



BEYNƏLXALQ
MÜNƏSİBƏTLƏRİN
TƏHLİLİ
MƏRKƏZİ

TƏHLİL

İran-Hindistan nəqliyyat əlaqələri və regiona təsirləri

Şahin Yusifli

📍 Mirza İbrahimov 8, Bakı, AZ1005, Azərbaycan,

📞 (+994 12) 596-82-39, (+994 12) 596-82-41

🌐 E-mail: info@aircenter.az, www.aircenter.az

APREL 2023

İRAN-HİNDİSTAN NƏQLİYYAT ƏLAQƏLƏRİ VƏ REGIONA TƏSİRLƏRİ

Ibrahim Rəisinin prezidentliyi dövründə İranın tranzit xətlərin istiqamətinin dəyişdirilməsində, o cümlədən ətrafında cərəyan edən potensial layihələrin qarşısını almaqla bağlı cəhdləri artmışdır. Əvvəla, İran dəhlizlərlə əlaqələndən yeni sistemdə mühüm mövqə tutmaq, strateji dəyərini artırmaq, ağır sanksiyalara qarşı iqtisadiyyatını xilas etmək məqsədi ilə alternativ xətlərin İrandan keçməsinə səy göstərir, eyni zamanda İranı xaric edən dəhlizlərin formalaşmasına maneə olmağa çalışır. Türkiyə və Azərbaycanın Zəngəzur dəhlizi layihəsi də daxil olmaqla, İran mövcud tranzit layihələr arasından “maraqlarına uyğun olmadığını” düşündüyü lahiyələrin reallaşmasının qarşısını almağa çalışır. Eyni zamanda İran qonşu dövlətlərin layihələrinə rəşional münasibət bəsləyə bilməməklə yanaşı, özünün iştirak etdiyi – Şimal-Cənub Nəqliyyat dəhlizinə daxil olan dəmiryolu və liman layihələrini dəlazımı şəkildə reallaşdırmağa çalışır.

Başqa aspektdən İran, Çin tərəfindən “Bir Yol-Bir Kəmə” planını təklif edildiyi ildən dəstəklədiyini bəyan edib. Bu çərçivədə Asiya regionunda tranzit xətlərin istiqamətlərindən faydalanmaq yolunda İranın rəqibləri ilə mübarizəsi davam edir. İran rəqabət meydanında yeni qurulacaq sistemdə bacardığı qədər əhəmiyyətli mövqə tutmaq üçün səy göstərir. İranı bypass edən lahiyələrin istiqamətlərinin dəyişdirilməsi, Hindistan malları ilə zənginləşdiriləcək Ərəb dəhlizi kimi variantlar bu sıradadır. İran öz növbəsində ölkənin cənubunda yerləşən Çabahar limanını işə salmaqla İsrailin planları sırasında olan, Aralıq dənizini Omanla birləşdirən dəmir yolu xəttini sıradan çıxarmağa çalışır. İran geosiyasi imkanlarını nəzərə almaqla iki güc, Çin və Hindistana aid malların Aralıq dənizinə doğru hərəkətini öz ərazisindən keçirməyə çalışır. Halbuki, bu hərəkət 2020-ci ildən etibarən Orta Asiya-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə marşrutu ilə İrandan yan keçməklə həyata keçirilir.

Regiondakı mənzərə daha çox tranzit payı üçün əsas rəqabətin üç ölkə - İran, Səudiyyə Ərəbistanı və Türkiyə arasında getdiyini göstərir. İrandan cərəyan edən hadisələri və infrastruktur çatışmazlıqlarını nəzərə alsaq, xarici investisiyaların cəlb edilməsi ölkənin iqtisadi dəhlizlərinin inkişafında mühüm rol oynaya bilər.

Hindistan-İran nəqliyyat əlaqələri

Asiyada gedən proseslər İran və Hindistan ticarəti əlaqələrini genişlənməyə doğru getdiyini göstərir. İki ölkə arasında ticari dövriyyənin 2 milyard dollara qədər genişləndirilməsi, o cümlədən diplomatik və iqtisadi baxımdan konstruktiv əlaqələr çoxqütblü beynəlxalq sisteminin qurulmasında müqəddimə xarakteri daşıya bilər. Lakin keçən illər ərzində Hindistanın İran-Pakistan qaz kəməri layihəsindən (İP Gas), eyni zamandan ABŞ-ın nüvə danışıqlarından (JCPOA) çıxması nəticəsində Hindistanın neft alışıını dayandırması ilə eniş-yoxuşun yarandığını inkar etmək olmaz. Zahedan-Çabahar dəmir yolundan asılı olmayaraq, İranın Çabahar limanında qoyulan investisiya müqaviləsinin yerinə yetirilməməsinə baxmayaraq, iki tərəf arasında münasibətlər soyuqluq həddinə çatmayıb.

İran və Hindistan əlaqələrinin statistik göstəriciləri və verilən vədlər iki tərəf arasında əlaqələrin genişləndirilməsinin perspektivdə olduğunu göstərir. Məsələn, 2022-ci ilin noyabr ayında Hindistan Ticarət

Nazirliyi İranla cari ilin birinci yarısında 52 % (ticarət dövriyyəsinin həcmi 1 milyard 791 milyon dollar) artım olduğunu qeyd edib. Əlaqələrin yaxşı səviyyədə olduğunu göstərən digər bir fakt, keçən ilin iyul ayında Hindistan Mərkəzi Bankının İran və Rusiya kimi iqtisadi sanksiyalar altında olan ölkələrlə iş əməliyyatlarını asanlaşdırmaq üçün rupi ödəniş mexanizmindən istifadə edəcəyini açıqlaması olub.

İqtisadi və ticari əlaqələr fonunda İranın Çabahar limanı daha çox istinad olunan nöqtədir. Oman dənizinin şimalında və Hörmüz boğazı boyunca yerləşən Çabahar limanı Hindistanın Orta Asiya və Əfqanıstana yük daşımaq üçün tranzit marşrutudur. Çabahar İranın cənub şərqində yeganə okean limanıdır və İNSTC-un bir hissəsi və Hindistanın şimal ölkələrinə çıxış qapısı hesab olunur. Bu limanın inkişafı ilə bağlı 2003-cü ildən sazişlər bağlansa da, faktiki olaraq hərəkətlənmə 2016-cı ildən aktiv fazaya daxil olub. Həmin vaxt anlaşma memorandumu bu iki ölkə arasında 10 illik müqavilə (India Ports Global Limited (IPGL) və Aria Bandar Iranian (ABI)) kimi formalaşmışdı. Bu müqaviləyə əsasən, Hindistan onuncu ilin sonunda heç bir ödəniş etmədən avadanlıqların mülkiyyət hüququnu İrana verməyi nəzərdə tutmuşdu.

Hindistanın regional səyləri barəsində müxtəlif planlar nəzərdən keçirilə bilər. Bunlardan biri Pakistan, Türkiyə və Qətərə qarşı Hindistan, İsrail və BƏƏ üçbucağıdır. Daha geniş aspektdə Hindistan bir çox zəminlərdə Çinlə mübarizəyə çalışır. Əslində Hindistanı iki yarışda görmək olar; biri Pakistanla kiçik rəqabət, digəri isə Çinlə böyük rəqabət.

Çabahar limanının İranın beynəlxalq nəqliyyat və logistika xidmətlərində mühüm aktor olmasına kömək edəcək “flaqman” olacağı gözlənilir. Bu liman beynəlxalq arenada regionun üç əsas tranzit dəhlizinin üzərində yerləşir: **Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi:** Şimali Avropadan başlayan bu dəhliz İrandan Hind okeanına (Bombey limanı), oradan isə Cənubi və Cənub-Şərqi Asiya ölkələrinə keçir. **Şərq-Qərb dəhlizi:** Çinin Sian şəhərindən başlayır və Qafqaz, Qərbi Asiya və Aralıq dənizindən keçir. Bu dəhlizin cənub qolu Çabahar limanı vasitəsilə Cənubi Asiya və Fars körfəzinə çatır. **Cənubi Asiya Dəhlizi:** Bu dəhliz Cənub-Şərqi Asiya və Hindistandan başlayır və İran, Türkiyə və İraq vasitəsilə Avropa və Aralıq dənizi regionuna uzanır.

Çin-Hindistan rəqabəti və regional nəqliyyat xətləri

Çabahar limanının istismarı ilə bağlı 2016-cı ildə İran, Hindistan və Əfqanıstan arasında imzalanan üçtərəfli sazişdən sonra, Hindistan limanının ötürmə qabiliyyətini 8 milyon tona çatdırmaq məqsədi ilə mövcud infrastruktura 85 milyon dollar sərmayə qoymağı öhdəsinə götürüb. Üçtərəfli razılaşmaya əsasən, Çabahar Hindistanın Əfqanıstana və həmçinin Mərkəzi Asiyaya yük daşımaq üçün tranzit marşrutu olacaqdı. Hindistanın hərəkətləri 2021-ci ilin əvvəlində Co Baydenin qələbəsindən sonra sürətlənib və Çabahar limanına ayrılan pulun həcmi keçən il 6,9 milyon dollardan 13,5 milyon dollara çatdırılıb. Çabahar limanının tam istismarının 2019-cu ilin sonu və 2021-ilin əvvəlində başa çatdırılması nəzərdə tutulsa da, Ruhani hökuməti bu vədi yerinə yetirə bilmədi. Ona görə də Hindistanın 85 milyon dollarlıq sərmayəsindən cəmi 25 milyon dolları ayrıldı.

Hindistan eyni zamanda İran və Çin arasında strateji əlaqələrin genişlənməsindən narahatdır. Bu narahatlıqlar İran və Çin arasında 25 illik müqavilənin imzalanmasından sonra daha da güclənib. Bu müqavilə ilə Çin

dəniz marşrutlarına çıxış əldə etmək və dəniz ticarət şəbəkəsini inkişaf etdirmək istəyir. İqtisadi gəlirdən başqa, Çabahar Hindistan üçün Çinin dəniz ticarəti ilə bağlı layihələri, habelə Pakistanla əməkdaşlıq səviyyəsində Qvadar limanından istifadə edəcəyi təqdirdə üzləşəcəyi problemlərdən yayındırma potensialına malikdir. Çin Pakistanın Qvadar limanına böyük sərmayələr qoyub və Hindistanın bu limanda olması Çinin geniş nüfuzuna və Hindistanın Mərkəzi Asiyaya daha asan çıxışına qarşı balans yaratmaq üçün bir amildir.

Rəisi hökuməti qonşularla əlaqələri öz perspektivləri sırasına əlavə etdiyi üçün limanla bağlı diplomatiyasına hazırda baxış keçirir. Hətta 2022-ci ilin avqust ayında Çabahar limanı ilə bağlı öhdəliklərin gücləndirilməsi elan olunmuşdu. Keçən ilin oktyabrın sonundan indiyədək İran, Hindistan və Əfqanıstan arasında üçtərəfli razılaşmanın 25%-nin Çabahar limanında həyata keçirildiyi qeyd olunub. Bu limanın fəaliyyətinin 2 ildə iki dəfə artması deməkdir.

Hazırda Əfqanıstanın Çabahar limanı vasitəsilə ixracı dayandırılıb və ölkə məhsullarının böyük hissəsini Pakistandakı Karaçi və Vagah limanları vasitəsilə ixrac edir. Bundan əlavə, Özbəkistan, Əfqanıstan (Taliban) və Pakistan Mərkəzi Asiya ölkələrini Əfqanıstan vasitəsilə Pakistana birləşdirəcək Trans-Əfqan dəhlizinin yaradılmasını müzakirə edirlər. Əfqanıstanın siyasi və təhlükəsizlik vəziyyətini nəzərə alsaq, bu dəhlizin yaradılması asan görünür. Amma siyasi nöqtəyi-nəzərdən bu Taliban və Pakistan arasında Hindistana qarşı bir növ əməkdaşlıq hesab olunur. Trans-Əfqan dəhlizi yaradılsa Hindistan üçün o, Şimal-Cənub dəhlizinin rəqibi kimi hesab oluna bilər. Əfqanıstandakı son hadisələrə görə, Çabahar Limanı layihəsində Əfqanıstanın Türkmənistanla əvəzlənməsi gözlənilir. Bundan əlavə, Türkmənistanın İranla quru sərhədi olan yeganə Orta Asiya ölkəsi olması və bu layihə üçün lazımı infrastrukturunu daha rahat təmin edə bilməsi Çabahar müqaviləsində Əfqanıstanın əvəzinə Türkmənistanın əvəzlənməsi ehtimalını artırır. Lakin bu planı həyata keçirmək üçün ilk növbədə İran-Türkmənistan təbii qaz mübahisəsi və İran yük maşınlarının ümumi sərhəddən keçməsinə qoyulan məhdudiyyətlər həll edilməlidir. Əfqanıstan Çabahar limanı layihəsində aparıcı tərəfdaşlardan biri olsa da, onların olmaması da bu limanın əhəmiyyətinə ciddi təsir göstərməyəcək. Başqa sözlə, Hindistanın ticarət yollarını şaxələndirmək və Avrasiya və Avropa bazarlarına çıxış ehtiyacını nəzərə alaraq, Çabahar limanına və Şimal-Cənub layihəsinə qoyduğu investisiyaların boş getməsinə imkan verməyəcək. **Beləliklə Hindistan və Çin arasında geosiyasi və geoiktisadi rəqabət davam etdikcə Hindistanın Çinin təsirinə qarşı çıxmaq üçün Şimal-Cənub layihəsinə ehtiyacı var və bu layihənin əhəmiyyətinin azalmasına imkan verməyəcəyi gözlənilir.**

Çabahar limanının İran üçün iqtisadi əhəmiyyətindən başqa, ABŞ və Səudiyyə Ərəbistanı İranı və Talibanı təcrid etməyə və Kabilə iqtisadi əməkdaşlığı azaltmağa çalışarkən, bu, çox güman ki, İslam Respublikasına Əfqanıstanda təsirini artırmağa imkan verəcək. Əfqanıstan öz növbəsində bu limana münasibətlərini gərginləşdirdiyi Pakistandan nəqliyyat asılılığını azaltmaq üçün bir yol kimi baxır.

Keçən ilin noyabrında Əli Baqeri Kəninin səfəri zamanı iki ölkənin rəsmiləri Çabahar Limanının “Şəhid Beheşti Terminalı”nın inkişafı üçün əməkdaşlığı davam etdirmək barədə razılığa gəlmişdilər. Son aylarda Tehran enerji infrastrukturunu yüksəltmək üçün Hindistan sərmayesini cəlb etmək məqsədi ilə oxşar müqavilə təklif edib. İran dəfələrlə Hindistana neft tədarük etmək istəyini ifadə edib və hətta Yeni Dehlini Rusiya-Ukrayna müharibəsinin səbəb olduğu bazar dəyişkənliyi fonunda Hindistanın enerji ehtiyaclarını ödəməyə kömək edə biləcəyinə inandırır.

Hindistan-İran-Ermənistan-Gürcüstan-Qaradəniz marşrutu

Hindistanın sərmayə qoyduğu Çabahaq limanı İran, Ermənistan və Gürcüstan ərazilərindən istifadə etməklə Hind okeanını Qara dənizə birləşdirən marşruta ev sahibliyi etmək potensialına da malikdir. Hindistan və Ermənistan apardığı danışıqlarda Ermənistanın Çabahaq limanından istifadədə maraqlı olduğu da məlumdur. Hindistan və Ermənistan Şimal-Cənub dəhlizinin üzvləridir. İran və Ermənistan da qarşılıqlı ticarət üçün Azərbaycandan yan keçməyin yollarını axtarırlar.

2022-ci ilin iyun ayında Ermənistanın İrandaqı səfiri Arsen Avakianın Çabahaq limanına səfəri Ermənistanın da bu xəttə marağını göstərdi. Avakian o zaman limanın Ermənistan üçün yaxşı marşrut olduğunu, bu istiqamətdə Ermənistan, İran və Hindistan əməkdaşlığının qurulmasında maraqlı olduqlarını qeyd etmişdi. Bu əməkdaşlığın perspektivində Hind okeanını Qara dənizə birləşdirmək dayanır və bu yolda Ermənistan birləşdirici nöqtə rolunu oynaya bilər.

Başqa aspektdən Hindistan Amerikanın Cənubi Asiyadaqı strateji müttəfiqlərindən biridir. Hindistan Qərbin Rusiyaya qarşı sanksiyalarına əməl etməsə də, şübhəsiz ki, Qərblə (xüsusən də ABŞ və Böyük Britaniya ilə) münasibətlərində gərginliyə can atmır. Buna görə də Hindistan İran kimi ABŞ-ın təzyiği olacağı təqdirdə Rusiya ilə əməkdaşlıq səviyyəsini azalda bilər. Bu, uzunmüddətli perspektivdə Şimal-Cənub layihəsinə təsir edəcək və son nəticədə Rusiya-İran-Hindistan üçbucağına zərər verəcək. Rəsmi Vaşinqton hələlik Çabahaq limanını ABŞ sanksiyalarından azad edib. Bununla belə, Talibanın Əfqanıstan üzərində nəzarəti və JCPOA-nı canlandırılmaması səbəbindən, ABŞ yəqin ki, bu limana embarqo qoyacaq və son nəticədə Şimal-Cənub layihəsinə mənfi təsir göstərəcək.

Şimal-Cənub dəhlizinə gəldikdə isə onun fəaliyyətinin ləngiməsində bir çox faktorlar yer alır. Buraya Misirin Süveyş kanalını 2030-cu ilə qədər inkişaf planı, Qafqazdaqı gərginlik aid edilə bilər. İNSTC texniki və infrastruktur problemlərini davam etdirməklə yanaşı, Hindistanın diqqəti də Rusiyanın şərfinə və ya Türkiyə marşrutuna daha çox cəlb oluna bilər. Həqiqətən də, bu dəhlizin gələcəyi müəyyən qədər Hindistanın Tehran və Moskvaya yanaşmasından asılıdır, halbuki üzvlər arasında daha geniş əməkdaşlıq Avrasiyada qitədaxili və qitələrarası əlaqəni inkişaf etdirməyə kömək edə bilər. İNSTC “Bir Kəməq-Bir Yol” ilə müqayisədə hələ ilkin mərhələdə olsa da, bu dəhliz 2030-cu ilə qədər mövcud köhnə dəhlizlərlə müqayisədə potensial ümumi konteyner daşımalarının daha yüksək faizinə çata bilər. Əvvəllər Tehran son 20 ildə bu layihəni tez bir zamanda həyata keçirməyə çalışsa da, Rusiyanın istəməməsi ucbatından bu layihə ilkin mərhələdə ilişib kağız üzərində qalmışdı.

Faktiki vəziyyət onu göstərir ki, Hindistan və İran arasında Çabahaqla bağlı ideyalar yerinə yetirilənə qədər, Pakistandakı çinlilər Qvadar limanını təhiz edib istifadəyə verdilər. İranlı ekspertlər bu layihədə Hindistanın əvəzinə Rusiyanın daha güclü mövqelənə biləcək ölkə kimi hesab edirlər. Ancaq Hindistanın birtərəfli qaydada bütün məsuliyyəti üzərinə götürməsi, o cümlədən gecikməsi çinlilərin rəqib layihədə uğuruna gətirib çıxardı. Hazırda İran tərəfi üçün maraqlı ssenari Çabahaq və Qvadarı birləşdirib onları iki mərkəzi qoşa limana çevirməkdir.

Çin və Hindistanın, xüsusən də Məkran sahili bölgəsində götürdüyü öhdəliklərin nəticəsi və təcrübə göstərdi ki, bu iki ölkə bu öhdəliklərə tam əməl etmir. Digər tərəfdən, İran və Çin arasında 25 illik müqavilənin müzakirəsində ciddi anlaşılmazlıqlar var və onun icrası, fəaliyyəti və prosesləri aydın deyil. Belə ki, Məkran bölgəsinə 500 milyon dollar investisiya etməli olan Hindistan 20 milyon dollar belə investisiya etmədi. İndi bunu çinlilərin Pakistanın Qvadar limanına qoyduğu 60 milyard dollar sərmayəsi ilə müqayisə etmək olar. Ona görə də bu faktlar Hindistan və Çinin dünyanın siyasi və iqtisadi bərabərliklərində İranı o qədər də ciddi qəbul etmədiyi görünür.

İranın səylərinin Zəngəzur dəhlizinin reallaşmasına təsiri

İran Zəngəzur dəhlizinin açılmasına regionda geopolitik dəyişikliklər üçün hesablanmış meqa layihənin tərkib hissəsi kimi baxır. İran tərəfinin fikrincə dəhlizin açılması İranın regional çəkisinə böyük zərbə vurmaqla yanaşı, nəqliyyat dəhlizlərində Türkiyə, İsrail və Azərbaycan kimi aktorların fəaliyyətini artıracaq. İran bu layihəyə geopolitik sıxılma hesab etməklə yanaşı, regional və beynəlxalq müstəvidə olan bərabərliklərdən bütövlükdə silinmə təhlükəsi kimi baxır. Çünki, İran bu günə kimi Qafqaza olan münasibətdə özünü regional təhlükəsizliyin təmin edilməsində, eləcə də tranzit hərəkətlərdə əsas aktor kimi təqdim etməyə çalışırdı. Bu İİR-in Qafqazla bağlı xarici siyasətinin özülündən çökməsi kimi xarakterizə oluna bilər. İran tərəfinin fikrincə Qarabağ müharibəsinin pərdəarxası məqamları Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsinin həlli məsələlərini deyil, məhz geopolitik dəyişiklərə xidmət edən bu layihənin reallaşmasını ehtiva edir. Məhz Laçın koridorunun bağlanması məsələsi də Zəngəzur dəhlizinin reallaşdırılması istiqamətində Ermənistana qarşı tətbiq edilən təzyiq vasitəsi kimi qəbul edilir. Münasibətlərin böhranlı vəziyyətə doğru irəliləməsi İran tərəfindən izlənilir və onlar bu prosesin başında heç bir halda münaqişəyə doğru gedərək, regional münaqişə yaradacaq “oyun”un iştirakçısı olmayacaqlarını bildirmişdilər. Ancaq İranın reaksiya hərəkətləri onların siyasi mesajları ilə addımlarının üst-üstə düşmədiyini göstərir. Beləliklə tranzit hərəkətlərindən də daha təhlükəli mövcud Azərbaycan-Türkiyə əlaqələrinin hər hansı formada güclənməsi və regional balansı öz xeyirlərinə dəyişməsidir. Buna görə İran tərəfi Rusiyanın dəhlizə qarşı münasibətini dəyişdirməyə çalışmaq ilə yanaşı, Azərbaycanın dəhliz tələbini Ermənistan ərazisinin işğalı kimi təqdim etməyə, ölkələrarası rabitəni kəsməyə, İranı regional layihələrdən uzaqlaşdırmaq, mənafeələrini məhdudlaşdırmaq üçün vasitə hesab edir. Avropaya açılan qapını itirməmək üçün təcili şəkildə Hindistan kimi bir aktordan dəstək almaqla Qaradənizə çıxan tranzit xəttinin reallaşmasına cəhd göstərir. İran eyni zamanda türk dövlətlərini vahid iqtisadi xəttə cəlb edəcək “Orta dəhliz” layihəsini narahatlıqla qarşılayır. Təsir imkanlarının azalmasından narahatlıq keçirməklə yanaşı, türk dövlətləri birliyinin güclənməsini siyasi prioritetlərinə böyük zərbə kimi qəbul edir. İran Xəzər vasitəsi ilə əlaqələrinin olmamasından mənfəət əldə etdiyi üçün, bu layihənin reallaşmasını onu bypass edən gediş kimi baxır.

Xülasə

İranın Hindistanla Çabahaq limanı vasitəsilə beynəlxalq tranzit və daşımalar sahəsində iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsi İranın sanksiyalar və iqtisadi təzyiqlərdən qurtulmağa doğru səylərinə işarədir. Bu məsələ İranın Hindistanla Çabahaq limanı kimi meqalayihələrdə tərəfdaşlıqda qarşılıqlı maraqlarını təmin etmək üçün diqqətli düşünməyi tələb edir. İranlı rəsmilərin verdiyi açıqlamalara əsasən yaxın gələcəkdə Hindistan və İran arasında bağlanacaq uzunmüddətli müqavilədə sərmayə qoyuluşu və Çabahaq limanının tranzit

imkanlarının artırılması məsələləri nəzərdə tutulacaq. Çabahar limanı beynəlxalq əhəmiyyətli olması və bütün regional aktorların maraqlarını təmin edə bilməsi və Amerika sanksiyalarından azad olması səbəbindən böyük maraq doğurur. Digər tərəfdən Rusiya-Ukrayna müharibəsindən, Rusiyanın embarqosundan və bu ölkənin yük daşımalarına məhdudiyyətlərdən sonra İran Şimal-Cənub dəhlizi ilə Rusiya və Mərkəzi Asiya ölkələrini Hindistanla birləşdirə bilər. Ona görə də Çabahar limanının geniş imkanlarını və Rusiya-Ukrayna müharibəsindən sonra artan əhəmiyyətini nəzərə alsaq, bu limanın İran və Hindistan tərəfindən birgə inkişafı iki ölkəni bir-birinə daha da yaxınlaşdırır. Hindistan da öz növbəsində Çabahardakı Şəhid Behəşti limanını tranzit qovşağına çevirməyə və Mərkəzi Asiya ölkələrini Şimal-Cənub dəhlizinə birləşdirməyə çalışır.

Müəllif: Şahin Yusifli, Beynəlxalq Münasibətlərinin Təhlili Mərkəzində (BMTM) aparıcı məsləhətçi