

*Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 4 (73). С. 116–120.
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2022. Vol. 4 (73). P. 116–120.*

Научная статья
УДК 327
doi: 10.54398/1818510X_2022_4_116

**ИРАН КАК СОЮЗНИК РОССИИ В ВОПРОСЕ ОСВОЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА
ЧЕРНОМОРСКО-КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА**

Абхаиров Абхайир-Челеби Якуб оглы

Астраханский государственный университет им. В. Н. Татищева, Астрахань, Россия
Abhair123@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-1239-6490>

Аннотация. В статье рассматривается транснациональный логистический потенциал Черноморско-Каспийского региона с учётом его нынешней политической конъюнктуры. Изучаются цели и позиции акторов региона, в частности, государств Южного Кавказа и Турции, занимающей важнейшее место с точки зрения географии и представляющей центр диверсификации и перераспределения основных потоков грузооборота между Европой и Азией, а также внерегиональных игроков, таких как США и ЕС. Рассматриваются различные пути развития экономических связей и инфраструктурных проектов. Изучается вопрос реализации проекта транспортного коридора «Персидский залив – Чёрное море», а также то, какие выгоды он принесёт его участникам и как это отразится на региональной логистической системе. Анализируются возможные пути сотрудничества России с государствами региона, в частности, Ираном как с наиболее логичным союзником в актуальных внешнеполитических условиях. Рассматриваются факторы, препятствующие данному сотрудничеству. Сделан вывод, что, несмотря на определённые препятствия, наиболее логичным является совмещение основных позиций именно России и Ирана. При проведении исследования нами были использованы метод комплексного анализа, сравнительно-правовой метод, исторический метод и другие методы научного познания.

Ключевые слова: Черноморско-Каспийский регион, Европейский союз, международные экономические отношения, логистика, транснациональные логистические пути, транспортный коридор, МТК «Север – Юг», «Персидский залив – Чёрное море», «Триморье», транзит

Для цитирования: Абхаиров А.-Ч. Я. оглы. Иран как союзник России в вопросе освоения транспортного потенциала Черноморско-Каспийского региона // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 4 (73). С. 116–120. https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_4_116.



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

IRAN AS AN ALLY OF RUSSIA IN THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT POTENTIAL OF THE BLACK SEA-CASPIAN REGION

Abkhayir-Celebi Y. ogly Abkairov

Astrakhan State University named after V. N. Tatishchev, Astrakhan, Russia
Abhair123@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-1239-6490>

Abstract. The article considers the transnational logistics potential of the Black Sea-Caspian region, taking into account its current political situation. The aims and positions of the actors of the region, in particular the states of the South Caucasus, and Turkey, which occupies the most important place in terms of geography and is the center of diversification and redistribution of the main flows of cargo turnover between Europe and Asia, as well as non-regional players such as the USA and the EU, are being studied. Various ways of developing economic ties and infrastructure projects are considered. The issue of the implementation of the Persian Gulf-Black Sea transport corridor project is being studied, and what benefits it will bring to its participants, as well as how this will affect the regional logistics system. The possible ways of Russia's cooperation with the states of the region, in particular with Iran, as the most logical ally in the current foreign policy conditions, are analyzed. The factors hindering this cooperation are considered. It is concluded that despite certain obstacles, the most logical is the combination of the main positions of Russia and Iran. When conducting the study, we used: the method of complex analysis, the comparative legal method, the historical method and other methods of scientific knowledge.

Keywords: Black Sea-Caspian region, European Union, international economic relations, logistics, transnational logistics routes, transport corridor, ITC North-South, "Persian Gulf-Black Sea", "Three Seas Initiative", transit

For citation: Abkairov A.-C. Y. ogly. Iran as an ally of Russia in the development of the transport potential of the Black Sea-Caspian region. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2022, no. 4 (72), pp. 116–120. https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_4_116.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Введение

Актуальная международная экономическая обстановка характеризуется процессом замедления и спадом экономической активности в связи с различного рода трудностями, начиная от COVID-19 и заканчивая санкциями в отношении Российской Федерации и Ирана, которые в той или иной мере затронули практически все государства земного шара. В таких условиях наличие транзитных путей имеет самое главное значение, так как, несмотря на общие трудности, обеспечивает обладающему ими государству устойчивое развитие.

В складывающейся обстановке, когда интересы России отнесаются её региональными и внерегиональными соперниками на второй план, в том числе в вопросах по реализации транснациональных логистических проектов, для России политически абсолютно обоснованным является подход к вопросам освоения транспортного потенциала на Каспии в форме поиска ситуационных союзников и взятия под контроль действий внерегиональных игроков с целью недопущения создания обходных путей.

Основная часть

В некоторой степени реализация перспективных замыслов в рамках коммуникационных проектов представлялась возможной в геополитических условиях, которые были обеспечены подписанием 11 января 2021 г. в Москве трёхстороннего российско-армяно-азербайджанского совместного заявления по поводу развития Нагорного Карабаха [10]. В документе рассматриваются конкретные шаги по строительству экономических связей и развитию инфраструктурных проектов в регионе. Примечательно, что Армения взяла на себя обязательство гарантировать транспортное сообщение между Азербайджаном и Нахичеванским анклавом по так называемому «мегринскому коридору». Контроль над транспортным сообщением должны осуществлять российские пограничники [7].

Деэскалация конфликта в Нагорном Карабахе и непосредственное соединение с Турцией через Нахичевань даёт возможность для образования новых транспортных и энергетических путей, посредством которых Центральная Азия, Южный Кавказ и Турция будут объединены в единую географическую область тюркского мира. На текущий момент в международном сообществе это означает, что Турция стремится к наращиванию потенциала для обеспечения своей экспансии в разных регионах, особенно на постсоветском пространстве.

С географической точки зрения международное положение Турции представляет собой важнейший центр диверсификации и перераспределения основных потоков грузооборота между Европой и Азией.

На фоне обсуждения вопроса о разблокировке коммуникаций и создания транспортного узла на Южном Кавказе, в Армении стали заявлять о собственных приоритетах при диверсификации грузовых перевозок. При этом инициатором альтернативного логистического проекта выступает Иран. Альтернативным путём может стать транспортный коридор от Персидского залива к Чёрному морю, начинающийся на юге Ирана и проходящий через всю его территорию, затем в Армению и/или Азербайджан, после чего в грузинские порты на Чёрном море. Данная идея была выдвинута Ираном ещё в 2016 г. [3].

Необходимо отметить, что роль Армении во внешней политике Ирана усилилась после войны в Нагорном Карабахе. В Тегеране учитывают те риски и вызовы, с которыми столкнулись приграничные с Ираном страны Южного Кавказа. Задействование коридора «Персидский залив – Чёрное море», по мнению лидеров Ирана, сведёт к минимуму вероятные факторы риска и даст Армении доступ к Черноморскому бассейну и Персидскому заливу посредством альтернативного пути.

В проекте принимают участие также Грузия, Болгария и Греция. Транспортный коридор послужит связующим звеном между портами Ирана и Грузии. Индийские и китайские товары могут доставляться в иранские порты, после чего железнодорожным и автомобильным сообщением до Армении, а затем в Грузию, а далее контейнерными перевозками в порты Болгарии и Греции.

Политическое руководство Ирана нуждается в диверсификации путей, а Армении необходим выход в Европу. К тому же маршрут через Армению даёт возможность Ирану избежать транспортной зависимости Азербайджана и Турции.

Воплотившись в жизнь международный транспортный коридор «Персидский залив – Чёрное море» делает Армению ключевым звеном в цепочке между Ираном и Грузией. При этом армянское руководство считает, что целесообразно затрачивать значительные средства на развитие коммуникаций и использование дорог, идущих через Азербайджан, а разумнее вкладываться в коридор, который продвигает Иран.

Несмотря на то, что участники переговоров отмечают возможность присоединения к проекту и других заинтересованных в сотрудничестве стран, коридор из Персидского залива в Чёрное море не затронет Россию. При этом уполномоченные представители заинтересованных стран отмечают, что задействование данного транспортного коридора приведёт к изменениям в региональной логистической системе [1].

Можно только предположить, что вышеуказанные обстоятельства также являются причиной, мягко говоря, «охладения» отношений между Ираном и Азербайджаном, которое наблюдается в настоящее время.

После распада Советского Союза общепризнанной правопреемницей, исчезнувшей с политической карты мира державы, стала Россия. При этом постсоветские территории – каждая по характерному именно для неё ряду причин – отдаляются от России и пытаются интегрироваться в различные регионально-политические блоки и объединения.

Исход Второй карабахской войны нарушил баланс сил в регионе Южного Кавказа, сформировавшийся после распада СССР. Азербайджан, ставший в настоящее время некой «мишенью» для Ирана, где, вероятно, ещё жива память о том, что этот край был когда-то провинцией Персидской империи, на этнополитической основе осознанно пошёл на совмещение своих интересов с Турцией.

Между Ираном и Азербайджаном возникла напряжённость. Иран не устраивает стремление Азербайджана заполнить дорогу в Нахичеванский анклав и далее в Турцию путём разблокировки транспортных коммуникаций.

Относительно недавно, а именно 19 апреля 2021 г., был проведён уже пятый раунд переговоров, посвящённый транспортному маршруту «Персидский залив – Чёрное море», в котором приняли участие высокопоставленные лица из Греции, Ирана, Армении, а также Грузии и Болгарии [9]. По мнению инициаторов проекта, этот торговый путь активизирует связи стран Центрально-Азиатского региона с Европой, а также увеличит роль Ирана и стран Южного Кавказа в глобальных транспортных перевозках через Чёрное море.

Грузия является ещё одной страной, обеспокоенной разблокировкой коммуникаций и созданием транспортного узла на Южном Кавказе в соответствии с соглашениями, оговоренными ранее между Россией, Арменией и Азербайджаном в рамках трёхстороннего заявления. Грузинское руководство настойчиво отстаивает мнение, что отказ от грузинского транзитного маршрута, в чём якобы заинтересована Россия, подрывает эффективность транспортно-энергетического коридора Южного Кавказа.

При этом эффективным и отвечающим российским интересам представляется вариант решения данной псевдоэкономической проблемы, заключающийся в привлечении Грузии к товарообмену на региональном уровне, но обязательно в формате МТК «Север – Юг», с включением в сферу экономической интеграции всего Северного Кавказа, а также региона Поволжья, который, к слову, аккумулирует в себе четверть экономического потенциала России.

В данном контексте примечательно, что Соединённые Штаты в ноябре 2018 г. вывели иранский порт Чабахар в Персидском заливе из-под действия нового пакета антииранских санкций [11], оказав поддержку афганской экономике и развитию взаимоотношений с Индией, естественно, преследуя свои интересы. Всё это на фоне того, что на сам Иран оказывается очень серьёзное санкционное давление со стороны США. В планах США оказать поддержку в развитии порта Чабахар и в строительстве железной дороги, которая с ним связана. Посредством данной железной дороги в Афганистан доставляется продукция, не подпадающая под санкции, а также продукты нефтяной промышленности.

Здесь стоит добавить, что порт Чабахар, расположенный на юго-востоке Ирана, является центральным связующим звеном между Индией и Афганистаном.

В мае 2016 г. между Индией, Ираном и Афганистаном было подписано трёхстороннее транзитное соглашение, цель которого заключается в выстраивании новых маршрутов, которые обеспечат соединение между государствами, не затрагивая при этом Пакистан. Достигнуть этого стало возможным благодаря тому, что порт Чабахар был преобразован в очень важный экономический транзитный узел [5]. 24 февраля 2019 г. в Кабуле транспортный и транзитный коридор был официально открыт [8].

В геэкономическом аспекте для России важным представляется то обстоятельство, что сухопутный коридор между Афганистаном и портом Чабахар, который соединяет Индию с Афганистаном по морю, – не единственный вектор развития, также ведётся активная работа по развитию коридора «Персидский залив – Каспийское море».

Целью участников Чабахарского коридора является задействование порта для грузоперевозок в рамках МТК «Север – Юг», а в будущем рассматривается возможность соединения порта с каспийской транспортной системой через строящиеся железные дороги Чабахар – Захедан и Захедан – Мешед [12].

При оценке планируемых действий в свете предполагаемых позитивных для Российской Федерации последствий представляется возможным использование восточной железнодорожной ветки коридора «Север – Юг» – «Казахстан – Туркменистан – Иран», технические условия для функционирования которой на настоящий период времени уже созданы. Необходима переговорная корректировка аспектов существующей политической обстановки.

Железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран была построена под проект международного транспортного коридора «Север – Юг» ещё в 2009–2014 гг. Дорога берёт своё начало в г. Жанаозень, в Казахстане. Длина казахстанской ветки составляет 145 км, туркменской – 441 км, общая протяжённость пути составляет 917,5 км. Далее железнодорожная ветка из Туркменистана выходит в Иран через погранпереход Этрек – Горган [2].

Афганистан и Иран активно формировали до недавнего времени стратегические торговые коридоры на территории своих стран. В настоящее время исламские фундаменталисты захватили власть в Афганистане, даже не дождавшись вывода войск США. В стране оформляется коалиционное правительство из представителей различных этнических групп, но главенствующая роль и максимальное влияние, конечно, принадлежат пуштунам как основной силе Талибана.

В сложившихся условиях значительно изменилась политическая конъюнктура. Исходя из последних действий со стороны Соединённых Штатов в отношении России, совершенно понятно, что американское руководство решительно настроено продолжать движение в духе конфронтации. Первые же санкционные меры в отношении Ирана Соединёнными Штатами были введены более сорока лет назад, после захвата радикалами американского посольства в Тегеране [6]. Так, исходя из актуальной международной и внешнеполитической конъюнктуры, совершенно логичным является совмещение Россией и Ираном своих основных позиций.

Между тем, одним из основных камней преткновения в вопросе сотрудничества с Ираном является его неспособность самостоятельно производить оплату инфраструктурных проектов. По этой причине необходимы либо российские кредиты, либо кредиты, которые предоставит третье государство. Что касается вопроса о возврате, то его можно осуществить посредством закупки у Ирана нефти. Между Россией и Ираном уже существует сделка, в которой половина закупаемой у Ирана нефти оплачивается деньгами, а другая – товарами. Объёмы закупаемой нефти составляют примерно 5 млн т нефти в год, а сама сделка была названа «Нефть в обмен на товары» [4].

Другой основной проблемой на пути развития межгосударственных отношений между Россией и Ираном являются санкции, затрагивающие финансовый сектор Ирана, и отключение от глобальной системы обмена финансовыми данными СВИФТ (SWIFT) [16]. В связи с ограничением банковских операций между российскими и иранскими банками затруднён товарооборот между двумя странами. Кроме того, имеют место и проблемы на уровне ментальности между нашими странами. В Иране глубоко укрепилось мнение о некой «виновности» современной России в прошлых военных поражениях Персидской империи и утрате ею территорий на Кавказе. Иранцы в большинстве своём отказываются признавать условное причисление своего государства к так называемым странам третьего мира. В настоящее время проблема приобрела осязаемые очертания на фоне событий на Южном Кавказе: по мнению иранской стороны, Россия, в прошлом присоединив к себе эти территории, и в настоящее время несёт ответственность за всё происходящее там.

Россия же не вправе перекладывать бремя этой ответственности на Турцию и стремящийся закрепиться в этом регионе Израиль. Последние две страны при этом ускоренными темпами наращивают своё присутствие в Азербайджане, и даже в Грузии.

Наиболее весомым аргументом против экономической и политической интеграции России и Ирана, хотя бы всё в том же формате международного транспортного коридора «Север – Юг», является вывод войск США из Афганистана и захват там власти талибами. Соединённые Штаты при этом заблокировали все афганские банковские активы и парализовали финансовую жизнь в этой стране. Значит, в ближайшее время можно ожидать отхода США от своей «лояльной» санкционной политики в отношении иранского порта Чабахар, что ранее имело место якобы для поддержки экономики Афганистана, связанного через территорию Ирана с Индией.

Для России, в её геэкономическом аспекте, с возможной блокировкой иранского порта Чабахар, которая может произойти в связи с изменением санкционной политики США в отношении этого инфраструктурного объекта, значительно осложнится работа по созданию транспортного коридора из Персидского залива в Каспийское море в рамках проекта «Север – Юг».

В целом, слабые места на внешнем контуре российской политики активно используются оппонентами в самых неожиданных ракурсах.

Россия по большей части восстановила со времён распада СССР потенциал по демонстрации политических, энергетических, а также военных, возможностей за пределами своих границ, однако двенадцать государств Евросоюза, среди которых в основном страны Восточной Европы, реализуют план по её сдерживанию.

Инициатива «Трёх морей» (“Three Seas Initiative”) предусматривает создание превентивного блока стран, «выстраивавшихся» по оси от Балтийского до Адриатического и Чёрного морей и призвана создать новую политическую платформу посредством объединения энергетических, информационных и цифровых проектов в Центральной и Восточной Европе. В ней участвуют следующие страны: Польша, Румыния, Австрия, Болгария, Хорватия, Венгрия, Эстония, Латвия, Литва, Словакия, Словения и Чехия [15].

В теории инициатива «Трёх морей» представляет собой экономический проект, направленный на укрепление торгового коридора, простирающегося с севера Европы на юг в противопоставление существующих ещё с начала 1950-х гг. большинства инфраструктурных объединений вдоль оси с Запада на Восток, проходящей в том числе и по территориям бывшего СССР и сегодняшней России, через Каспийский и Центрально-Азиатский регионы.

Усиление позиций Москвы рассматриваются соседними странами как повод для пересмотра своих геополитических возможностей относительно России с целью недопущения российского продвижения на Запад. В оптимальном случае инициативой «Трёх морей» предлагается создание пояса стран на границе России с Евросоюзом, которые будут представлять собой своего рода буфер.

Для стран-участниц «Трёх морей» революционным геополитическим планом является разработка энергетических, транспортных и инфраструктурных проектов вдоль оси Север – Юг – с севера на юг Европы. Страны Восточной Европы считают отношения с ЕС, НАТО и США основой своей внешней политики, их правительства под давлением в основном Великобритании и США согласны рассматривать свои территории в качестве буферной зоны между Россией и Германией. Польша идёт ещё дальше – рассматривает территорию к востоку от своих границ, в частности, Беларусь и Украину, как свой буфер с Российской Федерацией.

В складывающейся конфигурации окрашенных политической конъюнктурой экономических отношений эффективность международных транспортных коммуникаций представляется целиком завязанной на способности политических лидеров стран-участниц соглашений по экспорту и транзиту выдерживать прессинг со стороны ведущих экономик Запада.

Западные государства в лице прежде всего США и Великобритании стремятся использовать постсоветское пространство как некий форпост против России. Наиболее угрожающим для России направлением сегодня является южное – Закавказье и Средняя Азия. Средняя Азия, к тому же рассматривается Западом как более перспективная, завладение которой позволит использовать это «подбрюшье» России для блокады нашей страны на всём протяжении геостратегических и транспортно-логистических маршрутов из Азии в Европу.

В настоящее время Центральную Азию в известном смысле как бы «перезапускает» Узбекистан с учётом интересов Европейского союза, который до вывода контингента международных сил содействия безопасности ISAF делал акцент на расширение сотрудничества с Центрально-Азиатским регионом за счёт реализации инфраструктурных проектов и вовлечения в эти проекты Афганистана.

В качестве примера подобной политики президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев назвал поиск компромиссов при решении пограничных вопросов, что даёт возможность более эффективно задействовать транзитно-логистический потенциал региона и обеспечить опережающее развитие транспортной инфраструктуры [13].

Шавкат Мирзиёев предложил разработать и принять общерегиональную программу развития транспортных коммуникаций [14], что, вероятно, может произойти без всестороннего учёта российских интересов. Но все эти перспективы стабильного и устойчивого развития, несомненно, связаны с обстановкой в соседнем Афганистане.

В настоящее время Турция выступает главным инициатором сотрудничества в Центральной Азии под эгидой «тюркского мира». При этом Анкара стремится выстраивать свою политику в регионе как оперативно, на двусторонней основе, так и долгосрочно, на институциональном уровне, с учётом усиления своих позиций на подходе к Каспию во время конфликта в Нагорном Карабахе.

Центральная Азия изначально являлась фрагментированным регионом с разноплановой и разноуровневой интеграцией. Культурно-гуманитарное направление тюркского сотрудничества не является до настоящего времени формой коллективного взаимодействия, устраивающей все страны региона.

Выводы

В этой связи российской стороне необходимо определять и учитывать достигаемую степень успешности в долгосрочной перспективе турецкой внешней политики на двустороннем уровне со странами региона. Отстранённость же Туркменистана от полноформатного участия в «тюркском проекте» основана на политике нейтралитета и на идее того, что у Туркменистана при нынешнем руководстве собственный, уникальный путь и место в общей региональной системе отношений в Центральной Азии.

Что касается Российской Федерации, то в геоэкономическом контексте значимым представляется политико-экономический потенциал межгосударственной логистической системы и коммуникационные перспективы в пространстве Черноморско-Каспийского региона.

Таким образом, на сегодняшний день в рамках Черноморско-Каспийского региона у России есть ряд весьма серьёзных соперников, преследующих исключительно свои интересы, которые, естественно, идут вразрез с интересами России. И Турция, и Европейский союз вместе с поддержкой США стремятся увеличить своё влияние в регионе, в том числе в вопросах транзита и образования новых транспортных и энергетических путей. Поэтому для России политически абсолютно обоснованным является подход к вопросам освоения транспортного потенциала в ЧКР в форме поиска ситуационных союзников и взятия под контроль действий внерегиональных игроков с целью недопущения создания обходных путей. В условиях актуальной международной и внешнеполитической конъюнктуры, даже несмотря на вышеописанные препятствия, затрудняющие сотрудничество, наиболее логичным является совмещение основных позиций России и Ирана. Данное сотрудничество выглядит наиболее надёжным и может принести наибольшие дивиденды обоим государствам.

Список литературы

1. В обход России: Иран готовит запуск транспортного коридора в Черное море. – URL: <https://topcor.ru/19599-v-obhod-rossii-iran-gotovit-zapusk-transportnogo-koridora-v-chnoe-more.html> (дата обращения: 16.08.2022).
2. Железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран. – URL: https://www.iran.ru/news/analytics/93203/Zheleznaya_doroga_Kazahstan_Turkmenistan_Iran (дата обращения: 19.08.2022).
3. Иран стимулирует развитие транзитного коридора «Персидский залив – Чёрное море». – URL: <http://casp-geo.ru/iran-stimuliruet-razvitie-tranzitnogo-koridora-persidskij-zaliv-chnoe-more/> (дата обращения: 23.08.2022).
4. Иран снова запускает программу «нефть в обмен на товары». – URL: <https://neftgaz.ru/news/Trading/449093-iran-barter/> (дата обращения: 23.08.2022).
5. Иранский порт Чабахар делают крупным транзитным хабом Евразии. – URL: <http://casp-geo.ru/iranskij-port-chabahar-sdelayut-krupnym-tranzitnym-habom-evrazii/> (дата обращения: 25.08.2022).
6. История санкций США против Ирана. – URL: <https://tass.ru/info/5754936> (дата обращения: 28.08.2022).
7. Официальный сайт президента России. – URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/64384> (дата обращения: 19.08.2022).
8. Порт Чабахар сокращает стоимость контейнерных перевозок Индии в страны СНГ в пять раз. – URL: <http://casp-geo.ru/port-chabahar-sokrashaet-stoimost-kontejnernyh-perevozok-indii-v-strany-sng-v-pyat-raz/> (дата обращения: 02.09.2022).
9. Проходят консультации по заключению Соглашения о коридоре Персидский залив – Чёрное море. – URL: <http://casp-geo.ru/prohodyat-konsultatsii-po-zaklyucheniyu-soglasheniya-o-koridore-persidskij-zaliv-chnoe-more/> (дата обращения: 20.07.2022).
10. Путин, Алиев и Пашинян приняли заявление о Карабахе. – URL: <https://www.rbc.ru/politics/11/01/2021/5ffc676f9a794718f2c0e3c6> (дата обращения: 19.07.2022).
11. США вывели из-под санкций иранский порт Чабахар. – URL: <https://ria.ru/20181106/1532240136.html> (дата обращения: 22.07.2022).
12. Тегеран усиливает свои возможности по реализации международного транспортного коридора «Север-Юг». – URL: <https://www.uzdaily.uz/ru/post/56899> (дата обращения: 25.07.2022).
13. Узбекистан перезапускает Центральную Азию. – URL: https://www.ng.ru/cis/2017-11-14/7_7114_uzbekistan.html (дата обращения: 28.07.2022).
14. Узбекистан предложил разработать программу развития транспорта для Центральной Азии. – URL: <https://uz.sputniknews.ru/20171110/uzbekistan-transport-ca-6786852.html> (дата обращения: 15.07.2022).
15. Участники «Инициативы трёх морей» показали воинственный настрой и пригласили Украину. – URL: <https://rg.ru/2022/06/21/trehmore-mozhet-potonut.html> (дата обращения: 15.07.2022).
16. Центробанк Ирана отключили от системы SWIFT. – URL: <https://ria.ru/20181112/1532645718.html> (дата обращения: 14.07.2022).

References

1. *V obkhod Rossii: Iran gotovit zapusk transportnogo koridora v Chernoe more* [Bypassing Russia: Iran is preparing to launch a transport corridor to the Black Sea]. Available at: <https://topcor.ru/19599-v-obhod-rossii-iran-gotovit-zapusk-transportnogo-koridora-v-chnoe-more.html> (accessed: 16.08.2022).
2. *Zheleznaya doroga Kazahstan – Turkmenistan – Iran* [Railway Kazakhstan – Turkmenistan – Iran]. Available at: https://www.iran.ru/news/analytics/93203/Zheleznaya_doroga_Kazahstan_Turkmenistan_Iran (accessed: 19.08.2022).
3. *Iran stimuliruet razvitie tranzitnogo koridora "Persidskiy zaliv – Chernoe more"* [Iran stimulates the development of the Persian Gulf-Black Sea transit corridor]. Available at: <http://casp-geo.ru/iran-stimuliruet-razvitie-tranzitnogo-koridora-persidskij-zaliv-chnoe-more/> (accessed: 23.08.2022).
4. *Iran snova zapuskaet programmu "neft v obmen na tovary"* [Iran launches oil-for-goods program again]. Available at: <https://neftgaz.ru/news/Trading/449093-iran-barter/> (accessed: 23.08.2022).
5. *Iranskij port Chabahar sdelayut krupnym tranzitnym habom Evrazii* [The Iranian port of Chabahar will be made a major transit hub of Eurasia]. Available at: <http://casp-geo.ru/iranskij-port-chabahar-sdelayut-krupnym-tranzitnym-habom-evrazii/> (accessed: 25.08.2022).
6. *Istoriya sanktsiy SShA protiv Irana* [History of US sanctions against Iran]. Available at: <https://tass.ru/info/5754936> (accessed: 28.08.2022).
7. *Official website of the President of Russia*. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/64384> (accessed: 19.08.2022).

8. *Port Chabahar sokrashchaet stoimost konteynernykh perevozok Indii v strany SNG v pyat raz* [Port of Chabahar reduces the cost of container transportation from India to the CIS countries by five times]. Available at: <http://casp-geo.ru/port-chabahar-sokrashchaet-stoimost-konteynernykh-perevozok-indii-v-strany-sng-v-pyat-raz/> (accessed: 02.09.2022).
9. *Prokhodyat konsultatsii po zaklyucheniyu Soglasheniya o koridore Persidskiy zaliv – Chernoe more* [Consultations are underway to conclude an Agreement on the Persian Gulf-Black Sea Corridor]. Available at: <http://casp-geo.ru/prohodyat-konsultatsii-po-zaklyucheniyu-soglasheniya-o-koridore-persidskiy-zaliv-chernoe-more/> (accessed: 20.07.2022).
10. *Putin, Aliyev i Pashinyan prinjali zavayavlenie o Karabakhe* [Putin, Aliyev and Pashinyan adopted a statement on Karabakh]. Available at: <https://www.rbc.ru/politics/11/01/2021/5ffc676f9a794718f2c0e3c6> (accessed: 19.07.2022).
11. *SShA vyveli iz-pod sanktsiy iranskiy port Chabahar* [The United States removed the Iranian port of Chabahar from sanctions]. Available at: <https://ria.ru/20181106/1532240136.html> (accessed: 22.07.2022).
12. *Tegeran usilivaet svoi vozmozhnosti po realizatsii mezhdunarodnogo transportnogo koridora “Sever – Yug”* [Tehran is strengthening its capacity to implement the North-South International Transport Corridor]. Available at: <https://www.uzdaily.uz/ru/post/56899> (accessed: 25.07.2022).
13. *Uzbekistan perezapuskaet Tsentralnuyu Aziyu* [Uzbekistan restarts Central Asia]. Available at: https://www.ng.ru/cis/2017-11-14/7_7114_uzbekistan.html (accessed: 28.07.2022).
14. *Uzbekistan predlozhit razrabotat programmu razvitiya transporta dlya TsA* [Uzbekistan proposed to develop a transport development program for Central Asia]. Available at: <https://uz.sputniknews.ru/20171110/uzbekistan-transport-ca-6786852.html> (accessed: 15.07.2022).
15. *Uchastniki "Initsiativy trekh morey" pokazali voinstvennyy nastroy i priglasili Ukrainu* [Participants of the "Three Seas Initiative" showed a militant attitude and invited Ukraine]. Available at: <https://rg.ru/2022/06/21/trehmore-mozhet-potonut.html> (accessed: 15.07.2022).
16. *Tsentrobank Irana otklyuchili ot sistemy SWIFT* [The Central Bank of Iran was disconnected from the SWIFT system]. Available at: <https://ria.ru/20181112/1532645718.html> (accessed: 14.07.2022).

Информация об авторе

Абкаилов А.-Ч. Я. оглы – аспирант.

Information about the author

Abkairov A.-C. Y. ogly – postgraduate student.

Статья поступила в редакцию 10.09.2022; одобрена после рецензирования 26.09.2022; принята к публикации 30.09.2022.

The article was submitted 10.09.2022; approved after reviewing 26.09.2022; accepted for publication 30.09.2022.