

ISSN 2532-845X



GEOPOLITICAL REPORT

VOLUME 3

YEAR 2021

Geopolitical Report

Website: www.specialeurasia.com Email: info@specialeurasia.com

Online ISSN: 2532-845X

Date: November 2021

Publisher: **SpecialEurasia**

Editors: **Silvia Boltuc, Giuliano Bifulchi**

Country: **Italy**

City: **Rome**

Address: **Via Torrenova, 407**

Language: **Italian, German, English**

SpecialEurasia

SpecialEurasia is a geopolitical Intelligence platform that transforms events into valuable outlooks, allowing public and private institutions, organisations, and individuals to confidently understand the increasingly complex international environment.

Our Mission

SpecialEurasia helps our members and partners to understand and navigate a complex and ever-changing global environment. Therefore, SpecialEurasia provides solid Intelligence for the decision-making process in international relations, security, and economics, supporting public companies and institutions with written and oral reports, risk assessments, infographics, tailored interactive maps, consulting and training courses.

Our Methodology

SpecialEurasia develops comprehensive, independent, and unbiased analysis by examining current events through our geopolitical methodology. This allows us to interpret the meaning of today's global events, block out the noise, inform decision-making and develop a more accurate view of the future.

Our Network

We have developed a solid network of international partners, contacts and sources which support our activities and projects. SpecialEurasia is not a media agency. Therefore, our goal is not to report daily news and events. By contrast, we want to read behind the lines of relevant events and inspect a single case from different points of view.

Geopolitical Report

SpecialEurasia's publication, *Geopolitical Report ISSN 2532-845X*, aims at investigating the current geopolitical and socio-cultural events and trends which are shaping the world of international relations, business and security creating a debate by allowing scholars and professional experts to share their views, perspectives, work results, reports and research findings. One can submit manuscripts, analytical reports, critical responses, short articles, commentaries, book reviews to info@special- Eurasia.com.

Information about the organization's goals, activities, projects and publications which can be freely downloaded can be found on the website www.specialeurasia.com.

Copyright © 2022 SpecialEurasia

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, distributed, or transmitted in any form or by any means, including photocopying, recording, or other electronic or mechanical methods, without the prior written permission of the publisher, except in the case of brief quotations embodied in critical reviews and certain other noncommercial uses permitted by copyright law. For permission requests, write to the publisher, addressed "Attention: Permissions Coordinator," at info@special- Eurasia.com

Table of contents

Table of contents	3
Geopolitica del porto iraniano di Chabahar	4
Introduzione	5
Il potenziale logistico-commerciale di Chabahar.....	9
Chabahar nella geopolitica indiana	11
Gli interessi afgani e pakistani e gli attuali accordi di commercio e transito	15
L'interesse russo nel porto di Chabahar.....	19
Conclusioni	21
Geopolitics of Makhachkala Sea Trade Port in the Caspian Sea and Eurasia Interconnectivity	23
Introduction.....	24
The Makhachkala Sea Trade Port.....	26
The Iranian 'factor'	30
Geopolitical consequences.....	33

Geopolitica del porto iraniano di Chabahar

Silvia Boltuc*

Abstract in English

The port of Chabahar is a trilateral project based on the collaboration between Iran, Afghanistan and India and located in the Gulf of Oman on the south-eastern coast of Iran. Through this infrastructure, Iran has its first deep-water port outside the Strait of Hormuz, Afghanistan gains access to the sea, and India has an alternative route to Pakistan to export its goods to Afghanistan and Central Asia till Russia and Europe. This paper wants to analyse the geopolitical role that Chabahar might play for Iran, India, and Afghanistan. Furthermore, this investigation underlines Chabahar's strategic importance as an alternative logistic infrastructure to the Pakistani port of Gwadar, which is considered the crown jewel of the China-Pakistan Economic Corridor and examines international and regional actors' strategies in the Indian Ocean and Central Asia which exploited the port of Chabahar to counter their adversaries.

Keywords: Chabahar port, Iran, Eurasia, geopolitics, logistics

Abstract in Italiano

Il porto iraniano di Chabahar, situato nel Golfo dell'Oman, è un progetto nato dalla collaborazione trilaterale fra Iran, Afghanistan ed India. Attraverso questo progetto l'Iran ha il suo primo porto in acque profonde collocato fuori dallo Stretto di Hormuz e lontano dalle problematiche legate alla sua stabilità, l'Afghanistan ottiene uno sbocco sul mare per i suoi commerci e l'India una rotta alternativa al Pakistan per il suo export verso Kabul e le Repubbliche dell'Asia centrale per poi raggiungere Russia ed Europa. Questo paper si propone di analizzare il ruolo geopolitico del porto di Chabahar per i tre paesi coinvolti. Inoltre, in questa ricerca si è voluto evidenziare l'importanza strategica di Chabahar come diretto concorrente del porto sino-pakistano di Gwadar ed esaminare le diverse strategie che attori internazionali e regionali hanno elaborato sfruttando il porto iraniano per poter contrastare i propri avversari in Asia Centrale e nell'area dell'Indo-Pacifico.

Parole chiave: porto di Chabahar, Iran, Eurasia, geopolitica, logistica

** Silvia Boltuc is the founder and managing director of SpecialEurasia. She is an international affairs specialist, business consultant and political analyst who has supported private and public institutions in the decision-making process providing reports, risk assessments, and consultancy. Due to her work and reporting activities, she has travelled in Europe, the Middle East, South-East Asia and the post-Soviet space assessing the domestic dynamic and situations and creating a network of local contacts. She is also the Director of the Energy & Engineering Department of CeSEM – Centro Studi Eurasia Mediterraneo, and an editor/analyst at the Italian media agencies Notizie Geopolitiche and European Affairs Magazine. Previously, she worked as an Associate Director at ASRIE Analitica. She speaks Italian, English, German, Russian and Arabic.*

Introduzione

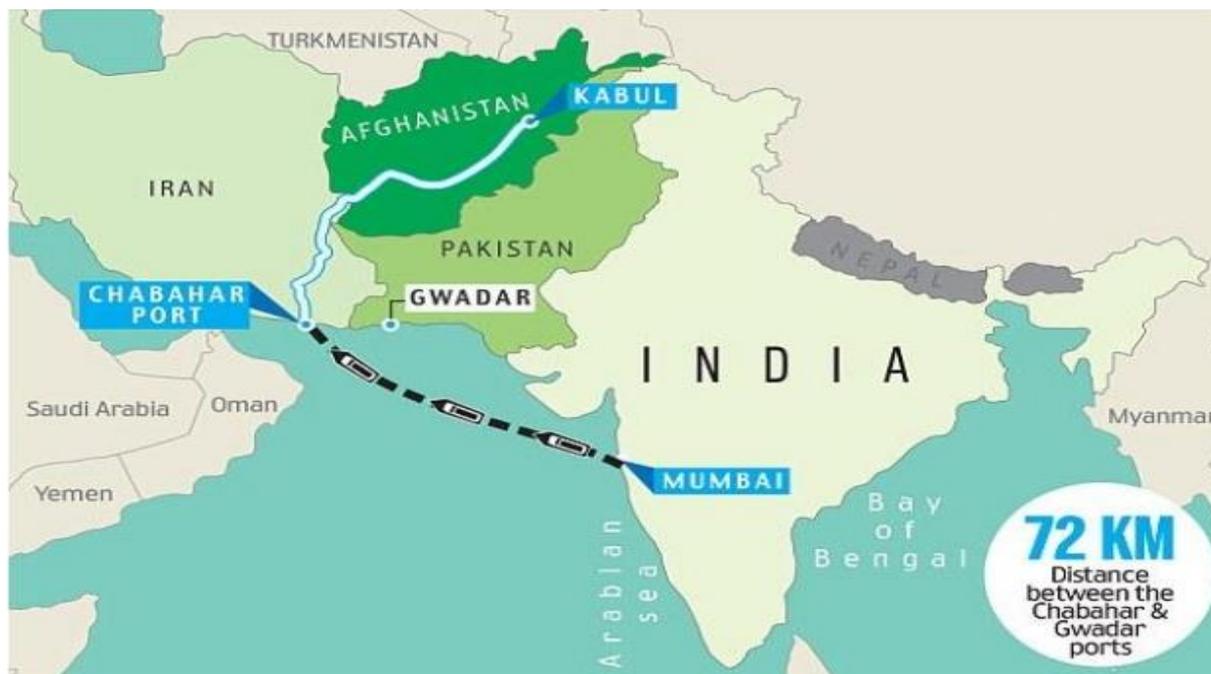


Figura 1 Il ruolo logistico del porto di Chabahar a livello regionale e le potenzialità di collegamento tra Afghanistan, Iran e Pakistan. Fonte: Mufti, Abdul Qadeer, Bahram Amirahmadian, Gulshan Sachedva, *Strategic Analysis of the Chabahar Port. Afghanistan-Iran-India relations*, Afghan Institute for Strategic Studies, Kabul, 2018. https://www.aiss.af/assets/aiss_publication/10cec76bf1b795d8a9629f9c233e157e.pdf.

Il porto di Chabahar si trova nella regione iraniana del Sistan-Belucistan e fornisce un rapido accesso al Golfo Persico, al Golfo dell'Oman e all'Oceano Indiano. È il primo porto in acque profonde realizzato in Iran adatto ad accogliere navi del peso di 250.000 tonnellate come grandi petroliere. Proprio la vicinanza di questa infrastruttura alle acque aperte internazionali e la sua collocazione fuori dal Golfo Persico e dallo Stretto di Hormuz hanno reso Chabahar un polo strategico per gli attori regionali nonché uno snodo tattico fra Europa, Asia ed Africa.¹

Il porto rappresenta il punto di accesso più vicino e conveniente alle acque libere ed agli oceani anche per i paesi dell'Asia centrale (Uzbekistan, Tagikistan, Turkmenistan, Kirghizistan e Kazakistan) e una via alternativa al Pakistan per le merci sia indiane che dell'Afghanistan, paese che non ha uno sbocco sul mare. Nel 2016 a tal proposito è stato firmato un

¹ "Chabahar capable of competing internationally as a logistic hub" - Tehran Times', *Tehran Times*, november 7, 2020, <https://www.tehrantimes.com/news/454332/Chabahar-capable-of-competing-internationally-as-a-logistic>.

accordo fra i leader iraniani, indiani e afgiani denominato *Trattato di Chabahar* per creare un corridoio di trasporto internazionale.²

In aggiunta alla posizione strategica, il porto gode di un particolare regime fiscale essendo una zona economica libera. Nonostante l'Iran sia attualmente sottoposto alle sanzioni statunitensi, su pressioni dell'India gli Stati Uniti hanno esentato l'area portuale. Tale scelta è stata giustificata dalla volontà di aiutare lo sviluppo economico dell'Afghanistan: con buona probabilità gli Stati Uniti vedono nel progetto un tassello strategico per arginare l'espansionismo cinese nell'area essendo Chabahar vicino al porto pakistano di Gwadar finanziato proprio da Pechino (realizzato nella regione del Belucistan e gestito dalla società cinese China Overseas Port Holding Company).³ Un rapporto dell'Asian Development Bank (ADB), il *Corridor Performance Measurement and Monitoring* (CPMM), ha dipinto un quadro cupo del potenziale dei porti pakistani secondo cui a causa della scarsa infrastruttura di trasporto stradale i carichi in transito sarebbero gestiti alla rinfusa. Con i cospicui investimenti cinesi questo aspetto potrebbe cambiare. Diversamente, quando il porto di Chabahar è stato concepito, si è provveduto immediatamente a studiare anche i rispettivi collegamenti stradali e ferroviari fra i paesi coinvolti ed il porto.⁴

Il porto di Gwadar ed il porto di Chabahar si trovano nello stesso punto di snodo geopolitico di strategie commerciali che si intersecano ortogonalmente. La Cina può sfruttare sia il corridoio che attraverso il Pakistan giunge nel Golfo Persico e sia quello che attraverso l'Iran giunge in Turchia e quindi nel Mediterraneo, rotte a cui fa da alternativa il Corridoio di Trasporto Internazionale Nord-Sud (INSTC) del quale fa parte proprio Chabahar che mira a collegare il Golfo Persico e l'India con il Mar Caspio da dove è possibile raggiungere a sua volta la Russia e l'Europa.

² 'Agreement on The Establishment of an International Transport and Transit Corridor among the Governments of the Republic of India, the Islamic Republic of Afghanistan and the Islamic Republic of Iran (Chabahar Agreement)', Tehran, 2016, <http://mea.gov.in/Portal/LegalTreatiesDoc/016P2941.pdf>.

³ Zein Basravi, 'Iran's Chabahar port spared from US sanctions in rare cooperation', *Al Jazeera*, June 20, 2020, <https://www.aljazeera.com/economy/2020/6/20/irans-chabahar-port-spared-from-us-sanctions-in-rare-cooperation>.

⁴ CAREC *Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2019*, Manila, 2020, <https://www.carecprogram.org/uploads/carec-cpmm-annual-report-2019.pdf>, p. 40.



Figura 2 Il Corridoio Economico Cina-Pakistan. Fonte: Ashraf, Eram, 'Economic Visions and the Making of an Islamabad- Beijing-Riyadh Triangle: Assessing Saudi Arabia's Role in the China-Pakistan Economic Corridor', *Dirasat*, Riyadh, King Faisal Center for Research and Islamic Studies, 2020, p. 17.

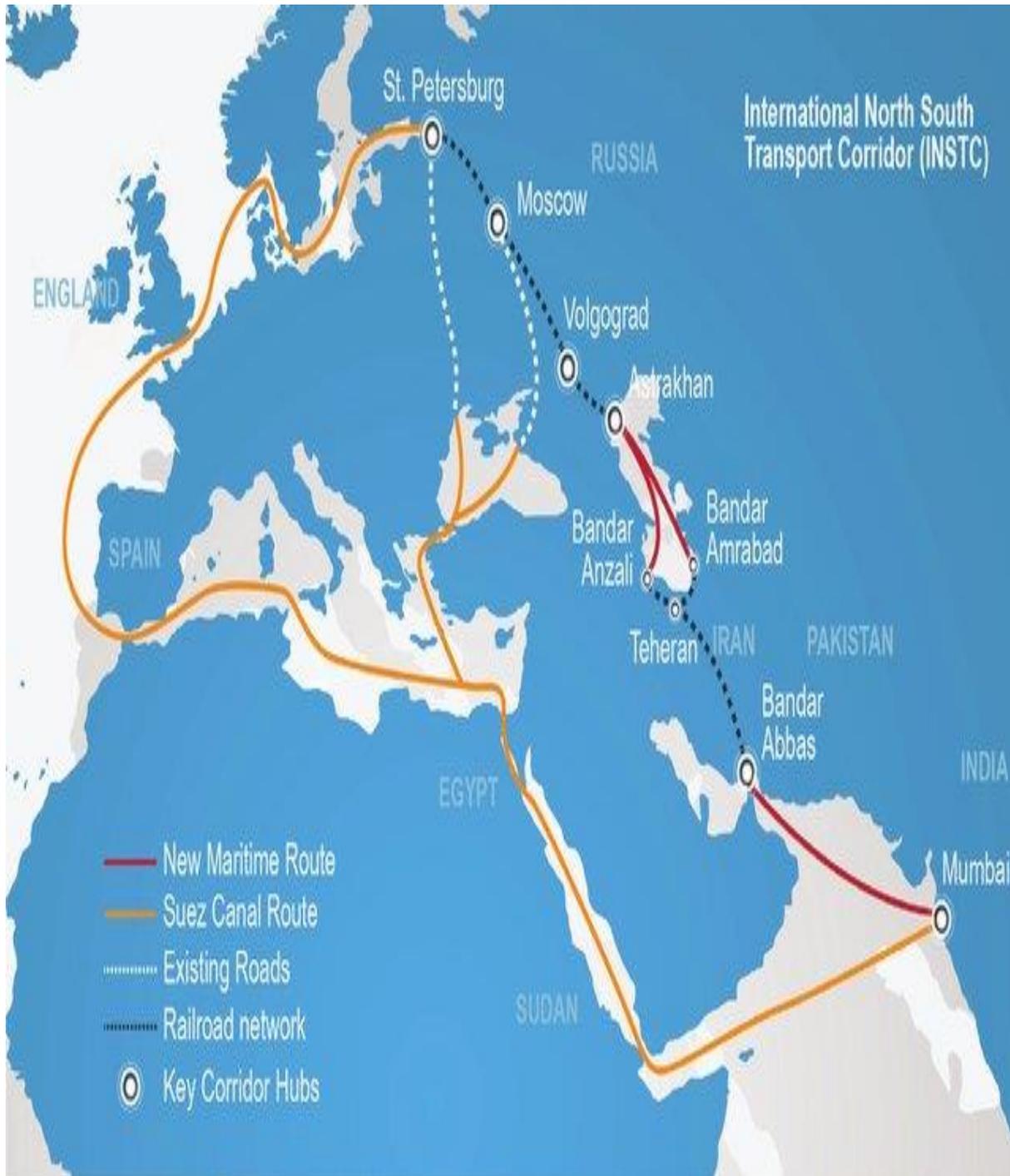


Figura 3 Il Corridoio di Trasporto Internazionale Nord-Sud. Fonte: Ashraf, Eram, 'Economic Visions and the Making of an Islamabad- Beijing-Riyadh Triangle: Assessing Saudi Arabia's Role in the China-Pakistan Economic Corridor', *Dirasat*, Riyadh, King Faisal Center for Research and Islamic Studies, 2020, p. 39.

Il potenziale logistico-commerciale di Chabahar

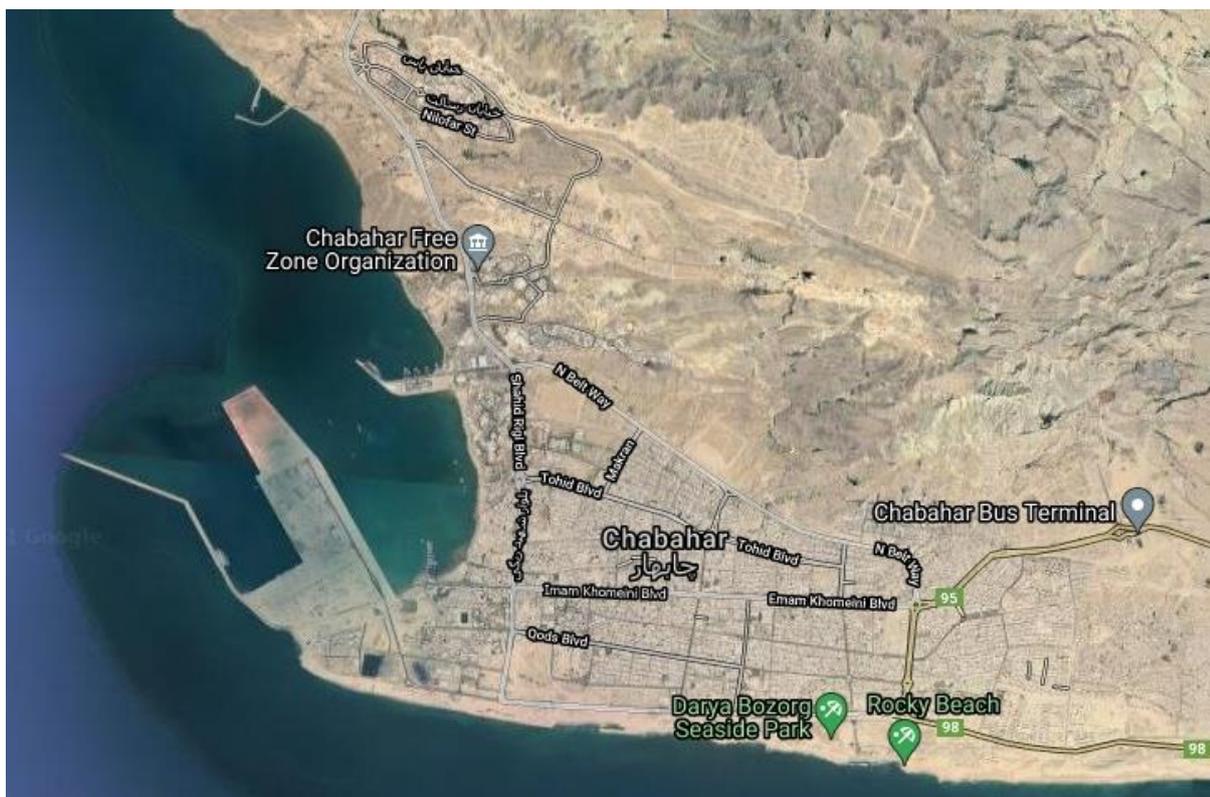


Figura 4 Immagine satellitare dell'area del porto di Chabahar. Fonte: 'Port of Chabahar satellite map', *World Port Source*, 2021. http://www.worldportsource.com/ports/maps/IRN_Port_of_Chabahar_3517.php.

Chabahar è l'unico porto oceanico dell'Iran e finora è costituito dai terminal di Shahid Kalandari e Shahid Beheshti, ognuno dei quali ha cinque strutture di ormeggio. Mentre il porto di Gwadar nasce principalmente come tassello degli interessi cinesi e della Belt and Road Initiative, Chabahar è un progetto che coinvolge gli interessi commerciali ed economici di diversi attori e che servirà per lo sviluppo della regione nel suo insieme.

Prima di Chabahar l'Iran non possedeva un porto in acque profonde con accesso alle acque internazionali, bensì un porto all'interno dell'angusto Stretto di Hormuz (porto di Bandar Abbas). Benché attraverso alcune pregevoli infrastrutture, quali l'oleodotto Goreh-Jask, Teheran si sia sottratta alla leva dell'instabilità dello stretto,⁵ le grandi navi erano costrette a trasferire il loro carico nei porti degli Emirati Arabi Uniti. Questa condizione non solo rendeva l'Iran dipendente dalla monarchia del Golfo, ma si traduceva anche in una cospicua

⁵ Silvia Boltuc, 'Analisi della pipeline Goreh-Jask nello scacchiere geopolitico iraniano', *ASRIE Analytica*, april 6, 2021, <http://www.asrie.org/2021/04/analisi-della-pipeline-di-goreh-jask-nello-scacchiere-geopolitico-iraniano/>.

perdita di entrate. In questa ottica, Chabahar rappresenta un importante punto di svolta per il paese.⁶

Un'altra partnership importante da considerare che trarrà beneficio dal nuovo porto è quella con l'Oman che detiene il collegamento tra le regioni dell'Indo-Pacifico ed il Medio Oriente. I due paesi hanno sviluppato congiuntamente il porto dell'Oman di Al Duqm. La linea di navigazione Chabahar-Muscat promuoverà gli scambi commerciali e quindi lo sviluppo del porto iraniano. Va notato che è stato firmato un accordo di trasporto marittimo anche fra l'Oman e l'India, avvalorando la struttura multidimensionale del progetto di Chabahar.⁷

Per l'Iran il porto di Chabahar rappresenta la possibilità di commerciare prodotti liberi dal regime di sanzioni a cui è sottoposto e quindi una chance di risollevarne l'economia del paese. In aggiunta, Teheran punta a rilanciare le regioni meridionali rendendo l'intera area comprensiva del porto un polo ricettivo per il turismo internazionale sull'esempio delle monarchie del Golfo.⁸ Se da un lato questo progetto turistico ha creato entusiasmo e aspettative per nuovi posti di lavoro e un miglioramento dell'economia, dall'altro lato il Governo iraniano ha palesato preoccupazioni per una apertura alla globalizzazione che si scontra con la volontà di Teheran di mantenere la propria identità nazionale. Nel progetto turistico sarebbero rilanciate anche le due isole di Qeshm e Kish, entrambe all'interno del Golfo Persico.

Per l'Iran, Chabahar offre un modo per ampliare il commercio regionale, riconnettersi con l'economia globale e rompere l'accerchiamento orchestrato dall'Arabia Saudita e dai suoi alleati regionali e internazionali.

Inoltre, se Chabahar venisse inserito nell'INSTC la Repubblica Islamica potrebbe raggiungere i terminali marittimi dei porti baltici amplificando il potenziale dei commerci del paese e il suo ruolo come nodo logistico per il commercio internazionale. Anche se il porto di Chabahar vede tra i promotori il Governo di Kabul, qualora l'Iran grazie a questa infrastruttura

⁶ 'Mesto porta Chabahar v politike Irana "Vzgljad na Vostok"', *Iran.ru*, July 10, 2020, https://www.iran.ru/news/analytiks/116131/Mesto_porta_Chabahar_v_politike_Irana_Vzgljad_na_Vostok.

⁷ 'Oman inks deal with two Iranian ports', *The Journal of Commerce online*, March 8, 2016, https://www.joc.com/oman-inks-deal-two-iranian-ports_20160308.html; 'Chabahar-Muscat shipping line to start operation next week | Hellenic Shipping News Worldwide', *Hellenic Shipping News*, December 13, 2019, <https://www.hellenicshippingnews.com/chabahar-muscat-shipping-line-to-start-operation-next-week/>; Dipanjan Roy Chaudhury, 'India, Oman sign maritime pact; foreign ministers of India-Oman-Iran meet in Muscat', *The Economic Times*, December 24, 2019, <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/india-oman-sign-maritime-pact-foreign-ministers-of-india-oman-iran-meet-in-muscat/articleshow/72960154.cms?from=mdr>.

⁸ 'Chabahar, Konarak coastlines projected for tourism development', *Teheran Times*, May 22, 2021, <https://www.tehrantimes.com/news/461215/Chabahar-Konarak-coastlines-projected-for-tourism-development>.

dovesse divenire un crocevia del commercio, la Repubblica Islamica potrebbe diminuire l'importanza logistica del territorio afgano che non solo non possiede uno sbocco al mare ed è caratterizzato dal problema decennale relativo alla sicurezza, ma non ha sviluppato reti stradali e ferroviarie adeguate che invece Teheran può garantire.

Chabahar potrebbe altresì essere collegato al porto di Jask, appetibile per i suoi enormi impianti di stoccaggio del petrolio, per cui l'India ha già manifestato il proprio interesse come riserva strategica per soddisfare forniture di emergenza. Quindi, in uno scenario post-sanzioni in cui Teheran potrà riprendere le sue esportazioni di petrolio e gas, Chabahar diverrebbe uno snodo di enorme valore.

Anche l'Uzbekistan senza sbocco sul mare è interessato al porto di Chabahar per diversificare le sue possibilità di esportazione, interesse dimostrato dalla sua partecipazione nel 2020 agli incontri trilaterali e bilaterali con Afghanistan, Iran ed India e dall'aver già realizzato la connettività ferroviaria in Afghanistan come mezzo per collegarsi con le linee ferroviarie iraniane.⁹

Per quanto riguarda la regione caucasica, si può osservare come l'Armenia, isolata da Turchia e Azerbaijan, potrebbe usufruire del corridoio che la collega all'Iran, con cui il volume di scambi energetici e commerciali è in aumento, per avere uno sbocco per l'import-export via mare.

Chabahar nella geopolitica indiana

L'India ha molteplici interessi nel porto di Chabahar. Investendo nel porto iraniano Nuova Delhi ha tentato di arginare l'espansione dell'area di influenza cinese nei mari e nei territori limitrofi ai propri confini territoriali e nella regione. Inoltre, per la crescente economia indiana Chabahar potrebbe divenire un importante hub commerciale di collegamento con i paesi dell'Asia Centrale e con l'Afghanistan, nonché accorciare le distanze con i mercati europei. Infatti, l'accordo firmato con Afghanistan e Iran concede a Nuova Delhi riduzioni tariffarie per le proprie merci dirette verso l'Asia Centrale il cui obiettivo finale è quello di raggiungere l'Europa. Infine, i porti di Chabahar e Gwadar distano solo 172 km fornendo

⁹ Rajeswari Pillai Rajagopalan, 'India-Iran-Uzbekistan Pursue Central Asian Connectivity', *The Diplomat*, december 18, 2020, <https://thediplomat.com/2020/12/india-iran-uzbekistan-pursue-central-asian-connectivity/>.

all'India l'occasione per tenere d'occhio le attività navali del Pakistan e la presenza cinese nel Mar Arabico e più in generale nell'Oceano Indiano settentrionale.¹⁰

Ciononostante, l'evolversi della situazione potrebbe ribaltare il risultato atteso introducendo Pechino nell'equazione. Nel 2016 il primo ministro indiano Narendra Modi aveva promesso un investimento di 500 milioni di dollari che si andava sommando all'esborso per le opere infrastrutturali realizzate per collegare il porto: una autostrada da Delaram nel sud dell'Afghanistan a Zabol al confine iraniano e da Zabol, un'autostrada collegata a Chabahar.¹¹ Nel 2018 però l'amministrazione Trump si è ritirata dal JCPOA e il Dipartimento del Tesoro ha reimposto le sanzioni ai settori petrolifero e marittimo iraniano raffreddando l'interesse del settore privato. L'India, a cui nel 2018 era stato affidato il controllo del porto, a causa dello scetticismo legato alle sanzioni non è riuscita a reperire investitori e società di gestione dei porti che potessero operare a Chabahar, né tantomeno aziende occidentali disposte a vendere le attrezzature europee necessarie. Quello che doveva essere un progetto estremamente remunerativo per Nuova Delhi, perché l'avrebbe connessa con i mercati dell'Asia centrale e con l'Afghanistan bypassando il territorio pakistano, ha rischiato invece di divenire un progetto milionario ad alto rischio. Pechino non ha tardato ad approfittare dell'incertezza indiana aggiudicandosi contratti per la fornitura di attrezzature cinesi al porto e tentando di subentrare nella sua implementazione. Nel 2019 il ministro degli esteri iraniano ha visitato la Cina ed il Pakistan proponendo di collegare i porti di Chabahar e Gwadar con un sistema ferroviario e palesando l'opportunità che l'Iran entrasse a far parte della Belt and Road Initiative (BRI).¹²

Behrouz Aghaei, direttore generale del Dipartimento dei porti e della navigazione per la provincia iraniana del Sistan-Belucistan, ha sottolineato che Pechino ha scambi commerciali

¹⁰ Saber Salem, 'New Opening to The Old Gateway: Chabahar Seaport and The Economic and Strategic Benefits to The Region', *Jindal Journal of International Affairs*, vol. 4, no. 1, 2017, pp. 119–132; Harsh V. Pant, *India-Iran Cooperation at Chabahar Port: Choppy Waters*, March 1, 2018, https://www.jstor.org/stable/resrep22312?seq=1#metadata_info_tab_contents; Subhomoy Bhattacharjee, 'Chabahar Port and India', *RIS Policy Brief*, no. 80, 2018, https://www.ris.org.in/sites/default/files/policy_brief_80-Chabahar_port_and_India.pdf.

¹¹ 'India to invest \$500 million on Chabahar port in Iran for easy access to Afghanistan, Europe', *Mail Today News*, may 24, 2016, <https://www.indiatoday.in/mail-today/story/india-to-invest-500-million-on-chabahar-port-in-iran-for-easy-access-to-afghanistan-europe-325141-2016-05-24>.

¹² Abhijit Bhattachariyya, 'China ups the ante with Chabahar push', *The Tribune of India*, may 12, 2021, <https://www.tribuneindia.com/news/comment/china-ups-the-ante-with-chabahar-push-251584>; Om Tiwari, '\$400 billion China-Iran deal and concerns about India's Chabahar port project', *India TV*, march 31, 2021, <https://www.indiatvnews.com/opinion/news-400-billion-china-iran-deal-and-concerns-about-india-s-chabahar-port-project-694678>.

marittimi con 162 paesi e opera in 45 porti e che il coinvolgimento cinese potrebbe aumentare gli scambi commerciali di Chabahar con il mondo a un livello molto significativo. Inoltre, se le discussioni in corso sul JCPOA non dovessero andare a buon fine, per l'Iran sarebbe positivo l'inserimento all'interno della BRI cinese.¹³

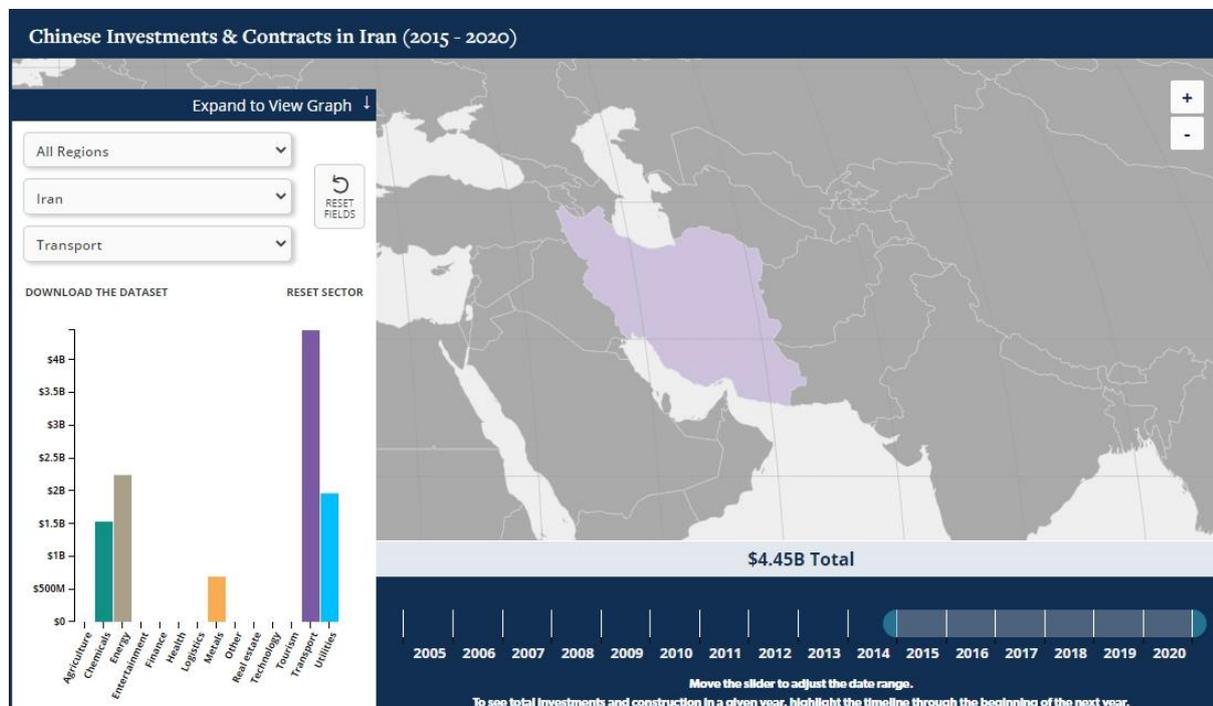


Figura 5 Investimenti e contratti cinesi in Iran nel periodo 2015-2020. Fonte: 'China Global Investment Tracker', | American Enterprise Institute - AEI, 2020. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

Se il ruolo di Nuova Delhi in Iran in generale e nel porto di Chabahar in particolare è messo sotto pressione dell'ascesa di Pechino nell'area e dal recente accordo commerciale di venticinque anni tra la Repubblica Islamica dell'Iran e la Cina,¹⁴ occorre anche considerare la posizione dell'India in Afghanistan, paese nel quale il Governo indiano sta tentando attraverso investimenti ed infrastrutture di espandere la propria influenza mirando ad accrescere il volume di scambi commerciali con Kabul e scontrandosi ovviamente con l'instabilità locale e il problema di sicurezza il quale, a seguito del ritiro delle truppe statunitensi, dovrebbe

¹³ Ebrahim Fallahi, 'Iran-China partnership to raise Chabahar port's global status', *Tehran Times*, april 27, 2021, <https://www.tehrantimes.com/news/460316/Iran-China-partnership-to-raise-Chabahar-port-s-global-status>.

¹⁴ Sabena Siddiqui, 'Can Chinese investment provide boost to Iran's Chabahar port?', *Al-Monitor: The Pulse of the Middle East*, may 10, 2021, <https://www.al-monitor.com/originals/2021/05/can-chinese-investment-provide-boost-irans-chabahar-port>.

divenire maggiormente pressante e vedere i talebani (visti come alleati del Pakistan in chiave anti-indiana) guadagnare sempre più potere.¹⁵

Ma proprio in Afghanistan l'India ha ottenuto un risultato importante: il ministero delle miniere afgano ha assegnato la concessione per quattro dei cinque blocchi nel deposito di Hajigak a un consorzio di aziende indiane guidate dalla Steel Authority of India Ltd. di proprietà statale. La ferrovia Chabahar-Zaranj-Delaram-Hajigak, un progetto indiano-iraniano lungo 900 km, collegherà le operazioni minerarie indiane da 10 miliardi di dollari ad Hajigak, con Chabahar.

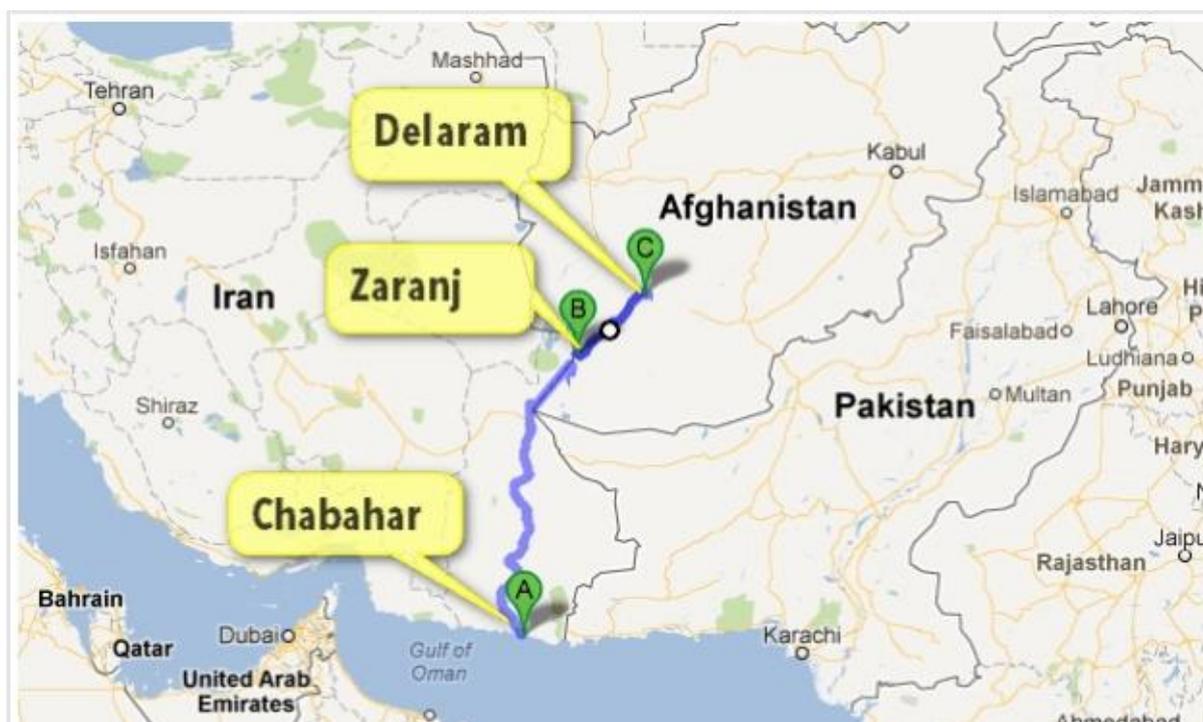


Figura 6 Il progetto di connessione Chabahar-Zaranj-Delaram. Fonte: ‘Delaram Zaranj Highway, Chabahar Port: India-Iran-Afghanistan trade relations’, *Mrunal.org*, 2012. <https://mrunal.org/2012/08/diplo-delaram.html>.

L'Indian Railways Construction Ltd (IRCON), di proprietà statale, aveva firmato un Memorandum di Intesa (MoU) con il ministero delle ferrovie iraniano impegnandosi a fornire tutti i servizi ed i finanziamenti per la realizzazione del tratto ferroviario (circa 1.6 miliardi di dollari). Ciò nonostante, l'India non ha mai avviato i lavori temendo di attirare le sanzioni statunitensi le quali hanno già portato Nuova Delhi ad azzerare le importazioni di greggio

¹⁵ Giuliano Bifulchi, Silvia Boltuc, 'Afghanistan briefing: regional and international foreign relations', *ASRIE Analytica*, June 7, 2021, <http://www.asrie.org/2021/06/afghanistan-briefing-regional-and-international-foreign-relations/>; Giuliano Bifulchi, 'Afghanistan: Taliban offensive in the north alarms Central Asia', *ASRIE Analytica*, July 2, 2021, <http://www.asrie.org/2021/07/afghanistan-central-asia-uncertain-future/>.

iraniano. In ultimo, alla luce dell'accordo stipulato fra Iran e Cina, il mancato inizio dei lavori potrebbe essere dipeso dal timore indiano che Pechino subentrasse nelle attività del porto. Alla luce di tale esitazione, l'Iran ha deciso di realizzare da sé il tratto ferroviario, che si stima verrà completato entro marzo 2022 utilizzando circa 400 milioni di dollari dal Fondo Nazionale di Sviluppo.

Nonostante le precedenti considerazioni, l'India ha raddoppiato i finanziamenti stanziati per lo sviluppo del porto iraniano di Chabahar nel suo disegno di legge sul bilancio dello Stato per il 2020, dimostrando di voler perseguire nella sua strategia regionale.¹⁶

Gli interessi afgani e pakistani e gli attuali accordi di commercio e transito

Il porto di Chabahar rappresenta per l'Afghanistan una via alternativa al Pakistan, perché offre sia vantaggi in termini politici, dati gli altalenanti rapporti fra Kabul e Islamabad, e geografici, essendo il porto iraniano 800 chilometri più vicino al confine afgano rispetto al porto pakistano di Karachi.

In Afghanistan c'è un settore privato guidato da aziende esportatrici principalmente di prodotti agricoli non trasformati. Per il paese è molto importante garantire una continuità nelle esportazioni che sostengano l'economia piegata da anni di guerre e instabilità governativa. Le possibili rotte di esportazione sono i porti di Chabahar e Bandar Abbas in Iran, i porti di Karachi e Gwadar in Pakistan ed i corridoi attraverso l'Asia centrale.

L'Agenzia statunitense per lo sviluppo internazionale (USAID) ha finanziato il progetto *Afghanistan Value Chains-High Value Crops* (AVC-HVC) che mira a sostenere il governo afgano nel gestire la logistica delle esportazioni del paese, aiutando a superare anche situazioni di stallo come quelle avvenute durante la pandemia quando il Pakistan ha deciso di interrompere il passaggio delle merci afgane chiudendo il confine con gravi ripercussioni sulle aziende locali.¹⁷ Fra Pakistan e Afghanistan vi è un accordo di commercio e transito (APTTA) siglato nel 2010 ed esteso nel febbraio del 2021 di alcuni mesi, giacché decorreva la sua validità. Questo accordo consente il transito bidirezionale tra le merci afgane ed il

¹⁶ Suhasini Haidar, 'Months after starting Chabahar rail project without India, Iran seeks equipment', *The Hindu*, november 9, 2020, <https://www.thehindu.com/news/national/months-after-starting-chabahar-rail-project-without-india-iran-requests-help-with-equipment/article33048813.ece>; 'India Dropped from Chabahar Rail Project', *Drishti*, july 14, 2020, <https://www.drishtiiias.com/daily-updates/daily-news-analysis/india-dropped-from-chabahar-rail-project>.

¹⁷ 'Afghanistan Value Chains – High Value Crops', *U.S. Agency for International Development*, june 17, 2019, <https://www.usaid.gov/news-information/fact-sheets/afghanistan-value-chains---high-value-crops>.

porto di Karachi, il passaggio delle merci afgane verso il valico di frontiera di Wagah con l'India e l'utilizzo dell'Afghanistan come corridoio di transito per lo scambio di merci fra il Pakistan e l'Asia centrale.¹⁸



Figura 7 Le direttive commerciali tra il Pakistan e l'Afghanistan. Fonte: 'Afghanistan and Regional Trade Arrangements Contents', *Islamic Republic of Afghanistan Ministry of Commerce & Industries*, n.d. https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/3_afganrta_e.pdf.

Il problema dell'accordo, che ha reso necessario per l'Afghanistan volgere lo sguardo verso nuovi corridoi che escludessero il Pakistan, è che Islamabad si oppone al passaggio delle merci indiane verso Kabul lungo la rotta percorsa invece nella direzione opposta dalle merci afgane, non prevede la possibilità di ricorso legale e, in ultimo, i provvedimenti interni al Pakistan giuridicamente superano i termini dell'accordo con cui talvolta sono in contrasto, rendendoli di fatto nulli. Inoltre, le merci possono essere trasportate nei rispettivi paesi solo da camion con immatricolazione autoctona e la necessità di trasbordare le merci ai valichi

¹⁸ 'Agreement between the Government of the Islamic Republic of Afghanistan and the Islamic Republic of Pakistan. Afghanistan - Pakistan Transit Trade Agreement 2010 (APTTA)', *Ministry of Commerce, Government of Pakistan*, 2010, <https://www.commerce.gov.pk/wp-content/uploads/pdf/APTTA.pdf>; Ayaz Gul, 'Pakistan Approves Temporary Extension in Afghan Transit Trade Pact | Voice of America - English', *VOA News*, february 21, 2021, <https://www.voanews.com/south-central-asia/pakistan-approves-temporary-extension-afghan-transit-trade-pact>.

di frontiera, trattandosi per lo più di derrate alimentari, rende il commercio rischioso e difficilmente sostenibile, oltre che soggetto ad attacchi della criminalità locale e delle pressioni del personale transfrontaliero. Vi è stato un tentativo di inserire il Tajikistan nell'accordo,¹⁹ ma la *conditio sine qua non* richiesta dal presidente afgano Ghani di aprire il corridoio di transito pakistano alle merci indiane con la leva di impedire l'export pakistano in Asia centrale ha fatto naufragare la proposta. Per quanto le trattative siano ancora in corso, come risultato della difficoltà relazionale tra Afghanistan e Pakistan e quella di conciliare le reciproche alleanze, i due paesi hanno puntato per i loro commerci su rotte alternative. Il Pakistan ha rilanciato il *Quadrilateral Traffic in Transit Agreement (QTTA)* che vede la partecipazione di Cina, Kirgizstan e Kazakistan, che tuttavia non gli permette l'accesso al Turkmenistan e l'Iran, ma che si inserisce nel Corridoio Economico Cina-Pakistan (CPEC).²⁰

Le repubbliche dell'Asia centrale rappresentano un mercato di esportazione importante per i paesi sud-asiatici: il Pakistan, ad esempio, esporta prodotti farmaceutici nelle repubbliche centro asiatiche che rappresentano il 42,5% delle esportazioni totali. Dal canto loro, anche per i paesi dell'Asia centrale la connessione con il mercato dell'Asia meridionale è importante considerata la possibilità di esportazione di energia.

Il Pakistan sta perdendo una importante parte del mercato afgano a causa delle tensioni fra i due paesi. Il porto di Chabahar permette all'India di esportare all'Afghanistan e all'Asia centrale con prezzi che tagliano le merci pakistane fuori dal mercato. All'interno di questa rivalità, che vede India e Pakistan impegnati ad accaparrarsi i mercati centro asiatici, si inserisce anche il porto di Gwadar e le mire cinesi. Va sottolineato in ultima analisi che i rapporti tra Iran e Pakistan sono caratterizzati da una rinnovata collaborazione in termini sia di sicurezza che di commercio.

Dal punto di vista del Pakistan, aprire il valico di Wagah alle merci indiane e accettare la concorrenza nelle esportazioni potrebbe essere una mossa economicamente più vantaggiosa. Utilizzare l'Iran attraverso Chabahar è un percorso più lungo per Nuova Delhi, ma gode di un trattamento fiscale di favore e questo potrebbe consacrare l'Iran come corridoio economico preferenziale nella regione in modo da tagliare fuori sia il Pakistan sia l'Afghanistan, paese che presenta una morfologia del terreno più angusta, collegamenti e infrastrutture meno avanzati e un problema con la sicurezza interna. Lo stesso ragionamento può essere

¹⁹ 'Afghan-Pakistan Trade Transit Deal Extended to Tajikistan', *Gazette of Central Asia*, July 23, 2012, <http://gca.satrapia.com/afghan-pakistan-trade-transit-deal-extended-to-tajikistan>.

²⁰ Muhammad Rafiq, 'Regional Connectivity through QTTA and CPEC', *Daily Times*, October 5, 2020, <https://dailytimes.com.pk/674284/regional-connectivity-through-qttta-and-cpec/>.

esteso alle merci che da Karachi attraversano il confine pakistano a Torkham e ad Aqina per giungere in Asia centrale.

L'assenza di rotte commerciali da e verso l'Afghanistan ha avuto gravi ripercussioni anche per il sostentamento del paese. Secondo alcune stime, a fine 2017 il commercio illegale di oppio rappresentava fino al 32% del Prodotto Interno Lordo (PIL) ufficiale dell'Afghanistan, commercio che è valso ai talebani un profitto di 116-184 milioni di dollari, mentre le esportazioni legali di beni di servizio e consumo rappresentavano solo il 7% del PIL. La crisi di dipendenza da oppiacei è esplosa dell'Asia meridionale, specialmente nelle zone del nord dell'India. Il porto di Chabahar può risollevare in tal senso le sorti di entrambi i paesi. Anche prima della realizzazione di un collegamento ferroviario e del sistema autostradale fra il porto ed il confine afgano, l'India nel 2018 ha potuto iniziare la spedizione di 1,1 milioni di tonnellate di derrate alimentari all'Afghanistan concesse a titolo gratuito, derrate che vanno a ricostituire le tanto necessarie riserve di grano del paese con consegne veloci e costanti.²¹



Figura 8 Interessi indiani e cinesi nei porti di Chabahar e Gwadar. Fonte: Dorsey, James M., 'Iran's Chabahar port is where Asian and Middle Eastern rivalries collide', *The Turbulent World of Middle East Soccer*, june 27, 2018. <https://mideastsoccer.blogspot.com/2018/06/irans-chabahar-port-is-where-asian-and.html>.

²¹ L.A Shashok, 'Transkij port Chabahar kak ob"ekt interesa regional'nyh igrokov. Chast' 2', *Institut Blizhnego Vostoka*, june 2, 2020, <http://www.iimes.ru/?p=68625>.

L'interesse russo nel porto di Chabahar

India e Russia stanno cercando di sostituire il Canale di Suez con una rotta terrestre più conveniente. A marzo di quest'anno il ministro degli esteri indiano Subrahmanyam Jaishankar e il ministro dei porti, delle spedizioni e delle vie marittime indiano, Mansukh Mandaviya, hanno dichiarato la loro volontà di inserire Chabahar nel progetto INSTC che collega Mumbai con l'Europa attraverso la Russia e l'Asia centrale, osservando che il corridoio che già attraversa il porto iraniano di Bander Abbas trarrebbe un enorme beneficio dall'inserimento di Chabahar e delle città di Kabul e Tashkent.²² La rotta ridurrà il costo del trasporto di merci tra India e Russia di circa il 30% e il tempo di transito da 40 giorni di oltre la metà. L'inserimento di Chabahar all'interno di questa rotta di collegamento ferroviario/stradale aumenterebbe esponenzialmente il potenziale di import-export del porto, essendo un progetto che prevede la partecipazione oltre che di India, Iran e Russia, anche di differenti paesi europei e asiatici (Azerbaijan, Armenia, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turchia, Ucraina, Bielorussia, Oman, Siria e Bulgaria).

Inoltre, la Russia, alleato di Pechino nel confronto contro gli Stati Uniti, non vede di buon occhio la penetrazione cinese in Asia attraverso la BRI e la presenza cinese nel Mar Arabico tramite il porto pakistano di Gwadar. Per Mosca è importante, infatti, tentare di mantenere una posizione predominante nel trasporto di energia.²³

Per diverso tempo sulla stampa mondiale sono circolate voci secondo le quali la Russia, attratta dalla posizione strategica di Chabahar nell'Oceano Indiano, abbia tentato di far trasferire il porto sotto il proprio controllo. Ad avvalorare tale tesi vi è stata nel 2019 una visita di un rappresentante russo, il Direttore Generale di SEZ Lotus, Sergey Milushkin. Ufficialmente il viaggio serviva per uno studio dettagliato delle infrastrutture e dei vantaggi del trasferimento del carico lungo la nuova rotta. Ad ogni modo il Direttore Generale dell'amministrazione portuale della provincia dove si trova il porto, Behrouz Aghai, ha smentito tale possibilità, giacché per l'Iran sarebbe impensabile cedere un tassello strategico di tale importanza sotto il controllo di una potenza straniera, riferendosi a Russia ed India, affermando però che gli investimenti russi erano attesi. La delegazione russa ha preso atto del

²² 'Chabahar Port has emerged as "connecting point" to deliver humanitarian assistance: Mansukh Mandaviya', *ANI South Asia's Leading Multimedia News Agency*, march 4, 2021, <https://www.aninews.in/news/world/asia/chabahar-port-has-emerged-as-connecting-point-to-deliver-humanitarian-assistance-mansukh-mandaviya20210304142036/>.

²³ Aleksey Atreyanov, 'Indija hochet rasshirit' transportnyj koridor s Rossiej za schet Afganistana i Irana', *PolitJekspert*, march 4, 2021, <https://politexpert.net/236078-indiya-khochet-rasshirit-transportnyi-koridor-s-rossiei-za-schet-afganistana-i-irana>.

ruolo cruciale di Chabahar nel garantire il collegamento del Mar Caspio con l'Oceano Indiano e ha anche informato la leadership iraniana dell'interesse della Russia di utilizzare l'hub logistico per scopi commerciali e la costruzione di un terminale ad hoc.²⁴

Va in ultima analisi sottolineato che la Costituzione iraniana vieta il posizionamento di basi militari straniere sul proprio territorio e quindi l'eventualità che la Russia possa riuscire ad affermare la propria presenza militare in Iran sembra assai remota o improbabile.

La Russia ha interessi nel porto di Chabahar anche in chiave Mar Caspio, area dove il Cremlino sta producendo significativi sforzi economici e diplomatici per potersi affermare come attore principale e quindi influenzare o controllare uno dei punti di interconnessione euroasiatici principali. Il porto di Chabahar può essere infatti collegato al sistema di trasporto del Caspio attraverso le ferrovie di Chabahar-Zahedan, Zahedan-Mashhad²⁵ ed il ramo ferroviario orientale dell'INSTC Kazakhstan-Turkmenistan-Iran²⁶ e favorire quindi il trasporto da e verso la Russia sfruttando il porto di Makhachkala nel Dagestan, infrastruttura che negli ultimi anni ha visto un forte impulso per il suo sviluppo.²⁷

²⁴ Nikolay Grizay, 'V Indijskij okean na obshhijh uslovijah: Rossija ne poluchit port Chabahar » Jekonomicheskoe obozrenie', *Jekonomicheskoe obozrenie*, august 26, 2019, <https://finobzor.ru/83454-v-indijskij-okean-na-obschih-usloviyah-rossiya-ne-poluchit-pot-chabahar-html/>; 'Rossijskaja morskaja baza v Irane – real'nost' ili blef?', *Institut mezhdunarodnyh politicheskijh i jekonomicheskijh strategij – RUSSTRAT*, september 6, 2020, <https://russtrat.ru/comments/6-sentyabrya-2020-0010-1598>; Dmitry Roy, 'Iranskie porty zakryty dlja rossijskijh voennyh korablej - aktual'nyj kommentarij', *Haqqin.az*, september 5, 2020, <https://haqqin.az/news/188435>.

²⁵ 'INSTC: Construction of Mashhad-Zahedan Railroad Starts', *Financial Tribune*, 2017, <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/78893/inste-construction-of-mashhad-zahedan-railroad-starts>.

²⁶ Aleksey Chichkin, 'Iz Kazahstana v Iran cherez Turkmenistan', *Ritm Evrazii*, 2014, <https://www.ritmeurasia.org/news--2014-12-28--iz-kazahstana-v-iran-cherez-turkmenistan-16159>.

²⁷ Giuliano Bifulchi, 'Geopolitics of Makhachkala Sea Trade Port in the Caspian Sea and Eurasian interconnectivity', *Geopolitical Report*, vol. 4, 2021, <http://www.asrie.org/2021/05/geopolitics-of-makhachkala-sea-trade-port-in-the-caspian-sea-and-eurasian-interconnectivity/>.

Conclusioni

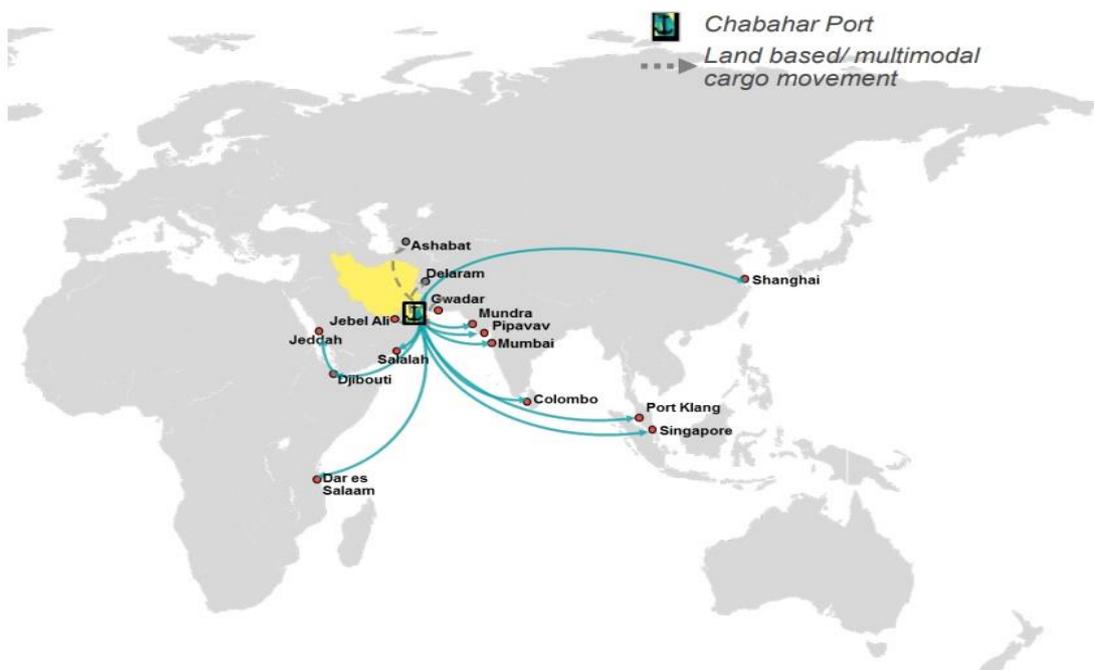


Figura 9 Movimentazione dei cargo del porto di Chabahar. Fonte: Ratna, Paras, ‘Chabahar: A Backgrounder’, *South Asian Voices*, june 23, 2017. <https://southasianvoices.org/chabahar-backgrounder/>.

Il nascente porto di Chabahar faciliterà l’integrazione economica fra l’Europa e l’Asia collegando l’India alla Russia attraverso l’Iran. Il progetto può rappresentare un elemento chiave per la rinascita economica del settore privato afghano e tradursi in un elemento di stabilizzazione regionale. Al contempo, l’Afghanistan, che per molto tempo è stato considerato geograficamente un crocevia imprescindibile per i corridoi che attraversano il continente, rischia di vedersi sottratto questo ruolo dall’Iran che in epoca di sanzioni ha realizzato una serie di infrastrutture che ne rilanciano il ruolo strategico all’interno del continente.

Il Giappone ha manifestato il desiderio di cooperare con l’India e l’Iran ed investire nel porto. Tokyo è l’investitore estero più importante per i paesi ASEAN, nonché alla guida insieme agli Stati Uniti dell’Asian Development Bank, antagonista dell’Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) fondata a Pechino. Così come Washington, Tokyo non ha avallato la BRI ed investire nel porto di Chabahar, oltre a rappresentare un vantaggio commerciale, rientra nella stessa strategia anticinese già perseguita da India e Stati Uniti.²⁸

²⁸ ‘Japan agrees to invest in the Chabahar Port Project’, *Synergia Foundation*, may 8, 2017, <https://www.synergiafoundation.org/insights/analyses-assessments/japan-agrees-invest-chabahar-port-project>.

La Cina, benché abbia già il controllo del porto di Gwadar, trarrebbe vantaggio anche dall'inserimento di Chabahar all'interno della BRI. Il paese è soggetto ad una costante necessità di approvvigionamenti energetici, molti dei quali gli giungono via mare attraverso acque contese e stretti che minano la sicurezza dei suoi rifornimenti. In quest'ottica il corridoio economico con il Pakistan è di fondamentale importanza e il porto di Chabahar garantirebbe un approvvigionamento maggiore di risorse energetiche provenienti dai paesi del Golfo. Inoltre, estendere la propria influenza sul porto iraniano supporterebbe la strategia di Pechino di contrastare la politica estera di Nuova Delhi nella regione asiatica con l'intento finale di far divenire la Cina l'attore principale. Va ricordato che circa l'80% di tutte le forniture energetiche alla Cina dall'Africa e dal Medioriente attraversano lo stretto di Malacca ed il Mar Cinese Meridionale, un percorso di 12 mila chilometri: avere accesso al porto di Chabahar ridurrebbe drasticamente il percorso degli approvvigionamenti e sottrarrebbe Pechino dal pericolo della navigazione in acque contese e, nel caso dello Stretto di Malacca, sempre più pattugliate dall'asse India-Stati Uniti.²⁹ In ultimo, se si considera che nell'area di Chabahar è stata istituita una zona economica speciale di libero scambio (Chabahar Free Trade Zone), la Cina potrebbe sfruttare questa opportunità per imporsi economicamente sia nel porto che nell'area circostante attraverso i propri investimenti.

Sullo sfondo degli accordi fissati per il porto di Chabahar è possibile vedere il gioco delle grandi potenze presenti nella regione: India e Cina che si contendono il ruolo di superpotenza regionale e tentano di arginare le reciproche aree di influenza e di assicurarsi i rifornimenti energetici tanto necessari alle loro economie in crescita, gli Stati Uniti che in chiave anticinese sostengono l'India in scenari come l'Afghanistan mentre il Pakistan tenta di rilanciarsi con l'appoggio di Pechino. A questi si devono aggiungere le repubbliche dell'Asia centrale che necessitano di acquirenti per il loro mercato energetico e la Russia, che mira non solo ai commerci ma anche ad assicurarsi la presenza all'interno dell'Oceano Indiano. Il porto di Chabahar può tradursi nella realizzazione di tutti questi interessi che ne garantiranno il successo e la competitività nello scacchiere internazionale qualora l'Iran sarà in grado di mantenere la sicurezza all'interno dell'hub che si trova in una regione destabilizzata dalla minaccia terroristica e dalla criminalità organizzata.

²⁹ Aleksandr Karpov, 'Vojna portov v Indijskom okeane: Iran, Pakistan, Kitaj, Indija', *Regnum*, July 22, 2019, <https://regnum.ru/news/polit/2670019.html>.

Geopolitics of Makhachkala Sea Trade Port in the Caspian Sea and Eurasia Interconnectivity

Giuliano Bifulchi*

Abstract in English

At the beginning of August 2020, the Russian Federation planned to improve the Makhachkala Sea Commercial Port on the Caspian Sea to transform this infrastructure into a logistic hub able to connect Russia with Iran, the Central Asian republics, the Belt and Road Initiative. According to the Kremlin's Strategy 2025 to boost the North Caucasian socio-economic development, the Republic of Dagestan, especially the city of Makhachkala, might become the Russian Eurasian interconnector with regional partners (especially Iran) and Asian markets. This research investigates the Russian strategy to realise a logistic hub in the Dagestani city and the possible repercussion on regional dynamics considering that the city of Makhachkala might challenge the near Baku and the Azerbaijani government's desire to become the Caspian interconnection.

Keywords: Makhachkala Sea Trade Port, Caspian Sea, Russia, Iran, Dagestan, geopolitics, Eurasia

Abstract in Italiano

All'inizio di agosto 2020 la Federazione Russa ha pianificato di migliorare il Makhachkala Sea Commercial Port sul Mar Caspio con lo scopo di trasformare questa infrastruttura in un hub logistico in grado di collegare la Russia con l'Iran, le repubbliche dell'Asia centrale e la Belt and Road Initiative. Secondo la Strategia di sviluppo socioeconomico del Caucaso settentrionale fino al 2025 elaborata dal Cremlino, la Repubblica del Daghestan, in particolare la città di Makhachkala, potrebbe diventare l'interconnessione eurasiatica russa con i partner regionali (in particolare l'Iran) e i mercati asiatici. Lo scopo di questa ricerca è analizzare la strategia russa ideata per realizzare un hub logistico nella città daghestana e le possibili ripercussioni sulle dinamiche regionali considerando il fatto che l'ampliamento delle attività del porto di Makhachkala potrebbe sfidare la vicina Baku e il desiderio del governo azero di diventare l'interconnessione del Caspio.

Parole chiave: Makhachkala Sea Trade Port, Mar Caspio, Russia, Iran, Dagestan, geopolitica Eurasia

** Giuliano Bifulchi is the SpecialEurasia Research Manager. He has vast experience in Intelligence analysis, geopolitics, security, conflict management, and ethnic minorities. He holds a PhD in Islamic history from the University of Rome Tor Vergata, a master's degree in Peacebuilding Management and International Relations from Pontifical University San Bonaventura, and a master's degree in History from the University of Rome Tor Vergata. As an Intelligence analyst and political risk advisor, he has organised working visits and official missions in the Middle East, North Africa, Latin America, and the post-Soviet space and has supported the decision-making process of private and public institutions writing reports and risk assessments. Previously, he founded and directed ASRIE Analytica. He has written several academic papers on geopolitics, conflicts, and jihadist propaganda. He is the author of the books "Geopolitical del Caucaso russo. Gli interessi del Cremlino e degli attori stranieri nelle dinamiche locali nordcaucasiche" (Sandro Teti Editore 2020). He speaks Italian, English, Russian, Spanish and Arabic.*

Introduction

In recent years, the study of Eurasia connectivity has assumed a leading role in the academic world and the media, especially after Beijing launched the Belt and Road Initiative.¹ In this context, the Caspian Sea has assumed an essential role as a point of passage and connection between Europe and Asia and communication and exchange of goods. Since the Caspian Sea has a strategic position in the middle of Eurasia and is rich in natural and energy resources, this region has become an area of competition among international powers and regional actors.

After the collapse of the Soviet Union and particularly since the beginning of the 21st century, the Caspian region has witnessed the contrast between the West (the United States and the European Union) and the Russian Federation. Brussels designated the region as a potential market to diversify its oil and natural gas imports and become less dependent on Russian exports.² Washington has striven to extend the NATO presence in the region to control the Caucasus and Central Asia, counteracting the Kremlin's expansion, confronting Tehran, therefore accomplishing the final mission of governing the Eurasian region and influencing the destiny of the world as predicted by Sir Halford Mackinder's Heartland Theory.³

Since 2013 Beijing has entered the competition between the West and Russia over Eurasia after the Chinese President Xi Jinping launched the Belt and Road Initiative (BRI). Since then, the Chinese government started copiously financing economic and infrastructural development projects in the region, challenging U.S. and Russian interests in strategic post-Soviet republics such as Kazakhstan, Turkmenistan, and Azerbaijan.⁴ The Caspian region appears to be the land bridge capable of connecting Europe and Asia and supporting the implementation of the Chinese BRI, avoiding the Russian Federation. The Caspian Sea is a

¹ Susan M. Walcott, Johnson Corey, *Eurasian Corridors of Interconnection: From the South China to the Cas*, New York, Routledge, 2014, <https://www.routledge.com/Eurasian-Corridors-of-Interconnection-From-the-South-China-to-the-Caspian/Walcott-Johnson/p/book/9780415857710#>; Alexander Libman, Evgeny Vinokurov, *One Eurasia or Many? Regional Interconnections and Connectivity Projects on the Eurasian Continent*, Washington D.C., 2021, https://www.centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2021/03/ONE-EURASIA-OR-MANY_-1.pdf.

² Ulviyye Aydin, Dina Azhgaliyeva, *Assessing Energy Security in the Caspian Region: the Geopolitical Implications for European Energy Strategy*, Tokyo, November 2019, <https://www.adb.org/publications/assessing-energy-security-caspian-region>, pp. 7–8.

³ Eldar Ismailov, Vladimir Papava, *Rethinking Central Eurasia*, Singapore, June 2010, https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/Monographs/2010_MONO_Ismailov-Papava_Rethinking-Central-Eurasia.pdf, pp. 83–102.

⁴ Matthew Bryza, 'The Greater Caspian region: A new Silk Road, with or without a new belt - Atlantic Council', *Atlantic Council*, february 29, 2020, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/the-greater-caspian-region-a-new-silk-road-with-or-without-a-new-belt/>.

crucial region in the Piraeus to Khorgos route to connect the port of Athens with Central Asia across the Georgian terminals of Batumi and Anaklia in the Black Sea and the terminals of the ports of Baku and Aktau in the Caspian Sea.⁵ The recent three-way *Cross-Sea Transport Channel Agreement* signed by Azerbaijan, Georgia, and Kazakhstan underlines Beijing's attempt of establishing a Eurasian corridor to link the Chinese Xinjiang region with Europe through the Black and Caspian Sea.⁶

Considering the geopolitical and economic competition over the Caspian basin, special attention should be given to the Makhachkala Sea Trade Port in the Republic of Dagestan. Makhachkala is located in the Republic of Dagestan, a Russian federal administrative entity of the North Caucasus Federal District (NCFD). This Russian territory is well-known for its high unemployment, slow economic performance, interethnic conflicts, local militants and terrorist organisations' violent attacks.⁷ Since its establishment in 2010, the Russian central authority has financially supported the NCFD through the 'Strategy for the Socio-economic development in the North Caucasus to 2025' (from now on Strategy 2025) and the *Kurorti Severnogo Kavkaza* project (North Caucasus resorts project) with the final goal of boosting the regional economic performance and attracting foreign direct investments (FDIs).

The North Caucasus has a significant role in the Russian domestic and foreign policy and the Eurasian chessboard because the region is a 'bridge' between Europe and Asia and a 'barrier/frontier' between the Orthodox and the Muslim worlds.⁸ Nestled between the Black Sea and the Caspian Sea, the North Caucasus geographically and culturally connects Russia to Turkey, Iran, Central Asia, and the Middle East. Given its geographical position, the Makhachkala Sea Trade Port has become vital in the Kremlin's strategy to establish a logistic

⁵ Marat Birimzham, 'Kazakhstan will be a key node in the road to recovery | Seatrade Maritime', *Seatrade Maritime News*, June 19, 2020, <https://www.seatrade-maritime.com/opinions-analysis/post-covid-world-kazakhstan-will-be-key-node-road-recovery>.

⁶ Tristan Kenderdine, 'Caspian Sea is China's best bet for Belt and Road - Nikkei Asia', *Nikkei Asia*, September 14, 2017, <https://asia.nikkei.com/Politics/Caspian-Sea-is-China-s-best-bet-for-Belt-and-Road>; Chris Devonshire-Ellis, 'Caspian Sea Agreement Paves the Way for Belt and Road Integration - Silk Road Briefing', *Silk Road Briefing*, August 17, 2018, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/08/16/caspian-sea-agreement-paves-way-belt-road-integration/>.

⁷ Maciej Falkowski, *On the Periphery of Global Jihad. The North Caucasus: the Illusion of Stabilisation*, Warsaw, 2014, https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/pw_46_ang_kaukaz-polnocny_net.pdf; Elena Pokalova, 'The North Caucasus: from mass mobilization to international terrorism', *Small Wars and Insurgencies*, vol. 28, no. 3, May 2017, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09592318.2017.1307615>, pp. 609–628.

⁸ Abdurahman Abtorkhanov, Marie Bennigsen Broxup, *The North Caucasus Barrier: The Russian Advance Towards the Muslim World*, London, Palgrave Macmillan, 1992; Giuliano Bifulchi, 'The role of the North Caucasus in the Russian Middle East strategy and Russian-Arab world relations', *IOSR Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS)*, vol. 23, no. 6, 2018, p. 26.

hub in Dagestan connected to the Belt and Road Initiative (BRI), the Middle East and Central Asia, to secure sustainable growth and strengthen the countries' cooperation. Therefore, the Kremlin's idea of transforming Makhachkala in the main Eurasian corridor on the one side might boost the regional economic development and contrast the Western strategies. On the other hand, if the Russian approach will result in a failure or the Kremlin will not be able to transform the port of Makhachkala into a logistic hub completely, to attract FDI and increase commercial trade, not only the North Caucasus but the entire Russian Federation might face negative consequences in domestic and foreign policy.



Figure 1 The Kremlin's logistic strategy in the Caspian Sea aims at improving the role of the Makhachkala Sea Trade Port and connecting the region with the North-South and the West-East Transport Corridor. Source: 'Konceptsiya razvitiya transportno-logisticheskogo klastera v Kaspijskom bassejne', *Minkavkaz*, 2017.

The Makhachkala Sea Trade Port

The Makhachkala Sea Trade Port is the only non-freezing and deep-water port of Russia in the Caspian Sea. It accepts ships up to 150 meters in length and up to 4.5 meters draft. The port infrastructure includes a dry cargo harbour with a transshipment complex with a capacity of 3 million tons per year, berths for general, bulk cargo and containers for 1.2 million tons per year, railway and car ferry terminals with a capacity of 1.3 million tons, and last but not least a grain terminal with a volume of 0.5 million tons per year. There is a railway crossing the Makhachkala Sea Trade Port (the only Russian infrastructure crossing the Caspian Sea) designed for ferries such as *Makhachkala-1*, *Petrovs*, and *Sovetsky Dagestan*. The oil

harbour of the port is a modern complex for the processing of petroleum products equipped with high-performance facilities for handling tankers with a carrying volume of 13 thousand tons and a draft of up to 6.5 meters. Near the port, the North Caucasus' largest oil deposit can simultaneously store 540 thousand cubic meters. This deposit is connected to the Baku-Novorossiysk pipeline that transports 5 million tons of oil per year. The Makhachkala Sea Trade Port can handle goods and oil from Kazakhstan, Turkmenistan, Iran and Azerbaijan, reducing the delivery time thanks to the North-South Transport Corridor.⁹

In 2018, the Russian Minister of Defence Sergey Shoigu decided to transfer the Caspian flotilla from Astrakhan to Makhachkala and Kaspiysk in Dagestan to overcome the military readiness' problem that the Astrakhan port had considering that this infrastructure is 100 km far from the Caspian basin on the Volga river which during the winter times is usually frozen.¹⁰ In 2019, the Deputy Prime Minister of Dagestan, Ramazan Jafarov, stressed the importance of speedy completion of the construction and redeployment of the Caspian flotilla and the creation of appropriate infrastructure for the regional socio-political and socio-economic situation.¹¹

In 2019, the Makhachkala Sea Commercial Port was the leader in trade turnover among the Russian ports in the Caspian Sea. The first shipment of diesel fuel produced in Turkmenistan was delivered to Makhachkala in late 2019, for the first time since 2014. In 2019, statistics showed that one of the main problems for the Makhachkala port was the insufficient development of the road network. As the head of Livecargo Company Karen Gomktsyan stated to the Russian media, the local government should have created transit routes between the Dagestani capital and the Kizilyurt side and the tunnel Buynaksky pass to improve the transport situation in Makhachkala itself.¹²

In August 2020, the Russian Federation planned to improve the Makhachkala Sea Commercial Port on the Caspian Sea to transform this infrastructure into a logistic hub. Mikhail Babich, the First Deputy Minister of Economic Development of the Russian Federation, stated that the minister wanted to understand the necessary steps to attract additional volumes of

⁹ 'Maxachkalinskij mezhdunarodnyj morskoy torgovyj port. Obshhaya charakteristika', AO «Maxachkalinskij morskoy torgovyj port», n.d., mmpport.ru: <https://mmpport.ru/общие-сведения/>.

¹⁰ Inna Sidorkova, Konstantin Tkachenko, 'Zachem Shoigu perevodit Kaspijskuyu flotiliyu iz Astraxani v Dagestan', *RBC.ru*, april 2, 2018, <https://www.rbc.ru/politics/02/04/2018/5ac204939a79472f9efd74f7#>.

¹¹ Anton Nikitin, 'Vlasti Dagestana prizvali uskorit' perebazirovanie Kaspijskoj flotilii.', *Vzglyad*, march 31, 2021, <https://vz.ru/news/2019/4/12/973048.html>.

¹² Nurlan Aliyev, 'Russia's Strategic Economic Projects in the Caspian: Reality and Perspectives', *The Central Asia-Caucasus Analyst*, july 22, 2019, <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13581-russias-strategic-economic-projects-in-the-caspian-reality-and-perspectives.html>.

goods to develop the Dagestani economy confirming the Kremlin's desire of boosting its activities in the Caspian Sea.¹³

Although in 2020 the amount of cargo handled by Russian seaports decreased by 2.3%, the port of Makhachkala registered an increase of 10.1% (4.6 million tons). In fact, in 2020, the Makhachkala port took more than 4.7 million tons of cargo which amounted to about 60% of all cargo handled during the year in all Russian ports of the Caspian basin. Makhachkala port's general director, Murad Khidirov, informed the Russian media that in 2021 the local authorities forecast to handle more than 4.8 million tons of cargo. Also, considering that the oil price in the world market might gradually grow, the Makhachkala port could return to transshipments, including oil products.¹⁴

¹³ 'Perspektivy razvitiya Maxachkalinskogo morskogo porta', *RGVK Dagestan*, july 28, 2020, <https://www.rgvktv.ru/obshchestvo/67410>.

¹⁴ 'Maxachkalinskij port v 2020 godu perevalil 60 % vsekh gruzov v Kaspijskom bassejne v RF', *Korabel.ru*, january 30, 2020, https://www.korabel.ru/news/comments/mahachkalinskiy_port_v_2020_godu_perevalil_60_vseh_gruzov_v_v_kaspijskom_bassejne_v_rf.html.

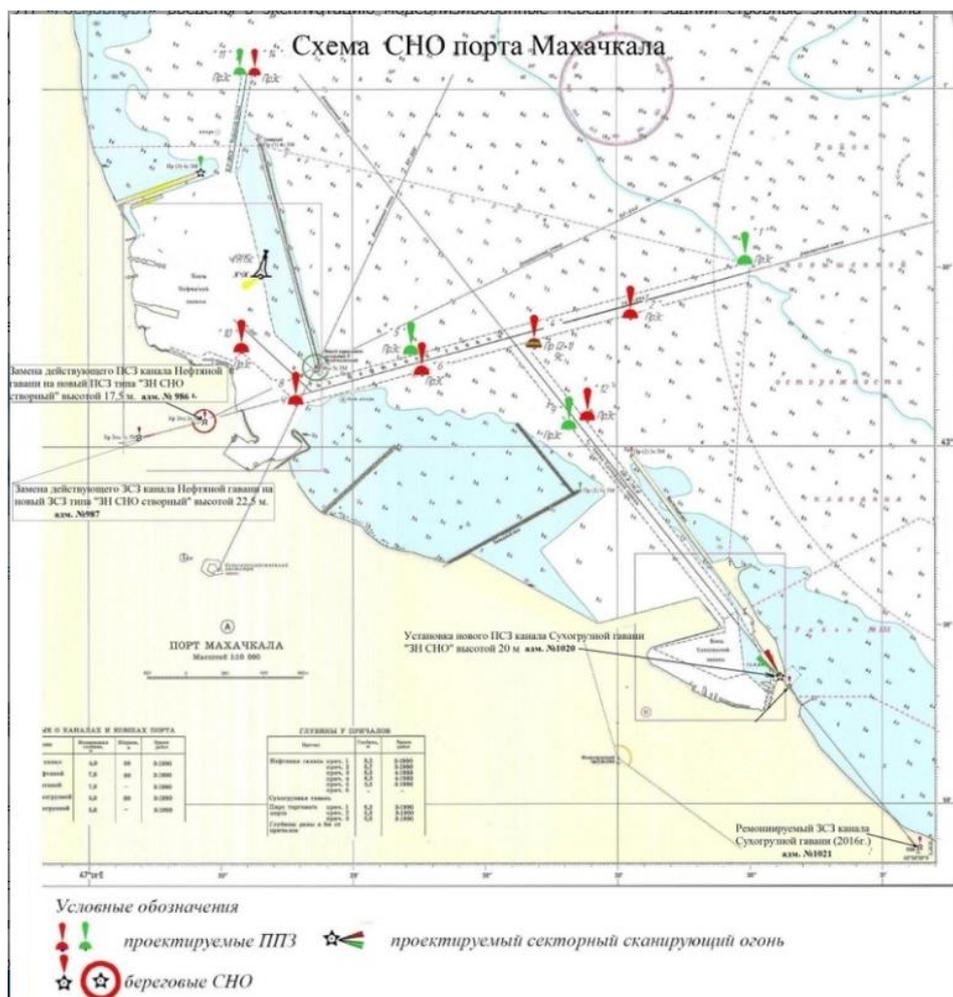


Figure 2 Logistics and infrastructure of Makhachkala Sea Trade Port. Source: ‘Vvedeny v ehk-spluataciju perednij i zadnij stvornye navigacionnye znaki kanala Neftjanoj gavani porta Ma-hachkala’, *PortNews*, august 6, 2018. <https://portnews.ru/news/262402/>.

In December 2020, the Association of Transport Security and the Fund Transport Security established the award ‘Transport security Russia 2020’ (*Transportnaya bezopasnost’ Rossii – 2020*) with the Russian Duma and the Russian Ministry of Transport’s support. The Makhachkala Sea Trade Port Company (*AO Makhachkalinskij morskoy trgovyj port*) won the award for the ‘best STI or carrier of sea or river transport that has implemented the requirements in the field of transport security’.¹⁵

On February 16th, 2021, the Dagestani Ministry of Transport and Roads, Shirukhan Gadzhimuradov, chaired a meeting to create port infrastructure to organise sea tourism on the Caspian Sea. Among the participants, there were members of the Dagestani minister and

¹⁵ ‘AO «Makhachkalinskij morskoy trgovyj port» — Makhachkalinskij trgovyj port – laureat Nacional’noj premii «transportnaya bezopasnost’ Rossii-2020», AO «Makhachkalinskij morskoy trgovyj port», november 18, 2020, <https://mmport.ru/махачкалинский-торговый-порт-лауре/>.

representatives of the local FSUE Rosmorport Makhachkala branch who discussed the development of sea tourism in the cities of Makhachkala and Derbent to support the order of the Government of Russia No. 1365-r of June 25th, 2019 which aims at developing the Russian seaports on the Caspian basin and regional rail and road infrastructures in the period up to 2030.¹⁶

At the beginning of March 2021, the Dagestani Head of State, Sergey Melikov, stated that Makhachkala port might be privatised to exploit all the potentialities of development that the infrastructure offers.¹⁷ The privatisation of Makhachkala port aims at attracting foreign investors in the infrastructural development projects considering that at the beginning of 2020, as the general director of the seaport Muradom Khidirovym reported, 100% of the port's shares were State-controlled.¹⁸

The Iranian 'factor'

Iran plays a pivotal role in Russian foreign policy because Tehran is an opportunistic Russia's ally against the U.S. 'Anaconda strategy' that Washington elaborated to surround Russia and create a surveillance network in Eastern Europe, the Near East, Central Asia and Southeast Asia.¹⁹ In recent years the world of international relations has witnessed the rise of the Iranian-Russian partnership on regional and global issues such as the Caucasus, Central Asia, and the Middle East.²⁰ Incontestably, Tehran shares geopolitical and economic interests with Moscow in Syria and Iraq. The Islamic Republic of Iran might counterbalance the rising Turkish role in the Caucasus and Central Asia²¹ as prevent NATO influence in Eurasia and limit Salafi and Wahhabi ideology promoted in the post-Soviet space by Saudi Arabia, Qatar, and Pakistan.

¹⁶ 'V Dagestane rassmatrivayut vozmozhnost' stroitel'stva morskix passazhirskix terminalov v Maxachkale i Derbente', *Morskie Vesti Rossiy*, february 18, 2021, <http://www.morvesti.ru/news/1679/88284/>.

¹⁷ 'Pravitel'stvo RF rassmatrivaet privatizaciyu porta Maxachkaly', *IA Krasnaya Vesna*, march 4, 2021, <https://rossaprimavera.ru/news/46227671>.

¹⁸ 'Vmesto Maxachkalinskogo porta privatiziruyut tualet Central'nogo Banka', *Novoe Delo*, january 12, 2020, <https://ndelo.ru/novosti/vmesto-mahachkalinskogo-porta-privatiziruyut-tualet-centralnogo-banka>.

¹⁹ Ali Reza Jalali, 'Il limes tra il mondo russo e mondo iranico. Una questione geopolitica controversa', *Geopolitical Report*, vol. 2, 2016, http://www.asrie.org/wp-content/uploads/2016/10/Geopolitical-Report-Volume-2_2016_Russia.pdf, pp. 63–73.

²⁰ David Jijelava Hamed Kazenzadeh, Andrea Weiss, Yana Zabanova, 'Iranian Influences in the Caucasus', *Caucasus Analytical Digest*, vol. 92, 2017, www.laender-analysen.de/cad, pp. 1–18; Emil Avdaliani, *Tehran-Moscow Cooperation Goes Beyond Syria*, January 24, 2019, <https://besacenter.org/wp-content/uploads/2019/01/1072-Iran-Russia-Cooperation-Beyond-Syria-Avdaliani-final.pdf>.

²¹ Giuliano Bifulchi, 'Turkey and pan-Turkism in Central Asia: challenges for Russia and China', *ASRIE Analytica*, may 3, 2021, <http://www.asrie.org/2021/05/turkey-and-pan-turkism-in-central-asia-challenges-for-russia-and-china/>.



Figure 3 The Caspian basin in the framework of the North-South Transport Corridor. Source: Moria4ok, 'Kaspijskaja petlja', Kont, october 25, 2016. <https://cont.ws/@Moria4ok/410091/full>.

Since the Kremlin aims at playing a leading role in the Caspian Sea and the Makhachkala Sea Trade Port is a crucial asset in this strategy, the Russian Federation has recently improved its commercial and cultural cooperation with Iran by inviting Tehran to be actively involved in the North Caucasian market and Dagestani infrastructural and socio-economic development projects. Essentially, Dagestan's location is vital to the growth of the North-South Transport Corridor between Russia and India and Russia's ability to extract, export, or else transship Caspian oil supplies. Iran has a cardinal role in the Russian attempt to seize a more significant share of Caspian trade and prevent Azerbaijan from dominating the East-West transit of goods through the Caucasus and Europe.²²

On the one hand, the Kremlin has striven to attract Iran into the North Caucasus. On the other hand, the NCFD has an exceptional value for the Islamic Republic of Iran since Tehran remains the largest exporter of the North Caucasian republics together with Azerbaijan,

²² Kamil' Gadzhiev, 'Dagestan sozdaet platformu dlya integracii v transportnyj koridor «Sever-Yug» ', *Argumenti i Fakti Dagestan*, december 11, 2017, https://dag.aif.ru/society/dagestan_sozdaet_platformu_dlya_integracii_v_transportnyj_koridor_sever-yug; Nicholas Trickett, 'Russia and Iran on the North-South transport corridor: security, control, and power | Global Risk Insights', *Global Risk Insights*, march 28, 2017, <https://globalriskinsights.com/2017/03/russia-iran-north-south-transport-corridor-security-control-power/>; N. Aliyev, *cited*.

China, and Germany. The U.S. sanctions pushed Iran and Russia to find alternative markets and trade routes to avoid the economic embargo. Therefore, the North Caucasus has become one of the most profitable routes for Russia-Iran commercial trade and goods movement through the Caspian Sea.²³ Indeed, since the oil price crisis, U.S. sanctions against Iran and the pandemic, the Islamic Republic of Iran has looked at the NCFD as the ideal economic market where Tehran can export its hydrocarbon and agricultural products in conjunction with Russia's import restrictions following European sanctions.

After the Iranian Nuclear Agreement signed by Iran and the P5 + 1 countries (United States, United Kingdom, France, China, Russia, plus Germany), Tehran tried to become an essential player on international markets by allocating large sums to investments abroad. At the time of the agreement, the diplomatic crisis between Russia and Turkey due to the shooting down of the Russian Sukhoi SU-24 plane by Turkish military forces pushed the Kremlin to issue economic sanctions against the Turks and created an opportunity for Iran to replace Turkey's financial and entrepreneurial presence in the North Caucasus to find another access channel to the Russian Federation market.²⁴ The Republic of Dagestan has turned out to be one of the leading Iranian targets in the NCFD since Tehran and Moscow discussed the possibility to create a 'Green Corridor' that would favour transport and the export of agricultural products in the region through the Caspian Sea.²⁵

Based on common goals on the Eurasian chessboard and the economic partnership brought about by Western sanctions, the Islamic Republic of Iran has become the privileged geopolitical actor with whom Moscow can cooperate in the North Caucasus to attract Iranian investments and increase foreign capital in the regional projects focusing on tourism and agribusiness. Simultaneously, Moscow is welcoming an economic partnership with Iran more than with other nations of the Arab-Muslim world, such as Saudi Arabia, the United Arab Emirates, and Egypt. These Arab countries have proven their ability to destabilise the North Caucasus and encourage local terrorism through their religious ideological campaign based

²³ 'Severnyj Kavkaz – samyj vygodnyj region dlya vyxoda na rynki Irana', *Torgovo-promyshlennaya palata Rossijskoj Federacii*, december 12, 2017, <https://tpprf.ru/ru/news/severnyy-kavkaz-samy-vygodnyy-region-dlya-vykhoda-na-rynki-irana-i219267/>.

²⁴ Valery Dzutsati, 'In Courting Iran, Russia Seeks Politically Safe Foreign Investment for the North Caucasus', *Eurasia Daily Monitor*, vol. 13, no. 87, may 2016, <https://jamestown.org/program/in-courting-iran-russia-seeks-politically-safe-foreign-investment-for-the-north-caucasus-2/>.

²⁵ 'Russia Setting UP "Green Corridor"', *Financial Tribune*, april 25, 2016, <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/40250/russia-setting-up-green-corridor>.

on the promotion of Salafism, Wahhabism or political Islam.²⁶ Furthermore, unlike the Gulf countries, the Islamic Republic of Iran has been a historic enemy of the United States since its birth in 1979. Therefore, the significant Iranian presence in the North Caucasus region could further deter the threat of the enlargement of NATO in the area.

Geopolitical consequences

There is an open competition in the Caspian Sea between Azerbaijan and Russia in energy logistics. The rise and development of the Makhachkala port can strengthen Europe-Asia connectivity and cause significant geopolitical changes in the regional balance.

The Russian Federation has elaborated a logistic and socio-economic development strategy in Dagestan to transform the North Caucasian republic into a logistic hub, especially the city of Makhachkala. To realise this project, the Kremlin needs internal stability and security and the modernisation and full development of the local ports. In this context, the rise of Makhachkala (and Lagan, Olya, and Astrakhan) seems to be part of the geopolitical game that has characterised the entire Caucasus and Caspian regions since the beginning of the 21st century. The control of energy pipelines, communication and interconnection ways might help the Kremlin counter the EU and U.S. strategy in the post-Soviet space orchestrated to diversify the oil and gas market and decrease the dependence on Russian exports.

Iran has a strategic role in Makhachkala port's development because Tehran has at different times asserted its support in regional development projects. A close partnership between Moscow and Tehran might counter the EU strategy in the South Caucasus and Brussels' attempt to exploit the port of Baku as the logistic hub interconnected with Central Asian markets and the BRI. These purely economic interests could improve Russian-Iranian relations, thus promoting the image of Russia in the Shiite Muslim world at the expense of the Sunni one. By contrast, the Iranian involvement in the North Caucasian socio-economic development might accentuate some contrasts between Tehran and the local Muslim community divided between a majority of Sunni Sufi Muslims and a minority of Sunni Salafi Muslims.

The rise of the Makhachkala Sea Trade Port threatens the near city of Baku, the capital of Azerbaijan, where the local authorities have invested vast amounts of monetary funds in developing the city port and the local infrastructure to transform Baku and entire Azerbaijan

²⁶ Ramazan Alpaut, 'Kak shiitskij Iran probiraetsja v sunnitskij Severnyj Kavkaz', *Kavkaz. Realii*, november 16, 2017, <https://www.kavkazr.com/a/kak-shiitskiy-iran-probirayetsya-v-sunnitskiy-severniy-kavkaz/28855726.html>.

into a Eurasian logistic hub. In 2018, the Azerbaijani Government inaugurated the Baku International Sea Trade Port, describing this project as the largest in the Caspian basin. According to Azerbaijani authorities, when it will be completed, the Baku International Sea Trade Port will process 25 million tons of general cargo and will receive 11 vessels simultaneously. The port is located 70 km from the Azerbaijani capital in the Alat settlement, where national railway and highway networks converge. Baku should become the Europe-Asia interconnector in the Azerbaijani leadership's strategy since cargo from Asia can reach Europe exploiting Baku-Tbilisi-Kars (BTK) Railroad. Due to its large capacity, strategic location, and modern infrastructures, the Baku International Sea Trade Port is considered a logistic hub in the Caspian basin that might create advantageous conditions to expand cooperation and increase the trade volume among the regional countries and support the North-South and East-West corridors.²⁷



Figure 4 Military and energy infrastructures in the Caspian Sea. Source: Moria4ok, 'Kaspijskaja petlja', Kont, october 25, 2016. <https://cont.ws/@Moria4ok/410091/full>.

²⁷ Orkhan Baghirov, 'Competition Among Ports in the Caspian Sea and the Significance of the Port of Baku - Jamestown', *Eurasia Daily Monitor*, vol. 17, no. 145, october 2020, <https://jamestown.org/program/competition-among-ports-in-the-caspian-sea-and-the-significance-of-the-port-of-baku/>.



SpecialEurasia

Website: www.specialeurasia.com

E-mail: info@specialeurasia.com

Copyright © 2022 SpecialEurasia

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, distributed, or transmitted in any form or by any means, including photocopying, recording, or other electronic or mechanical methods, without the prior written permission of the publisher, except in the case of brief quotations embodied in critical reviews and certain other noncommercial use permitted by copyright law.

For permission requests, write to the publisher, addressed “Attention: Permission Coordinator,” at info@specialeurasia.com.