

САЯСАТ

Теңізге шығар жол мен санкция. АҚШ-тың Иранға қысымынан Қытай Орталық Азияда екі жеп биге шыға ма?

Азаттық Азия

24 қыркүйек 2026 жыл, 16:00



Ирандағы Чабахар еркін сауда-өнеркәсіп аймағы

Орталық Азия елдері кейінгі жылдары оңтүстікке, Иран порттарына көбірек назар бұра бастаған – Тегеранмен келісімдерге қол қойып, инфрақұрылымға инвестициялар салуды жоспарлаған. Ал енді АҚШ Иранды одан әрі оқшаулау және ол елге салынған санкцияларды қатаңдату саясатын жариялағаннан кейін бұл жобалардың тағдыры не болмақ?

Қазақстанның Түркіменстан арқылы Иранмен теміржол қатынасы ашылғанына он жылдан асты. Жүкті Иранның көлік желісі арқылы оңтүстікке қарай – Парсы шығанағы мен Оман шығанағындағы порттарға, ал одан әрі теңіз жолымен Оңтүстік Азия мен өзге аймақтар нарығына жеткізуге мүмкіндік бар.

2026 жылдың маусым айының аяғында Қазақстан осы бағытты дамыту үшін тағы бір қадам жасады: Иранмен Бендер-Аббас қаласы маңындағы Шахид Раджаи портында өз көлік және логистикалық терминалын салу туралы келісімге қол қойды. Жоба 27 жылға жоспарланған: екі жылда құрылысын салып, 25 жыл пайдаланады деп келісілген.

Екі айға жетпейтін уақыт өткенде АҚШ Иранға экономикалық тұрғыдан қысымды одан әрі қатаңдатуды көздейтін "Экономикалық оқшаулау" операциясын жариялады. АҚШ пен Израильдің Иранға қарсы соғысы бұған дейін әлем тұтынатын мұнайдың бестен бір бөлігі тасымалданып келген Ормуз бұғазындағы кеме қатынасын бұзып, Иран порттары арқылы өтетін бағытты тығырыққа тіреді. Қазір Вашингтон Иранды толық оқшаулауды және қалған барлық қаржыландыру көздері мен сыртқы экономикалық байланыстарын үзуді көздейтін ауқымды санкциялар науқанын жүргізетінін мәлімдеп отыр.

Жанама санкциялар қаупі күллі Орталық Азия аймағының көлік және логистика жоспарларын қиындатады. Өзбекстан Иран аумағын айтарлықтай көлемдегі тауарлар тасымалдауға пайдаланады, ал Түркіменстанды Иранмен тікелей байланыстыратын теміржол желісі аймақтың оңтүстікпен құрлық арқылы қатынасында маңызды рөл атқарады. Тәжікстан Иранмен және Ауғанстанмен бірге Мешхед арқылы өтетін бағытты дамытып жатыр, ал Қырғызстан Тегеранмен Бендер-Аббаста логистика орталығын құруды және Бендер-Аббас – Ош бағытын дамытуды талқылаған. Орталық Азия Иранды транзит аумағы ретінде пайдалануды жалғастыра ала ма және Тегеранның экономикалық байланыстарын үзуді көздеп отырған Вашингтон мұндай транзитті бөлек қарастыра ма?



ОҚИ ОТЫРЫҢЫЗ

Иран Американың әуе базасына соққы жасар алдында Қытайдан спутник суреттерін алған

| Иран арқылы теңізге шығар бағыт

Иранның оңтүстігінде Орталық Азия мемлекеттерінің жоспарлары үшін өте маңызды екі порт бар: Парсы шығанағындағы Бендер-Аббас және Ормуз

бұғазынан тыс Оман шығанағындағы Чабахар.

Ресей 2022 жылғы 24 ақпанда Украинаға басып кіргенге дейін Орталық Азия елдері үшін бұл бағыттарды дамыту өзекті мәселе болған жоқ. Тарихи тұрғыдан қалыптасқандай, аймақ елдерінің әлемдік нарықтарға шығатын сауда жолдарының көбі Ресей мен Беларусь арқылы өтетін. Қазақстанның мұнайы, ураны, металдары мен астық экспортының айтарлықтай бөлігі; өзбек мақтасы, алтыны, тоқыма бұйымдары және тыңайтқыштары; тәжіктің бағалы металдары, алюминийі және қырғыз алтыны осы бағытпен сыртқы нарыққа жөнелтіліп келген.

Ресей Украинаға басып кіргеннен кейін Орталық Азия елдері солтүстік арқылы шығатын дәстүрлі сауда жолдарына балама бағыттар іздеуге белсене кіріскен.

Оңтүстікте теңізге шығатын жол шамалы: Иран арқылы немесе Ауғанстан аумағымен Пәкістан порттарына жетуге болады. Өзбекстан, Ауғанстан мен Пәкістан Орталық Азияны Пәкістанның көлік желісімен және Араб теңізі порттарымен байланыстыратын трансауған теміржолы жобасын салуды айтып жүргеніне бірнеше жыл болды. Алайда Карнеги орталығының Орталық Азия бойынша сарапшысы Ғалия Ибрагимованың айтуынша, Иран бағыты ыңғайлырақ: ондаған жылға созылған соғыс, әлсіз инфрақұрылым мен күрделі жер бедері Ауғанстан арқылы транзитті қымбат әрі қауіпті етеді, ал Иран бағытындағы негізгі кедергі – санкциялар мен солардан туындайтын төлем мен тасымалдаудағы қиындықтар.

Иран бағыты ыңғайлы екені сауда мен тасымалдау көлемінен байқалып отыр: 2025 жылы Қазақстан мен Иран арасындағы теміржол тасымалы 69 пайыз өскен. Иран бағытының маңыздылығы Өзбекстанда да айқын көрінеді: 2025 жылы Өзбекстанның жалпы импортының шамамен 9 пайызы – 3,9 миллиард доллардың тауарлары – Иран арқылы өткен.

Кейінгі жылдары Өзбекстан билігі осы бағытты үнемі дамытып келеді. 2023 жылы Ташкент Түркіменстан, Иран және Түркиямен мультимодальды дәлізді дамыту туралы келісімге келді, ал 2024 жылы Үндістаннан Иранның Бендер-Аббас қаласы арқылы контейнермен жүк тасымалдауды бастады.

Бендер-Аббас Ормуз бұғазы арқылы өтетін кеме қатынасына тәуелді.

АҚШ пен Израиль Иранға қарсы соғыс бастағаннан кейін Ормуз бұғазы арқылы жүк тасымалдау күрт азайды. 10 қыркүйекте бұғаз арқылы небары жеті кеме өтті, ал соғысқа дейін орташа есеппен күніне шамамен 125 кеме өтетін.

Өзбекстан, Тәжікстан мен Қазақстан өз жоспарларына енгізген тағы бір жер – Чабахар порты көп жыл бойы "арзан, қауіпсіз әрі сенімді" бағыт аталып келген, бірақ қазір оған байланысты әскери және санкциялық қауіп-қатер де артып отыр.

Иранға қарсы салынған санкцияларға қарамастан Үндістанға Чабахар портын дамытуға қатысуға мүмкіндік берген АҚШ-тың арнайы жеңілдігінің мерзімі биыл көктемде аяқталған. Орталық Азия нарығына кіруге зор **үміт** артып отырған Үндістан бұған дейін Чабахарға шамамен 120 миллион доллар инвестиция салған, бірақ 2026 жылы жобаны қаржыландыруды тоқтатуға мәжбүр болды.

Bloomberg дерегі бойынша, Үндістан Чабахарға салған инвестициясы жайлы АҚШ-пен және Иранмен кеңескен. Талқыланған нұсқалар қатарында санкциялар шектеуі күшінде болған кезде Үндістанның үлесі уақытша ирандық құрылымға уақытша беру де сөз болған. Нью-Делидің жобадан толық шығамын деген ойы жоқ.

Сонымен қатар, Орталық Азия елдерінің жоспарлары да Чабахармен байланысты. Атап айтқанда, бұл порт болашақ Өзбекстан – Түркіменстан – Иран – Үндістан бағытының бөлігі ретінде қарастырылып отыр: Ташкент портта логистика орталығы мен теңіз терминалын құруды жоспарлаған, бірақ ол жоспарын соғыс басталмай тұрып **кейінге қалдырған**.

Чабахардың мәселелері Үндістанның Орталық Азиямен кең байланыстарына да әсер етеді. Порт Үндістанға Пәкістан арқылы Ауғанстанмен және аймақтағы басқа елдермен транзитсіз тікелей байланысуына мүмкіндік беру үшін құрылған. Сарапшылар Үндістанның Чабахардағы жобаға қатысуының әлсіреуі Орталық Азияның осы бағыт бойынша Үндістанмен сауда-саттықты дамыту мүмкіндігін шектейтінін айтады.



ОҚИ ОТЫРЫҢЫЗ

Ірі мемлекеттер мен беймаза көршілердің Орталық Азияға ықпалы

"Бәрібір саңылау табады"

Өзге елдер өз жоспарларын әскери қауіп-қатерлерге ғана емес, оған қоса Иранның әлеммен экономикалық байланыстарын үзуді көздеп отырған АҚШ-тың санкцияларына байланысты да өзгертіп жатыр.

Вашингтон шетелдік делдалдар мен қаржы институттарына жаңа шаралар қолдана бастады. 8 қыркүйекте АҚШ Қаржы министрлігі ирандық авиациямен және делдалдық схемалармен байланысты 36 компания мен жеке тұлғаға қарсы санкциялар енгізді. Жанама санкцияға ілігетін компаниялар тізімінде Алматыда тіркелген Tour Invest компаниясы да бар. АҚШ Қаржы министрлігінің мәліметі бойынша, ол компания АҚШ бұған дейін санкция салған ирандық Mahan Air әуе компаниясының билет сату бойынша бас агенті ретінде әрекет еткен.

Әзірге мұндай шаралар Иран арқылы өтетін жүк транзитіне емес, авиацияға қатысты болып отыр. Әйткенмен бұл жайт ирандық ұйымдармен жұмыс істеуді жалғастырып келе жатқан Орталық Азия компанияларына АҚШ санкциялары әсер ете бастағанын көрсетеді.

Дегенмен, қазіргі шаралар Иранмен кез келген экономикалық байланыстарға автоматты түрде тыйым салынады дегенді білдірмейді. АҚШ-тың жария құжаттарында Иран аумағы арқылы санкция салынбаған тауарлар транзиті санкция салуға негіз болады деген ереже жоқ.

Ұлттық қауіпсіздік мәселелері жөніндегі америкалық сарапшы Джеймс Дурсо Азаттыққа берген түсініктемесінде Вашингтон жариялаған "ымырасыздық" барлық операцияға бірдей қолданылмайды деген болжам жасады.

"Олар "ымырасыздық" туралы айтады, бірақ іс жүзінде бұл саясатта бәрібір саңылаулар болады. Менің ойымша, олар бәрін толық жабуға тырыспайды, қажет болған жағдайда жанама санкциялар қолданатын болады. Бірақ тіпті осының өзі бүкіл аймақтың жұмысын бұзады", – деді Дурсо.



ОҚИ ОТЫРЫҢЫЗ

Иранға қатысы бар делінген қазақстандық компания АҚШ-тың санкция тізіміне ілінді

Сарапшының есебінше, Орталық Азия елдеріне АҚШ-тан көлік транзиті үшін жеңілдік жасауын сұрауға тура келеді.

"Орталық Азия елдерінде қолдан келер қайран шамалы. Және олар АҚШ-тың кеңшілік танытуына мұқтаж болады: бүкіл назарын Иранға аударып отырған Вашингтон басқа елдерге, мысалы, Иранды көлік дәлізі ретінде пайдалануды жалғастыруға мүмкіндік беруі керек", – деді сарапшы Азаттық Азияға.

Канадалық НАТО қауымдастығының энергетикалық қауіпсіздік бағдарламасының директоры Роберт Катлердің **пікірінше**, Орталық Азия үшін негізгі мәселе Иран арқылы өтетін көлік дәлізінің бар болуында емес, оның тұрақты сауда операцияларын қамтамасыз ететіндей сенімді әрі қаржыландыру тұрғысынан оңайырақ бағыт ретінде ұзақ мерзімде сақталуында болып отыр.

Катлер Иран дағдарысының салдары үш сценарий бойынша өрбуі мүмкін дейді.

Бірінші сценарийге сәйкес, сарапшының пікірінше, Иран мемлекетті басқаруды сақтай отырып, саяси өтпелі кезеңді бастан өткереді. Катлердің болжамынша, шығындарды азайту және жеңілдетілген сақтандыру мен төлемдер Иранды ортақ транзиттік бағытқа айналдырып, Орталық Азия үшін көлік бағыттарын таңдауды кеңейте алар еді.

Екінші сценарийде, айқын саяси өтпелі кезең болмай, мемлекеттік басқару әлсірейді. Мұндай жағдайда жүк транзиті тұрақты болмай, тасымал мерзімдеріндегі кідірістерді алдын ала болжау қиынға соғады. Салдарынан тасымалдаушылар құны жоғары әрі уақыт жағынан шектеулі жүктерді тұрақты бағыттар арқылы жөнелтуге тырысады.

Үшінші сценарий бойынша, ұзаққа созылатын санкциялық қысым жағдайында Тегерандағы қазіргі режим сақталады. Мұндай жағдайда Иран арқылы транзиттік жүк тасымалдау мүмкіндігі сақталғанымен, оның ауқымы санкция талаптарына, қаржыландыру мен төлем жасау қиындықтарына байланысты шектеледі.

Осы сценарийлердің кез келгенінде Катлер Орталық Азия үшін көлік бағыттарын әртараптандыруды стратегиялық қажеттілік деп санайды, ал Иран бағытын тек операциялық және коммерциялық тұрғыдан тиімді болған жағдайда ғана қолдануға тұрарлық нұсқа деп санайды.

Бұл сценарийлердің қайсысы болсын жүзеге асса да, Катлердің пікірінше, Орталық Азия үшін тасымалдау бағыттарын әртараптандыру – стратегиялық қажеттілік болмақ. Ал Иран бағыты операциялық және коммерциялық тұрғыдан өміршең болған жағдайда ғана тиімділігін сақтайды.



ОҚИ ОТЫРЫҢЫЗ

Путин Каспий теңізін Ресей мен Иранның көпіріне айналдыра ма?

Пайдасын Қытай көре ме?

Биыл жазда Орталық Азияда болып қайтқан Гудзон институтының аға ғылыми қызметкері Кен Мориясу Азаттық радиосына берген сұхбатында аймақ елдерінің оңтүстіктегі бағыттарға деген көзқарасы "Экономикалық оқшаулау" операциясы басталмай тұрып өзгергенін аңғарғанын айтты.

Оның сөзінше, көктемде аймақ елдерінің өкілдері Иранда жағдай тұрақты болса, оны қыста қатпайтын теңіз порттарына шығудың қысқа жолы ретінде пайдалану тиімді болатынын талқылаған. Ал жазда, дейді Мориясу, әңгімелерде Ауғанстан мен Пәкістан анағұрлым жиі айтыла бастаған.

Мориясу Пәкістанға назардың артуын ең алдымен оның географиясымен байланыстырады.

"Пәкістанның өзгешелігі бар: Орталық Азияға тікелей шыға алады, сонымен бірге оны теңізбен жалғайтын Карачи мен Гвадар сияқты ірі порттарға ие", – деді Мориясу.

Сарапшы бұған қоса Қытай-Пәкістан экономикалық дәлізін бір нұсқа ретінде атады, әйткенмен оны дамыту әу баста күткендегіден баяу жүріп жатқанын айтты.

Дурсо да, егер Иранды пайдалану іс жүзінде мүмкін болмаса, онда Ауғанстан-Пәкістан бағыты оңтүстіктегі негізгі балама жолға айналады деп санайды.

"Қалған жалғыз бағыт – Ауғанстан арқылы Пәкістанға, содан кейін Гвадар немесе Карачи порттарына баратын жол болмақ. Бірақ ондай жағдайды бізге "Талибанмен" сөйлесуге тура келеді", – дейді ол.

Ал Пәкістанның өзі биыл Орталық Азияға тағы бір құрлық жолын – Ауғанстанды айналып өтіп, Иран арқылы баратын бағытты дамыту бастады. Бұл жол Пәкістанның көлік желісін Иранмен, Түркіменстанмен, одан ары қарай Өзбекстанмен байланыстырады.

Кен Мориясу бұған қоса Иран бағытындағы қиындықтар Қытайдың Орталық Азия экономикасындағы рөлін арттыруы мүмкін деп санайды.

Оның сөзінше, аймақ елдері Ресейге тәуелділігін Қытайға шамадан тыс тәуелділікпен алмастыру қаупі барын түсінеді, бірақ ыңғайлы бағыттар саны азайған сайын, Қытай бағыты ең прагматикалық бағыттардың біріне айналады.

"Шынайы жағдай сол, Қытай жалғыз практикалық нұсқаға айналып келеді", – деді Мориясу. Егер АҚШ, Жапония және басқа серіктестер балама инфрақұрылымға инвестиция салмаса, аймақтың Қытайға тәуелділігі арта береді деп қосты ол.

Оның есебінше, Иран бағытының тартымдылығының азаюы Тегеранның әрекеттеріне ғана байланысты емес.

"Бұған ішінара Иран жауапты, бірақ сонымен бірге АҚШ саясатының да салдары. Олар екеуі бірге Иран арқылы өтетін жолдың маңыздылығын кемітіп жатыр", – деді Мориясу шілде айында.

Дурсо да осыған ұқсас қорытынды жасаған.

"Трамп Орталық Азияға айтарлықтай көп көңіл бөлді: аймақтың көшбасшыларымен кездесті, келісімдер жасауға тырысты. Ал қазір ол соның бәрін бұзғалы отыр. Мұндай жағдайда Орталық Азия республикалары Қытайға бұрынғыдан да көбірек бет бұра бастайды", – деді ол.

Дурсоның сөзінше, Орталық Азия үшін Вашингтон кәдімгі көлік транзитін Иранды экономикалық оқшаулаудан бөлек деп қарастыруға келісе ме деген мәселе маңызды болып отыр.

"Сайып келгенде, мәселе АҚШ Орталық Азия республикаларының мүддесі үшін санкциялық режимге қатысты белгілі бір ерекшеліктерге жол беруге дайын ба дегенге келіп тіреледі", – деді ол.

АҚШ тарапынан бұл мәселе бойынша әзірге ешқандай жария жауап болған жоқ.

Айдар

ЖАЛПЫ АРХИВ

САЯСАТ

ЭКОНОМИКА

ӘЛЕМ