алмауы қажет.

Әдебиеттер тізімі

1. Транспортные коридоры в инновационном развитии экономики регионов. Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. Материалы международной научно-практической конференции 16 апреля 2009 года. -Москва, - 2009. - С. 62-64.
2. Intergovernmental agreement on International "North-South" Transport Corridor [Web resource]. - 2018. - URL: <http://instcorridor.com/wp-content/uploads/2018/01/Agreement.pdf> (accessed 03.12.2018).
3. Внешнеторговый путеводитель для российских участников внешнеэкономической деятельности. ИРАН. - Москва - 2016. - С. 12-13.
4. Алиев рассказал о значимости железной дороги Астара – Решт [Электрон.ресурс]. – 2018. – URL: <https://ria.ru/20180329/1517496632.html> (дата обращения: 03.12.2018).
5. Issuance of 1169 economic activity permit and absorption of 3447 billion riyals of domestic investment in Anzali Free Zone [Electronic resource]. -2018. - URL: http://anzalifz.ir/index.aspx?page_=news&lang=2&tempname=enblockshow&sub=0&PageID=2944&PageIDF=5&BlockName=tool_news_sample_enanzali_block323 (accessed 03.12.2018).
6. Пограничные провинции Ирана имеют особую ответственность за расширение торговых связей с соседями [Электрон.ресурс]. – 2018. – URL: <https://www.trend.az/iran/business/2986379.html> (дата обращения: 03.12.2018)
7. Торговый оборот между Ираном и РФ вырос на 28,3% [Электрон.ресурс]. – 2018. – URL: <http://iran.negusexpo.ru/news/trade-turnover-between-iran-and-russia-increased-by-28-3/> (дата обращения 03.12.2018).
8. Иран и Россия призвали к расширению сотрудничества в области транспорта [Электрон.ресурс]. – 2018. – URL: <https://www.trend.az/iran/business/2983245.html> (дата обращения 03.12.2018).
9. Москва стремится к 30-процентному увеличению торговли с Ираном [Электрон.ресурс]. – 2018. – URL: <https://www.trend.az/iran/business/2985755.html> (дата обращения 03.12.2018).
10. Expansion of economic relations, signing a memorandum of cooperation and the growth of trade exchanges from the China-Kazakhstan- Anzali Free Zone Corridor [Web resource]. – 2018. – URL: http://anzalifz.ir/index.aspx?page_=news&lang=2&tempname=enanzali&sub=0&PageID=2969&PageIDF=5&BlockName=tool_news_sample_enanzali_block62 (accessed 03.12.2018).

А. Вахшитех

Российский университет дружбы народов, Москва, Россия

Развитие иранской экономической зоны «Энзели» в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг»

Аннотация. Международный транспортный коридор «Север-Юг», инициированный со стороны Индии, Ирана и России, в настоящее время становится одним из наиболее перспективных маршрутов, соединяющих Северную Европу и страны Юго-Восточной Азии через Персидский залив. Однако усиление конкуренции международных транспортных коридоров и санкционный режим в отношении Ирана, а также России ставит вопрос о

необходимости создания дополнительных механизмов обеспечения рентабельности и самодостаточности МКТ «Север-Юг». В этой связи повышается актуальность создания вдоль маршрута особых экономических зон для активизации экономического взаимодействия. Иран в этом проекте занимает стратегическое место. От Ирана зависит очень многое, и иранское правительство большое внимание уделяет вопросу создания особых экономических зон в приграничных регионах, в частности в Каспийском регионе.

В статье дается анализ Свободной экономической зоны «Энзели» как одной из наиболее успешных и быстроразвивающихся экономических зон Ирана и важного звена на пути развития международного транспортного коридора «Север-Юг».

Ключевые слова: Исламская Республика Иран, Свободная экономическая зона «Энзели», международный транспортный коридор «Север-Юг».

A.Vakhshiteh

Peoples' Friendship University of Russia, Moscow, Russia

Anzali free trade zone in the framework of international North-South transport corridor

Abstract. The International North-South Transport Corridor, initiated by India, Iran and Russia, is now becoming one of the most promising routes connecting Northern Europe and the countries of Southeast Asia through the Persian Gulf. However, the increasing competition of international transport corridors and the sanctions regime against Iran, as well as Russia, raises the question of the need to create additional mechanisms to ensure the profitability and self-sufficiency of the INSTC. In this regard, the urgency of creating special economic zones along the route to enhance economic interaction is increasing. Iran has the strategic place in this project. Much depends on Iran and the Iranian government pays much attention to the creation of special economic zones in the cross border regions, particularly in the Caspian region.

The article provides an analysis of the Anzali Free Trade Zone as one of the most successful and rapidly developing economic zones of Iran and an important link in the development of the International North-South Transport Corridor.

Keywords: Islamic Republic of Iran, International North-South Transport Corridor – INSTC, Anzali Free Trade Zone.

References

1. Transportnyye koridory v innovatsionnom razvitii ekonomiki regionov. Sovet Federatsii Federal'nogo Sobraniya Rossiyskoy Federatsii. Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii [Transport corridors in the innovative development of the regional economy. Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation. Materials of the international scientific and practical conference]. Moscow. 2009. P. 62-64., [in Russian].
2. Intergovernmental agreement on International "North-South" Transport Corridor, Available at: <http://instcorridor.com/wp-content/uploads/2018/01/Agreement.pdf> (accessed 03.12.2018).
3. Vneshnetorgovyy putevoditel' dlya rossiyskikh uchastnikov vneshneekonomicheskoy deyatel'nosti. IRAN. Moskva [Foreign trade guide for Russian participants in foreign economic activity. IRAN]. Moscow. 2016. P. 12-13, [in Russian].
4. Aliyev rasskazal o znachimosti zheleznoy dorogi Astara – Resht [Aliyev spoke about the importance of the Astara-Rasht railway], Available at: <https://ria.ru/20180329/1517496632.html>, [in Russian]. (accessed 03.12.2018).

5. Issuance of 1169 economic activity permit and absorption of 3447 billion riyals of domestic investment in Anzali Free Zone, Available at: http://anzalifz.ir/index.aspx?page_ =news&lang=2&tempname=enblockshow&sub=0&PageID=2944&PageIDF=5&BlockName=tool_news_sample_enzali_block323 (accessed 03.12.2018).

6. Pogranichnyye provintsii Irana imeyut osobuyu otvetstvennost' za rasshireniye torgovyykh svyazey s sosedyami [Iran's border provinces have a special responsibility for expanding trade relations with neighbors], Available at: <https://www.trend.az/iran/business/2986379.html>, [in Russian]. (accessed 03.12.2018)

7. Torgovyy oborot mezhdru Iranom i RF vyros na 28,3% [Trade turnover between Iran and the Russian Federation increased by 28.3%], Available at: <http://iran.negusexpo.ru/news/trade-turnover-between-iran-and-russia-increased-by-28-3/>, [in Russian]. (accessed 03.12.2018).

8. Iran i Rossiya prizvali k rasshireniyu sotrudnichestva v oblasti transporta [Iran and Russia Call for Expanded Transport Cooperation], Available at: <https://www.trend.az/iran/business/2983245.html>, [in Russian]. (accessed 03.12.2018).

9. Moskva stremitsya k 30-protsentnomu uvelicheniyu torgovli s Iranom [Moscow is aiming for a 30% increase in trade with Iran], Available at: <https://www.trend.az/iran/business/2985755.html>, [in Russian]. (accessed 03.12.2018).

10. Expansion of economic relations, signing a memorandum of cooperation and the growth of trade exchanges from the China-Kazakhstan- Anzali Free Zone Corridor, Available at: http://anzalifz.ir/index.aspx?page_ =news&lang=2&tempname=enanzali&sub=0&PageID=2969&PageIDF=5&BlockName=tool_news_sample_enzali_block62 [in Russian]. (accessed 03.12.2018).

Авторлар туралы мәлімет:

Vakhshiteh Ahmad - ассистент, гуманитарлық және әлеуметтік ғылымдар факультеті, Ресей халықтар достығы университеті, Мәскеу, Ресей.

Ahmad Vakhshiteh – assistant, Department of Humanities and Social Sciences, Peoples' Friendship University of Russia, Moscow, Russia.