

В МИРЕ

Брак по расчету: Россия и Иран укрепляют торговые связи, но у партнерства есть пределы

Фарангиз НАДЖИБУЛЛА

30 октября 2026, 12:07



Корабли ВМС Ирана в порту Астрахани

Москва и Тегеран расширяют сотрудничество в банковском секторе и развивают альтернативные маршруты грузоперевозок, чтобы противостоять санкциям Запада. Однако мелководье, ограниченная пропускная способность портов и риски, связанные с мерами по обеспечению соблюдения морских правил, ограничивают их возможности по поддержанию торговых потоков.

Говорят, что политика вынуждает заключать неожиданные союзы. К такому же результату, похоже, приводят и международные санкции.

Россия и Иран — страны, находящиеся под самым большим количеством санкций, — углубляют торговые и финансовые связи, стремясь снизить зависимость от экономических систем, в которых доминирует Запад. Это своего рода «брак по расчету», который опирается на использование национальных валют, прямые банковские каналы и альтернативные транспортные маршруты.

Наиболее ярко это углубление экономического сотрудничества проявляется в Каспийском море: объемы перевозок между Россией и Ираном выросли на фоне того, как война Москвы в Украине и напряженность на Ближнем Востоке нарушают привычные торговые маршруты.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

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

По данным компании Castellum, которая занимается анализом глобальных рисков, против России введено более пяти тысяч ограничительных мер — больше, чем в отношении любого другого государства в мире. Следом идет Иран, в отношении которого действует около 3600 подобных мер.

«Вторжение России в Украину и дестабилизирующая деятельность Ирана одновременно привлекли внимание к стратегической значимости Евразии и подвергли испытанию прочность сложившихся в регионе исторических альянсов», — отмечают Тина Долбая и Лия Кифф из Центра стратегических и международных исследований (CSIS).

По официальным данным, товарооборот между странами в значительной степени строится на сельскохозяйственной продукции: Россия поставляет в Иран зерно и растительное масло, а Тегеран экспортирует фрукты и овощи.

Кроме того, в российский экспорт входят товары тяжелой промышленности, включая металлы, древесину и машиностроительную продукцию.

Однако, помимо этого открытого коммерческого обмена, экономические отношения между странами включают и стратегическую военную составляющую.

Согласно данным независимой лондонской компании Lloyd's List Intelligence, которая анализирует обстановку в море, количество действующих судов под российским и иранским флагами в Каспийском море в августе 2026 года выросло на 21 процент по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Рост начался в марте, после ударов США и Израиля по Ирану, нарушивших движение судов через Ормузский пролив. Морская блокада, введенная Штатами в апреле, еще больше осложнила иранские судоходные маршруты.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Мир на пороге энергетического шока:
может ли Каспий заменить Ормуз?

«Грузы зачастую трудно идентифицировать», — сообщает Lloyd's List, отмечая, что торговые данные указывают на растущую роль сельскохозяйственной продукции.

Региональный аналитик Нитья Лабх, исследовавшая рост «теневого флота» России и Ирана, отмечает, что практика, которая изначально возникла как вынужденная мера, затрагивавшая лишь несколько изолированных государств, превратилась в масштабную и крайне сложную глобальную сеть.

«По оценкам, сегодня "теневого флота" насчитывает более 1300 судов — это как минимум каждый пятый нефтяной танкер в мире», — говорит Лабх в интервью RSE/PC.

| Значительный рост товарооборота

В июне посол России в Иране заявил, что объем двусторонней торговли в 2025 году достиг примерно 5,8 миллиарда долларов, что на 21 процент больше по сравнению с предыдущим годом.

По данным российской консалтинговой компании в сфере зернового рынка «ПроЗерно», в период с июля 2025 года по январь 2026 года Иран импортировал 1,7 миллиона тонн российской пшеницы. Для сравнения: в предыдущем сельскохозяйственном цикле этот показатель составил 565 тысяч тонн.

Тина Долбая, научный сотрудник Центра стратегических и международных исследований (CSIS), отмечает, что в официальной статистике торговли

преобладают сельскохозяйственная продукция и продовольственные товары. Однако в этих отношениях присутствует и менее прозрачная составляющая, связанная с товарами военного назначения и попытками минимизировать воздействие санкций Запада.

По словам эксперта, на начальном этапе полномасштабного вторжения России в Украину Иран поставлял Москве ударные беспилотники, однако впоследствии Россия наладила собственное производство и усовершенствовала эти аппараты.



Исследователи военной техники называют российский беспилотник «Герань» модификацией иранского дрона Shahed

Она также обращает внимание на сообщения о поставках Россией компонентов для беспилотников в Иран через Каспийское море.

Альтернативные механизмы расчетов

Кроме того, обе страны стремятся проводить платежи, не прибегая к западным финансовым каналам. Они расширили практику расчетов в рублях и риалах, а также объединили свои системы межбанковской передачи финансовой информации, что позволяет банкам взаимодействовать друг с другом без использования SWIFT — международной сети, которую банки применяют для обмена платежными поручениями.

В [докладе](#) Центра стратегических и международных исследований, одним из соавторов которого в апреле выступила Тина Долбая, международный

транспортный коридор «Север — Юг» назван ключевым элементом этой стратегии.

Планируемая сеть автомобильных, железнодорожных и морских путей должна соединить Россию с Ираном через Южный Кавказ и Центральную Азию в направлении Персидского залива и Индии, — хотя на пути к реализации этого проекта по-прежнему стоят серьезные инфраструктурные и геополитические препятствия.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Мелеющий Каспий и его растущее военное значение: что (не) обсуждают прибрежные государства

Сложности с отслеживанием

По данным Lloyd's List Intelligence, количество активных сухогрузных судов на каспийском маршруте выросло со 105 в феврале до 215 в августе. Согласно отчету, провозная способность в этом сегменте увеличилась на 36 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Однако этот коридор не может в полной мере принять на себя объемы торговли, которые проходят по основным морским путям.

Возможности судоходства ограничены параметрами Волго-Донского водного пути, мелководьем, снижением уровня воды, недостаточной пропускной способностью портов и «узкими местами» железнодорожной инфраструктуры.

Активность танкерного флота, изначально находившаяся на крайне низком уровне, также возросла: в августе на маршруте были зафиксированы три танкера для перевозки сырой нефти под российским флагом.

Как сообщает Lloyd's List, все три судна отключали сигналы автоматической идентификационной системы (АИС) при приближении к российским и иранским портам, а затем снова включали их во время следования по маршруту, что затрудняет отслеживание перемещаемых ими грузов.

Поскольку суда не обязаны держать АИС включенной в любых обстоятельствах, отслеживать их активность в Каспийском море довольно сложно.

Исследователи CSIS полагают, что одной из причин, по которой две страны стремятся развивать альтернативную торговую инфраструктуру, является желание обойти санкции. Впрочем, сам по себе факт появления нового маршрута или отключения судном системы слежения еще не доказывает, что конкретный груз был незаконным.

Дополнительное внимание к ситуации привлекли сообщения о возможных перевозках военных грузов через Каспий.

Киев обвиняет Москву в использовании этого маршрута для транспортировки военной техники.

Институт изучения войны (ISW) сообщил, что Украина нанесла удары по нескольким попавшим под санкции грузовым судам, поскольку, по имеющимся оценкам, они перевозили военные грузы.

В аналитическом материале ISW также отмечается, что этот скрытный маршрут использовался для перемещения продукции оборонного назначения, компонентов для беспилотников и боеприпасов.

Как сообщает Lloyd's List, эти утверждения остаются неподтвержденными; ни одно из правительств официально не признало факт подобных поставок.

Хотя в 2026 году Европейский союз расширил меры контроля, приняв 20-й пакет санкций, направленный против владельцев, операторов и поставщиков услуг для «теневых флотов», эксперт по региону Лабх предупреждает, что попытки физического перехвата судов сопряжены с серьезными военными рисками.

В качестве примера таких рисков Лабх приводит инцидент, произошедший в мае 2025 года: российский истребитель Су-35 на короткое время вошел в воздушное пространство Эстонии в тот момент, когда эстонские власти пытались остановить танкер, предположительно состоящий в российском «теневом флоте».

В августе 2026 года президент России Владимир Путин пригрозил ответными мерами в связи с захватом странами Запада российских коммерческих судов, назвав такие действия «пиратством».

Несмотря на рост двусторонней торговли России и Ирана, Тина Долбая предостерегает от преувеличения значимости Тегерана для Москвы.

«Для России сотрудничество с Китаем гораздо важнее, чем взаимодействие с Ираном, если речь идет о противостоянии западным санкциям», — отмечает она в интервью РСЕ/РС, добавляя, что Китай закупает российские энергоресурсы и поставляет компоненты, используемые в оборонном секторе России.

Объем торговли России с Китаем превышает 200 миллиардов долларов в год, что несопоставимо с показателями торговли с Ираном, которые исчисляются лишь миллиардами долларов.

This item is part of

Политика

В мире

Темы дня

Россия