

ТЕМЫ ДНЯ

Выход к морю под санкциями. Почему меры США против Ирана могут усилить позиции Китая в Центральной Азии?

Азаттык Азия

22 сентября 2026, 08:56



Свободная торгово-промышленная зона Чабахар, Иран

Страны Центральной Азии в последние годы проявляли интерес к маршрутам на юг, к иранским портам — подписывали соглашения с Тегераном, планировали вложения в инфраструктуру. Что будет с этими проектами в свете объявленного США курса на дальнейшую изоляцию Ирана и ужесточение санкционного режима?

У Казахстана уже больше десяти лет есть железнодорожный путь в Иран через Туркменистан. Грузы по иранской транспортной сети могут следовать дальше на юг — к портам Персидского и Оманского заливов и оттуда морем на рынки Южной Азии и других регионов.

В конце июня 2026 года Казахстан сделал еще один шаг в развитии этого направления: подписал с Ираном соглашение о строительстве собственного транспортно-логистического терминала в порту Шахид-Раджаи в Бендер-Аббасе. Проект рассчитан на 27 лет — два года на строительство и еще 25 на эксплуатацию.

Менее чем через два месяца США объявили операцию Economic Outcast — «Экономический изгой». Она направлена на дальнейшую экономическую изоляцию Тегерана. Война Штатов и Израиля против Ирана уже нарушила судоходство в Ормузском проливе, через который до эскалации проходила одна пятая часть потребляемой миром нефти, и осложнила работу маршрутов через иранские порты. Теперь Вашингтон намерен провести масштабную санкционную кампанию, целью которой он назвал полную изоляцию Ирана и отсечение всех оставшихся источников финансирования и внешнеэкономических связей.

Угроза вторичных санкций усложняет транспортно-логистические планы всего центральноазиатского региона. Узбекистан использует территорию Ирана для транзита значительных объемов товаров, Туркменистан напрямую соединен с Ираном железной дорогой и играет ключевую роль в сухопутном сообщении региона с югом. Таджикистан развивает вместе с Ираном и Афганистаном маршрут через Мешхед, а Кыргызстан обсуждал с Тегераном создание логистического центра в Бендер-Аббасе и развитие маршрута Бендер-Аббас — Ош.

Сможет ли Центральная Азия и дальше использовать Иран как транзитную территорию и будет ли Вашингтон отделять такой транзит от экономических связей, которые США намерены перекрыть?



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Иран получил от Китая спутниковые снимки перед ударом по базе США в Иордании

| Выход к морю через Иран

На юге Ирана находятся два порта, с которыми связаны планы государств Центральной Азии: Бендер-Аббас в Персидском заливе и Чабахар на берегу

Оманского залива, за пределами Ормузского пролива.

До российского вторжения в Украину в 2022 году вопрос развития этих маршрутов для стран Центральной Азии не стоял остро — исторически большинство торговых маршрутов региона на мировые рынки шло через Россию и Беларусь. Через них проходила значительная часть казахстанского экспорта нефти, урана, металлов и зерна, узбекского хлопка, золота, текстиля и удобрений, таджикских драгметаллов и алюминия, кыргызского золота.

После российского вторжения в Украину страны Центральной Азии стали активнее искать альтернативы традиционным северным маршрутам.

Других южных вариантов было немного: через Иран либо через Афганистан к портам Пакистана. Узбекистан, Афганистан и Пакистан несколько лет продвигают проект Трансафганской железной дороги, которая должна связать Центральную Азию с пакистанской транспортной сетью и портами Аравийского моря. Однако эксперт Карнеги по Центральной Азии Галия Ибрагимова отмечала, что иранское направление выглядело проще: десятилетия войн, слабая инфраструктура и сложный рельеф делают транзит через Афганистан дороже и рискованнее, тогда как главным препятствием для маршрута через Иран были санкции и связанные с ними сложности с расчетами и перевозками.

Интерес к иранскому направлению стал отражаться в объемах торговли и перевозок: железнодорожные перевозки между Казахстаном и Ираном в 2025 году увеличились на 69 процентов. Значение иранского направления видно и на примере Узбекистана: в 2025 году через Иран прошло около 9 процентов всего импорта Узбекистана — товары на 3,9 миллиарда долларов.

Власти Узбекистана в последние годы последовательно развивали это направление. В 2023 году Ташкент договорился с Туркменистаном, Ираном и Турцией о развитии мультимодального коридора, а в 2024 году запустил контейнерные перевозки из Индии через иранский Бендер-Аббас.

Бендер-Аббас зависит от судоходства через Ормузский пролив.

После начала войны США и Израиля против Ирана движение через пролив резко сократилось. 10 сентября через него прошли семь судов против довоенного среднего показателя около 125 кораблей в сутки.

Другой порт — Чабахар — на который планы есть у Узбекистана, Таджикистана и Казахстана, много лет преподносился как «дешевый, безопасный и надежный» путь, но и вокруг него выросли военные и санкционные риски.

Весной истекло специальное американское исключение, позволявшее Индии участвовать в развитии порта несмотря на санкции против Ирана. Индия, возлагающая большие **надежды** в том числе на выход на рынок Центральной Азии, ранее инвестировала в Чабахар около 120 миллионов долларов, а в 2026 году вынуждена была заморозить финансирование проекта.

По данным Bloomberg, Индия также консультировалась с США и Ираном относительно своих инвестиций в Чабахар. Среди обсуждавшихся вариантов была временная передача индийской доли иранской структуре на период действия санкционных ограничений. Полного выхода из проекта Нью-Дели не планировал.

На Чабахар при этом завязаны и планы стран Центральной Азии. Порт, в частности, рассматривался как часть будущего маршрута Узбекистан — Туркменистан — Иран — Индия: Ташкент планировал создать в порту логистический центр и морской терминал, но **отложил эти планы** еще до войны.

Проблемы Чабахара затрагивают и более широкие связи Индии с Центральной Азией. Порт создавался для того, чтобы дать Индии прямой доступ к Афганистану и странам региона без транзита через Пакистан. Аналитики отмечают, что ослабление индийского присутствия в Чабахаре одновременно ограничивает и возможности Центральной Азии развивать торговлю с Индией по этому направлению.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Станет ли железная дорога из Китая в Кыргызстан и Узбекистан конкурентом коридору через Казахстан?

«Все равно будут лазейки»

Страны меняют свои планы не только из-за военных угроз, но и из-за риска санкций со стороны США, которые стремятся разорвать экономические связи Ирана с миром.

Вашингтон уже начал применять новые меры к иностранным посредникам и финансовым структурам. 8 сентября американский Минфин ввел санкции против 36 компаний и физических лиц, связанных с иранской авиацией и посредническими схемами. В списке компаний, подпадающих под угрозу вторичных санкций, оказалась зарегистрированная в Алматы компания Tour Invest. По данным Минфина США, она выступала генеральным агентом по

продажам билетов иранской авиакомпании Mahan Air, которая находится под американскими санкциями.

Пока этот случай касается авиации, а не транзита грузов через Иран. Однако он показывает, что американские санкции уже затрагивают компании из Центральной Азии, продолжающие работать с иранскими структурами.

При этом действующие меры не означают автоматического запрета на любые экономические связи с Ираном. В публичных документах США пока нет положения, согласно которому обычный транзит несанкционированных товаров через иранскую территорию сам по себе становится основанием для санкций.

Американский аналитик по вопросам национальной безопасности Джеймс Дурсо в комментарии Азаттыку предположил, что объявленная Вашингтоном «нулевая терпимость» не будет применяться абсолютно одинаково ко всем операциям.

«Они говорят о “нулевой терпимости”, но на практике в этой политике всё равно будут лазейки. Думаю, они будут применять вторичные санкции по мере необходимости, а не пытаться полностью всё перекрыть. Но даже это нарушит работу всего региона», — убежден Дурсо.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Казахстанская компания оказалась под угрозой санкции США из-за связей с иранским перевозчиком Mahan Air

По его оценке, странам Центральной Азии потребуется добиваться от США исключений для транспортного транзита.

«У стран Центральной Азии на самом деле не так много вариантов. И им потребуется снисходительность со стороны США: пока Вашингтон полностью сосредоточен на Иране, он должен позволить другим странам продолжать использовать Иран, например, в качестве транспортного коридора», — говорит он Азаттык Азия.

Роберт Катлер, директор программы энергетической безопасности Канадской ассоциации НАТО, считает, что практический вопрос для Центральной Азии заключается не столько в физическом существовании дороги через Иран, сколько в

том, останется ли этот маршрут достаточно надежным и доступным для финансирования, чтобы использовать его для регулярной торговли.

Катлер предполагает три сценария последствий иранского кризиса.

В первом сценарии, по мнению эксперта, в Иране происходит политический переход при сохранении управляемости государства. По оценке Катлера, снижение издержек, упрощение страхования и платежей могли бы сделать Иран обычным транзитным маршрутом и расширить выбор транспортных путей для Центральной Азии.

Во втором сценарии государственное управление ослабевает без четкого политического перехода. Тогда транзит грузов станет нерегулярным, а задержки — труднопредсказуемыми. Перевозчики будут чаще направлять дорогие и чувствительные ко времени товары по более стабильным маршрутам.

Третий сценарий предполагает сохранение нынешнего режима в Тегеране при длительном санкционном давлении. В этом случае транзит через Иран останется возможным, но его масштабы будут ограничивать санкционные требования, проблемы с финансированием и платежами.

При любом из сценариев Катлер считает диверсификацию транспортных путей для Центральной Азии стратегической необходимостью, а иранское направление — вариантом, который стоит сохранять лишь до тех пор, пока он остается операционно и коммерчески жизнеспособным.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Станет ли «Каспийский экспресс» Путина новой линией снабжения между Россией и Ираном?

| В выигрыше окажется Китай?

Старший научный сотрудник Hudson Institute Кен Мориясу, вернувшийся летом из поездки по Центральной Азии, **говорил РСЕ/РС**, что заметил изменение отношения стран региона к возможным маршрутам на юг еще до операции «Экономический изгой».

По его словам, весной представители стран региона обсуждали возможности, которые мог бы дать стабильный Иран как короткий путь к незамерзающим морским портам. Летом, утверждает Мориясу, в разговорах значительно чаще стали фигурировать Афганистан и Пакистан.

Мориясу связывает интерес к Пакистану прежде всего с его географией.

«Пакистан отличается. У него есть прямой доступ к Центральной Азии, и одновременно у него есть крупные порты Карачи и Гвадар, которые соединяют его с морем», — говорил Мориясу.

Одним из вариантов он также называет Китайско-пакистанский экономический коридор, хотя отмечает, что его развитие шло медленнее первоначальных ожиданий.

Дурсо также считает афгано-пакистанское направление главным альтернативным южным вариантом в случае, если использование Ирана станет фактически невозможным.

«Единственным оставшимся вариантом будет маршрут через Афганистан в Пакистан, а оттуда — к портам Гвадар или Карачи. Но тогда придется иметь дело с “Талибаном”», — говорит он.

При этом сам Пакистан в этом году начал развивать еще один сухопутный маршрут в Центральную Азию — через Иран, в обход Афганистана. Это направление связывает пакистанскую транспортную сеть с Ираном, Туркменистаном и далее Узбекистаном.

Кен Мориясу также считает, что трудности с иранским направлением могут увеличить роль Китая в экономике Центральной Азии.

По его словам, в регионе понимают риск заменить зависимость от России чрезмерной зависимостью от Китая, однако при сокращении числа доступных маршрутов китайское направление становится одним из наиболее прагматичных.

«Реальность такова, что Китай всё больше становится единственным практическим вариантом», — говорил Мориясу, добавляя, что зависимость региона от Китая будет расти, если США, Япония и другие партнеры не будут вкладываться в альтернативную инфраструктуру.

По его оценке, снижение привлекательности иранского маршрута связано не только с действиями Тегерана.

«Это отчасти ответственность Ирана, но это также следствие политики США. Вместе они делают маршрут через Иран гораздо менее значимым», — говорил Мориясу в июле.

Дурсо приходит к близкому выводу.

«Трамп уделил Центральной Азии довольно много внимания: встречался с лидерами стран региона, пытался заключать сделки. А теперь он собирается всё это нарушить. В таком случае республики Центральной Азии, вероятно, просто начнут ещё больше ориентироваться на Китай», — говорит он.

Для Центральной Азии, по словам Дурсо, ключевым остается вопрос о том, позволит ли Вашингтон отделить обычный транспортный транзит от экономической изоляции Ирана.

«В конечном счете всё сводится к тому, готовы ли Соединенные Штаты допустить определенные исключения из санкционного режима ради интересов республик Центральной Азии или нет», — говорит он.

Публичного ответа США на этот вопрос пока нет.



Азаттык Азия

Азаттык Азия (Azattyq Asia) – русскоязычный отдел по Центральной Азии «Радио Свободная Европа/Радио Свобода» (Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL).

This item is part of

Политика

Экономика

Темы дня