УДК: 911.3:332.1(55)

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ ИРАНА НА РЕГИОНАЛЬНУЮ СТАБИЛЬНОСТЬ И ТРАНСПОРТНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКУЮ АРХИТЕКТУРУ ПЕРСИДСКОГО ЗАЛИВА

М.О. Гопиров

Maqolada Eron davlatining Fors ko‘rfazi mintaqaviy barqarorligiga geoiqtisodiy ta’sir omillari o‘rganilgan. Iqtisodiy va ijtimoiy geografiya metodlari hamda muallifning Xo‘rmozgon viloyati va Eronning bir qator janubiy mintaqalarida olib borgan dala kuzatishlari asosida mamlakatning strategik geografik o‘rni, energetika salohiyati va tranzit funksiyasi tahlil qilingan. Eronning Hormuz bo‘g‘ozi ustidan nazorati, Bandar-Abbas va Chabahor portlarining rivojlanishi, Xalqaro transport koridori (XTK) “Shimol – Janub”da ishtirok etishi mintaqaviy tizim barqarorligining asosiy omillari ekanligi aniqlandi. Ilmiy yangilik Eronni geoiqtisodiy barqarorlikning fazoviy jihatdan tashkil etilgan markazi sifatida ko‘rib chiqishdan iborat.

Kalit so’zlar: *Eron, Fors ko‘rfazi, geoiqtisodiyot, iqtisodiy geografiya, Hormuz bo‘g‘ozi, mintaqaviy barqarorlik, transport koridorlari, energetika xavfsizligi, tranzit salohiyati.*

В статье исследуются геоэкономические факторы влияния Ирана на региональную стабильность в Персидском заливе. На основе методов экономической и социальной географии и полевых наблюдений автора в провинции Хормозган и ряде других южных провинций Ирана изучены стратегическое географическое положение страны, энергетический потенциал и транзитная функция. Установлено, что контроль Ирана над Ормузским проливом, развитие портов Бендер-Аббас и Чабахар, участие в Международном транспортном коридоре (МТК) «Север – Юг» являются ключевыми факторами устойчивости региональной системы. Научная новизна – рассмотрение Ирана как пространственно организованного геоэкономического центра региональной устойчивости.

Ключевые слова: *Иран, Персидский залив, геоэкономика, экономическая география, Ормузский пролив, региональная стабильность, транспортные коридоры, энергетическая безопасность, транзитный потенциал.*

ВВЕДЕНИЕ

Примечание редакции: настоящая статья подготовлена до военной эскалации в регионе Персидского залива в 2025–2026 годах и отражает геоэкономическую ситуацию по состоянию на первую половину 2025 года. Анализ военно-политических событий июня 2025 – февраля 2026 года содержится в подразделе «Военная эскалация 2025–2026 годов и её геоэкономические последствия: верификация теоретической модели». Персидский залив является одним из важнейших геоэкономических регионов мира. Здесь сосредоточено более 60% подтверждённых мировых запасов нефти и около 40% запасов природного газа. Через акваторию залива и Ормузский пролив (далее – Пролив) ежесуточно транспортируется порядка 21 млн баррелей нефти, что составляет около 20% от мирового морского нефтяного экспорта [1]. Это определяет особое геоэкономическое значение региона для глобальной энергетической системы. Стратегическое значение физической географии для формирования геоэкономических и геополитических процессов убедительно показано в работе Р.Каплана, рассматривающего Персидский залив и пролив как один из ключевых узлов мирового порядка [2].

В условиях трансформации международных экономических отношений и диверсификации торговых маршрутов особую актуальность приобретает анализ роли Ирана как ключевого геоэкономического субъекта. Иран контролирует северное побережье Ормузского пролива, соединяет Ближний Восток с Центральной Азией и Кавказом, обладает крупнейшим энергетическим потенциалом и стремительно развивающейся транспортной инфраструктурой.

Если в современной литературе Иран преимущественно рассматривается как геополитический субъект [3], то настоящее исследование акцентирует внимание на его геоэкономическом измерении, а именно пространственной организации транспортных, энергетических и торговых взаимосвязей как основе региональной устойчивости.

Научная новизна исследования заключается в рассмотрении Ирана не только как геополитического субъекта, но прежде всего, как пространственно организованного геоэкономического центра региональной устойчивости Персидского залива, что позволяет выявить механизмы стабилизирующего влияния транспортных, энергетических и торговых взаимозависимостей.

Цель исследования – выявить и систематизировать геоэкономические факторы влияния Ирана на региональную стабильность в Персидском заливе с позиций экономической и социальной географии.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Методологическую основу исследования составляют подходы экономической и социальной географии: транспортно-географический анализ, пространственный анализ размещения инфраструктуры, сравнительно-географический метод и системный подход к изучению региональных геоэкономических процессов. Теоретическую основу исследования также составляют работы Л.Б.Вардомского, посвящённые евразийской интеграции, пространственному развитию и роли международных транспортных коридоров в формировании устойчивых межрегиональных экономических связей.

Важной составляющей являются полевые наблюдения, проведённые автором в Иране. В ходе поездки в провинцию Хормозган и другие южные регионы Ирана были посещены порт Бендер-Ленге, ряд транзитных узлов и ключевые магистрали южных провинций страны. Непосредственное наблюдение транспортной инфраструктуры, интенсивности грузопотоков и структуры портовых операций позволило верифицировать и дополнить данные из статистических источников.

Информационную базу составили:

- статистические данные Международного энергетического агентства (IEA, 2024) и ЮНКТАД (UNCTAD, 2024);
- аналитические материалы Евразийского банка развития (Vinokurov et al., 2021) по Международному транспортному коридору МТК «Север – Юг»;
- данные ШОС об условиях членства Ирана (2022–2023);
- научные публикации по геоэкономике и региональному развитию Ближнего Востока;
- материалы полевых наблюдений автора (провинция Хормозган и южные регионы Ирана).

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Перед изложением результатов приведём сводную таблицу ключевых количественных показателей (таблица 1).

Таблица 1

Основные геоэкономические показатели Ирана и Персидского залива

Показатель	Значение / источник
Запасы нефти Ирана	~209 млрд. барр. (13% мировых) – IEA, 2024
Запасы природного газа	~34 трлн. м³ (17% мировых) – IEA, 2024
Транзит нефти через Ормузский пролив	~21 млн. барр./сут. (~20% мировой торговли) –IEA, 2024
Доля в транзите СПГ через Ормуз	~25% мирового LNG-экспорта – UNCTAD, 2024
Грузооборот порта Бендер-Аббас	>150 млн. т.год (все типы грузов) – UNCTAD, 2024
Мощность порта Чабахар	Проектная мощность – 8,5 млн. т. год; фактический грузооборот в 2024 г. – около 2,84 млн.т.
Протяжённость МТК «Север – Юг»	~7 200 км – Vinokurov et al., 2021
Сокращение времени Индия –Европа	с 40–45 до 20–25 суток – Vinokurov et al., 2021
Товарооборот Иран – ОАЭ	~27 млрд. долл. США – Tehran Times, 2024
Членство Ирана в ШОС	С 2023 г. (меморандум – Самарканд, сент. 2022)

Транспортно-географическое положение Ирана

Иран, как убедительно показывают полевые наблюдения автора, занимает стратегически важное место в системе евразийских пространственных связей. Государство расположено на стыке четырёх макрорегионов: Ближнего Востока, Южной Азии, Центральной Азии и Южного Кавказа. Протяжённость иранского побережья Персидского залива составляет около 1 770 км, Аравийского моря – порядка 300 км, Каспийского моря – около 740 км (рис. 1). Это обеспечивает стране выход к трём крупным водным системам и уникальные возможности для международного транзита.

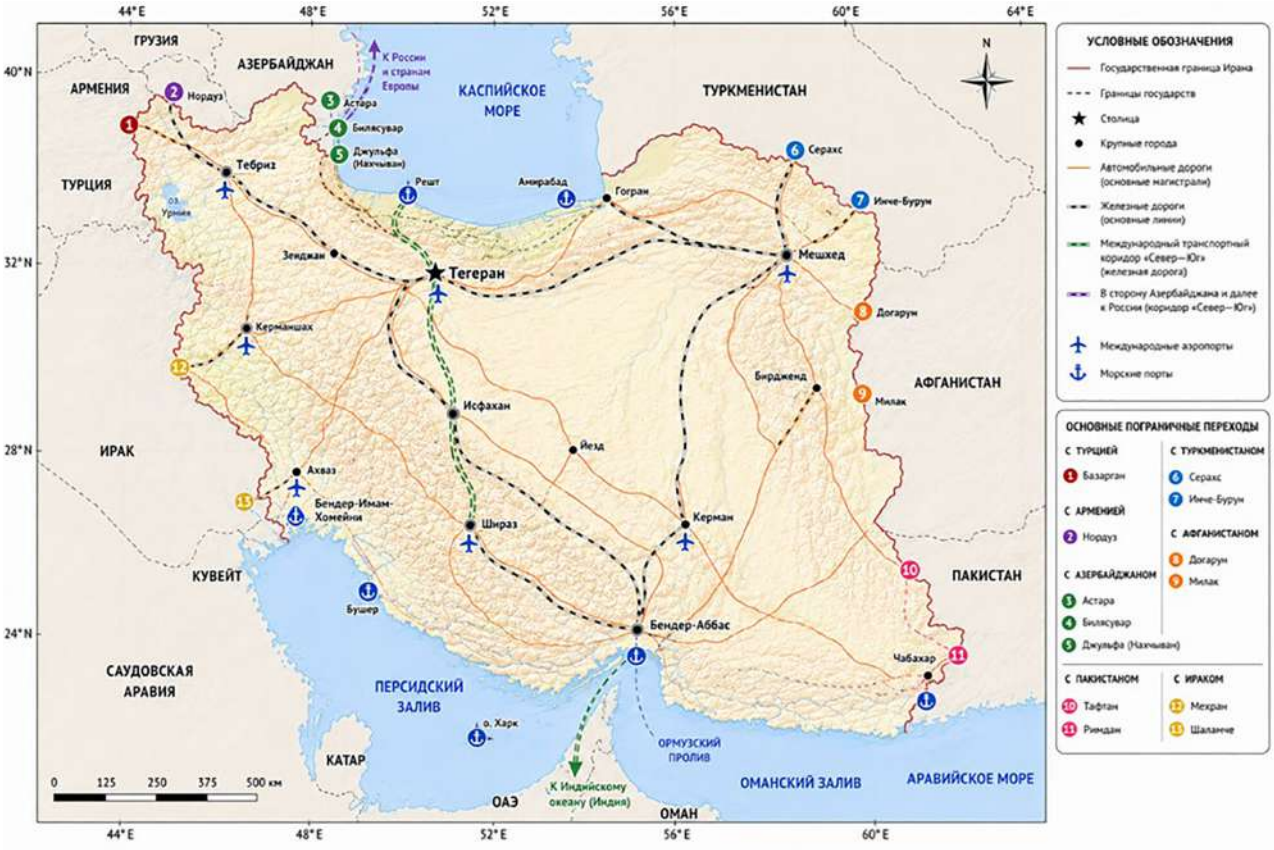


Рисунок 1. Транспортно-географическое положение Ирана: выходы к Персидскому заливу, Каспийскому морю и Аравийскому морю, основные пограничные переходы.

Полевые исследования, проведённые автором в Тегеране и других регионах Ирана, позволили непосредственно изучить особенности функционирования транспортно-коммуникационной инфраструктуры страны и пространственную организацию городских транспортных систем (рис. 2).



Рисунок 2. Автор во время полевых исследований транспортно-географической инфраструктуры Ирана (Тегеран).

Полевые наблюдения в провинции Хормозган и других южных регионах Ирана подтверждают высокую интенсивность транспортных потоков на дорожных коридорах, соединяющих северные и южные провинции страны. В ходе полевых исследований автором были зафиксированы особенности организации транспортной инфраструктуры центральных районов Ирана, включая систему автомобильной навигации и межрегиональных транспортных связей (рис. 3). Порт Бендер-Аббас, расположенный в непосредственной близости от Ормузского пролива, является крупнейшим грузовым терминалом Ирана с совокупным годовым грузооборотом всех типов грузов, превышающим 150 млн.тонн [4].



Рисунок 3. Элементы транспортной инфраструктуры центрального Ирана (Исфаханское направление).

Полевые наблюдения свидетельствуют о высокой интенсивности грузовых перевозок на основных магистралях центрального Ирана, включая направление Тегеран–Кум. Транспортно-географическое положение Ирана обусловливает его центральную роль в МТК «Север – Юг» протяжённостью около 7 200 км, соединяющем индийские порты с Россией и Северной Европой (рис. 4). Этот маршрут сокращает время доставки грузов между Индией и Европой с 40–45 до 20–25 суток по сравнению с традиционным путём через Суэцкий канал. Стоит также отметить, по Винокурову и др. использование восточного маршрута коридора, проходящего через Казахстан и Туркменистан, может сократить время доставки до 15–18 дней [5].



Рисунок 4. Маршрут МТК «Север – Юг»: от портов Мумбаи и Нхава-Шева через Чабахар / Бендер-Аббас до Санкт-Петербурга и портов Северной Европы.

Энергетический потенциал и его роль в региональной стабильности

Иран располагает четвёртыми по величине подтверждёнными запасами нефти в мире (~209 млрд. баррелей, или 13% мировых) и второй ресурсной базой природного газа (~34 трлн. м³, или 17% мировых) [6]. Южный Парс / Северный купол – крупнейшее в мире газовое месторождение, поделённое между Ираном и Катаром.

С экономико-географической точки зрения ключевое значение имеет пространственная концентрация энергетической инфраструктуры в южных провинциях – Хузестане, Бушере и Хормозгане (рис. 5). Именно здесь сосредоточены основные нефтеперерабатывающие мощности, нефтяные терминалы и газоперерабатывающие заводы, ориентированные на экспорт через Персидский залив.

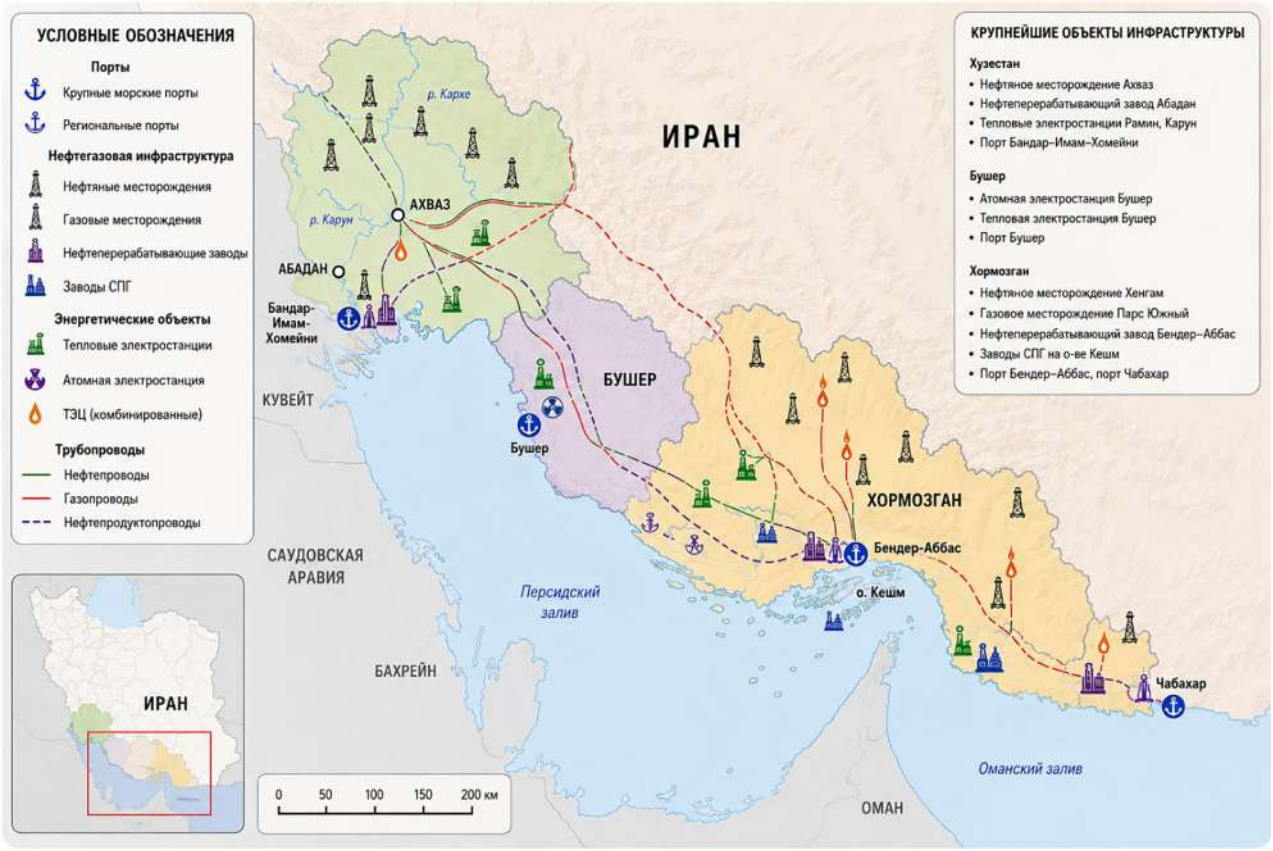


Рисунок 5. Основные порты и объекты энергетической инфраструктуры южных провинций Ирана: Хузестан, Бушер, Хормозган.

Энергетическая взаимозависимость государств региона выступает важным стабилизирующим фактором. Государства Персидского залива – Кувейт, ОАЭ, Катар, Бахрейн, Оман – экономически заинтересованы в бесперебойном функционировании морских транспортных маршрутов. Энергетическая система региона выполняет функцию пространственного якоря стабильности: инфраструктурная взаимозависимость удерживает государства от действий, способных нарушить транспортную связность.

Ормузский пролив как ключевой геоэкономический узел

Ормузский пролив – морской коридор шириной от 54 до 96 км – соединяет Персидский залив с Аравийским морем. Через него проходит ~21 млн. баррелей нефти ежесуточно (~20% мирового морского нефтяного экспорта) и около 25% мировой торговли сжиженным природным газом [4; 6]. Вместе с тем, начиная с 28 февраля 2026 года, в результате военной эскалации и ответных действий Ирана, движение судов через пролив было практически полностью остановлено. Это привело к мгновенному росту мировых цен на энергоносители и форсированному поиску альтернативных маршрутов поставок, что кардинально изменило геоэкономическую конфигурацию региона. Вместе с тем сам факт эскалации демонстрирует, что геоэкономическая взаимозависимость, при всей её стабилизирующей функции, не является абсолютным барьером для военных конфликтов, когда политические и военные факторы превосходят экономическую логику. Это классический пример транспортно-географического «горлышка бутылки» (chokepoint) – узкого транзитного узла, нарушение функционирования которого влечёт немедленные глобальные экономические последствия, которые мы сегодня уже наблюдаем (рис. 6).

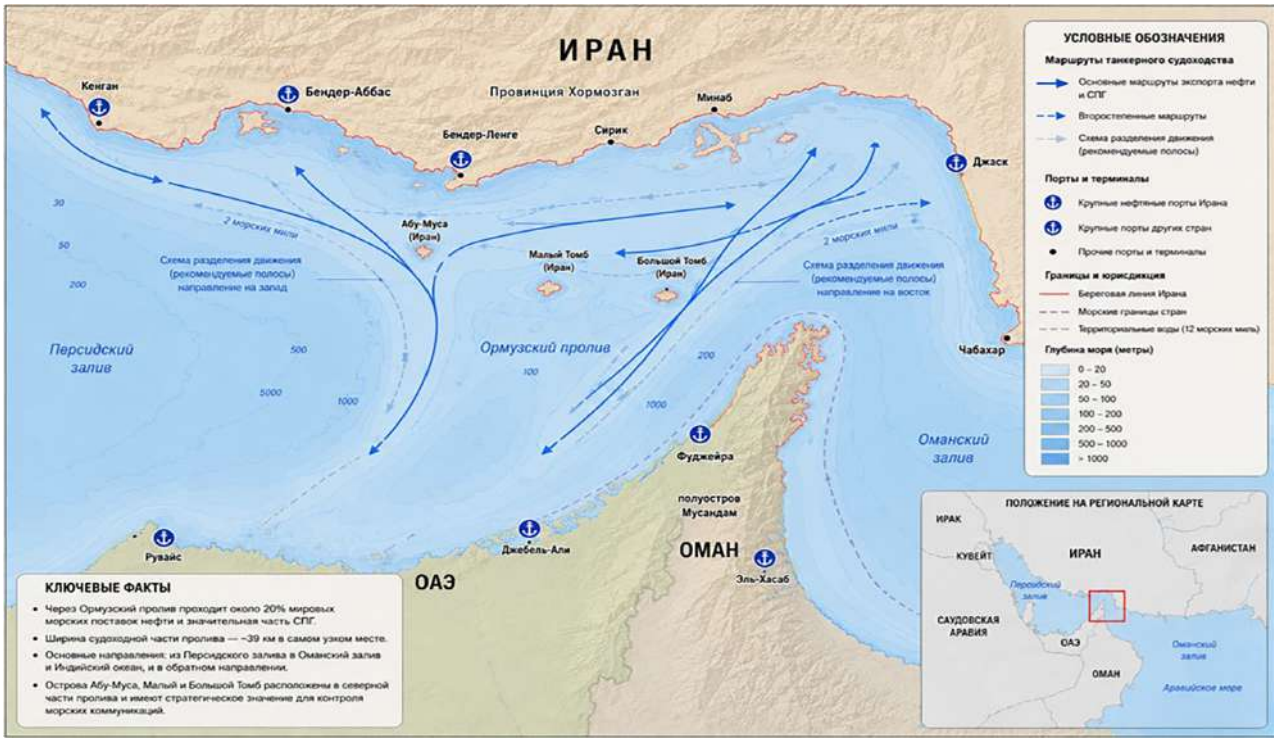


Рисунок 6. Ормузский пролив как геоэкономический chokepoint: маршруты танкерного судоходства, иранское побережье, острова Абу-Муса, Малый и Большой Томб.

Северное побережье пролива – под контролем Ирана. Это, разумеется, даёт Тегерану особую роль в обеспечении навигации. Но важно понять: с одной стороны, стабильность пролива нужна самому Ирану едва ли не больше, чем его партнёрам, с другой стороны, основная доля экспортного дохода страны формируется именно за счёт морского экспорта углеводородов через данный маршрут. Геоэкономическая логика создаёт у Ирана устойчивую заинтересованность в поддержании функционирования пролива. Как показали события 2025–2026 годов (см. раздел 3.6), эта теоретическая логика полностью подтвердилась на практике.

Полевые наблюдения автора в прибрежных районах провинции Хормозган подтверждают высокую концентрацию портовой и транспортной инфраструктуры на иранском побережье Персидского залива, играющей важную роль в обеспечении устойчивости морских коммуникаций региона (рис. 7).



Рисунок 7. Автор во время полевых исследований в портовом городе Бендер-Ленге (побережье Персидского залива).

Международные транспортные коридоры и интеграционные процессы

В последнее десятилетие Иран последовательно развивает транзитную инфраструктуру. Ключевыми элементами этой стратегии являются:

- Порт Бендер-Аббас – крупнейший грузовой терминал страны у входа в Ормузский пролив (грузооборот >150 млн. т/год; UNCTAD, 2024).

- Порт Чабахар – глубоководный терминал с проектной мощностью 8,5 млн. т/год (после завершения фазы 1 расширения в 2017 г.) и фактическим грузооборотом около 2,84 млн. т. в 2024 году при планах дальнейшего развития (Ship Technology, 2018; Михеева, 2024).

- Железнодорожный участок Решт – Астара в рамках МТК «Север – Юг», соединяющий иранскую сеть с азербайджанской (участок Астара – Решт находится в стадии строительства).

- Модернизация трансиранских автомагистралей, связывающих туркменскую и афганскую границы с портами Персидского залива.

В этих условиях проекты альтернативных морских путей (например, IMEC) временно теряют привлекательность. В то же время сухопутные маршруты через Иран получают историческое окно возможностей для ускоренного развития.

С точки зрения экономической географии развитие транспортной инфраструктуры создаёт эффект пространственной интеграции: снижаются транзакционные издержки, усиливается товарный обмен, формируются устойчивые экономические связи. Подобный эффект пространственной интеграции транспортных коридоров в евразийском пространстве отмечает и Л.Б.Вардомский [7]. По мере углубления транспортной взаимозависимости возрастает цена нестабильности для всех участников системы.

Региональные экономические связи: пространственный анализ

Несмотря на сохраняющиеся политические противоречия, Иран поддерживает разнообразные экономические отношения с государствами региона. Совокупный двусторонний товарооборот Ирана и ОАЭ, по данным Tehran Times (2024), ссылающейся на заявление министра экономики ОАЭ Абдаллы бин Тук Аль Марри на 3-й совместной экономической комиссии Ирана и ОАЭ в апреле – мае 2024 года, достиг 27 млрд. долл. США, значительная часть которого приходится на реэкспортные операции через порты Дубай и Джебель-Али [8].

Полевые наблюдения автора в южных провинциях Ирана подтверждают интенсивный характер торгово-экономических связей. Насыщенность рыночной инфраструктуры приграничных городов свидетельствует о том, что экономическая интеграция де-факто опережает политическую нормализацию. Данный феномен описывается понятием «торговля сквозь конфликт» (trading across conflict) – устойчивое поддержание товарообмена вопреки политической напряжённости [9].

Иран также развивает сотрудничество в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС): меморандум о вступлении подписан в сентябре 2022 года, полноправное членство оформлено в 2023 году. Это открывает новые возможности для интеграции в евразийское экономическое пространство и диверсификации геоэкономических связей.

Военная эскалация 2025–2026 годов и её геоэкономические последствия: верификация теоретической модели

События 2025–2026 годов предоставили уникальный «натурный эксперимент», подтвердивший ключевые положения представленного геоэкономического анализа. После начала совместной военной операции США и Израиля (февраль 2026 г.) Иран объявил Ормузский пролив закрытым для судоходства с 4 марта 2026 г. [10. С. 1].

Геоэкономические последствия оказались немедленными и глобальными. По данным UNCTAD и IEA, к началу марта 2026 года объём нефтяного транзита через пролив сократился на 97% по сравнению с показателями 2024 года, что привело к резкому скачку мировых цен на энергоносители – нефть превысила 100 долл. за баррель, а европейские цены на газ выросли более чем на 100% [10. С. 1; 11]. Исполнительный директор МЭА охарактеризовал кризис как «крупнейший кризис глобальной энергетической безопасности в истории» [12].

Эскалация привела к временной потере привлекательности альтернативных морских проектов (IMEC). Напротив, сухопутные маршруты через Иран, прежде всего МТК «Север – Юг», получили историческое окно возможностей для ускоренного развития, что резко повышает геоэкономический вес Ирана как транзитной державы.

С учётом изложенного, дальнейшая эволюция геоэкономической роли Ирана будет зависеть от трёх ключевых факторов: продолжительности закрытия пролива, успешности дипломатической деэскалации и конкуренции альтернативных маршрутов (IMEC). Однако уже сейчас очевидно, что геоэкономическая значимость Ирана как транзитного хаба будет только возрастать – независимо от сроков возобновления судоходства через Ормузский пролив.

Описанные события подтверждают центральный тезис исследования: Ормузский пролив является критическим геоэкономическим chokepoint, нарушение функционирования которого влечёт глобальные последствия. Конфликт продемонстрировал, что геоэкономическая взаимозависимость, при всей её стабилизирующей функции, не является абсолютным барьером для военной эскалации. Масштаб экономических потерь от частичного закрытия пролива наглядно иллюстрирует стратегическую значимость транзитной функции Ирана, которой посвящена настоящая статья.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведённый экономико-географический анализ позволяет сформулировать следующие выводы.

Во-первых, стратегическое транспортно-географическое положение Ирана – на стыке ключевых евразийских торговых маршрутов и с контролем над Ормузским проливом – формирует его системообразующую роль в региональной транспортно-логистической системе Персидского залива.

Во-вторых, энергетический потенциал страны (~209 млрд. барр. нефти, ~34 трлн. м³ газа) и пространственная организация нефтегазовой инфраструктуры обусловливают экономическую взаимозависимость Ирана и государств региона.

В-третьих, развитие транзитного потенциала и транспортных коридоров усиливает интеграционную функцию Ирана. Порты Бендер-Аббас и Чабахар, и МТК «Север – Юг» превращают страну в значимый транзитный узел евразийского масштаба.

В-четвёртых, торгово-экономическое взаимодействие де-факто опережало политическую нормализацию, формируя устойчивые сети взаимозависимости. До военной операции США и Израиля против Ирана (февраль 2026 года) двусторонний товарооборот Ирана и ОАЭ (по разным оценкам, от 27 до 31 млрд. долл.) наглядно иллюстрировал механизм «торговли сквозь конфликт». После эскалации эта товаропроводящая сеть была разрушена, что подтверждает уязвимость даже самых устойчивых торговых связей перед прямой военной конфронтацией.

Военные события 2025–2026 годов, при всей их трагичности, лишь подтвердили геоэкономическую значимость Ирана и Ормузского пролива: мировая экономика немедленно ощутила последствия даже частичного нарушения транзитной функции региона. Как видим из проведённого анализа, Иран следует рассматривать не только как геополитического субъекта, но прежде всего, как пространственно организованный геоэкономический центр региональной устойчивости Персидского залива, стабильность которого определяется характером транспортных, энергетических и торговых взаимозависимостей.

Литература:

1. International Energy Agency (IEA). World Energy Outlook 2024. – Paris: IEA, 2024. [Online]. URL: https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2024 (Date of Access: 18.01.2026).

2. *Kaplan R.D.* The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate. – New York: Random House, 2012. – 403 p.

3. *Leandro F.J.B.S., Branco C., Caba-Maria F*. (ed.). The Geopolitics of Iran. – Singapore: Springer, 2021. – 452 p.

4. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints. – Geneva: UNCTAD, 2024. – 166 p.

5. *Vinokurov E., Ahunbaev A., Shashkenov M., Zaboev A*. The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity. Report 21/5. – Almaty; Moscow: Eurasian Development Bank, 2021.

6. International Energy Agency (IEA). World Energy Outlook 2024. – Paris: IEA, 2024. URL: https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2024 (Date of Access: 08.01.2026).

7. *Вардомский Л.Б*. Евразийская интеграция: некоторые итоги и возможные сценарии развития // Российский внешнеэкономический вестник. – 2019. – № 4. – С. 110–126.

8. Tehran Times. Iran-UAE 4-month trade exceeds $8b.2024. [Online]. URL: https://www.tehrantimes.com/print/502083/Iran-UAE-4-month-trade-exceeds-8b (Date of Access: 01.05.2026).

9. *Polachek S.W*. Conflict and Trade // Journal of Conflict Resolution. – 1980. – Vol. 24, No. 1. – Pp. 55–78.

10. Congressional Research Service (CRS). Iran Conflict and the Strait of Hormuz: Impacts on Oil, Gas, and Other Commodities (CRS Report No. R45281). – Washington, D.C.: CRS, 2026.

11. *Arora I., John N.* Goldman Sachs raises Q4 Brent, WTI crude price forecast amid longer Hormuz disruption // Reuters. – 2026. 11 марта. [Online]. URL: https://www.reuters.com (Date of Access: 12.01.2026).

12. Qatar News Agency (QNA). IEA Executive Director Warns of Severe Energy Crisis due to Iran-US Conflict. – 2026. [Online]. URL: https://www.qna.org.qa (Date of Access: 23.04.2026).

13. Asianet Newsable. West Asia conflict slows IMEC, but India, Europe still keen: Jaishankar. [Online]. URL: https://newsable.asianetnews.com (Date of Access: 27.02.2026).

14. Collier P., Elliott V.L., Hegre H. (et. al.) Breaking the Conflict Trap: Civil War and Development Policy. – Washington: World Bank; Oxford: Oxford University Press, 2003. – 240 p.

15. European Parliament. Answer to Question E-000876/26 on the India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC). – Brussels: European Parliament, 2026. [Online]. URL: https://www.europarl.europa.eu (Date of Access: 08.02.2026).

16. *Михеева Н.М*. Участие Ирана в развитии международно-транспортных коридоров в Евразии // Ближний и Постсоветский Восток. – 2024. – № 4 (8). – С. 87–108.

17. *Пилипенко И.В.* Анализ основных зарубежных теорий конкурентоспособности стран и регионов в мировом хозяйстве // Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2003. – № 6. – С. 15–25.

18. Ship Technology. Chabahar Port Expansion Project, Gulf of Oman, Iran. 2018. [Online]. URL: https://www.ship-technology.com/projects/chabahar-port-expansion/ (Date of Access: 05.02.2026).

GEOECONOMIC FACTORS OF IRAN'S INFLUENCE ON REGIONAL STABILITY AND THE TRANSPORT-ENERGY ARCHITECTURE OF THE PERSIAN GULF

Makhmudjon O. Gopirov[1]

Ilmiy xabarnoma. Seriya: Ijtimoiy fanlar – Scientific Bulletin. Series: Social Research. 2026. 3(95). 47-58.
[1]Andijan State University, Andijan, 170100, str. University, 129 (Uzbekistan). E-mail: agsu_info@edu.uz

Key words: Iran, Persian Gulf, geoeconomics, economic geography, Strait of Hormuz, regional stability, transport corridors, energy security, transit potential.

The article is examined the geoeconomic factors of Iran's influence on regional stability and the transport-energy architecture of the Persian Gulf. The relevance of the study stems from the strategic role of the Persian Gulf, which concentrates more than 60% of the world's proven oil reserves and about 40% of natural gas reserves, and from the transformation of international trade routes in which Iran occupies a key spatial position. The aim of the study is to substantiate the view of Iran not merely as a geopolitical actor but as a spatially organized geoeconomic center of regional stability, whose sustainability does the character of transport, energy and trade interdependencies determine. The research relies on the methods of economic and social geography, including transport-geographic analysis, spatial analysis of infrastructure location, the comparative-geographic method and a systems approach. Its empirical

foundation combines the author's field observations in Hormozgan Province and a number of southern regions of Iran with statistical data of the International Energy Agency, UNCTAD and the Eurasian Development Bank, as well as analytical materials on the North–South International Transport Corridor. The results show that Iran's strategic transport-geographic position at the junction of key Eurasian trade routes, its control over the Strait of Hormuz, its hydrocarbon potential and the development of the ports of Bandar Abbas and Chabahar together form the systemic role of the country in the regional transport and logistics system. About 21 million barrels of oil per day and roughly a quarter of the world's liquefied natural gas trade pass through the Strait of Hormuz, which makes it a critical chokepoint of the global economy, while the North–South corridor reduces delivery time between India and Europe from 40–45 to 20–25 days. Trade between Iran and the UAE, reaching about USD 27 billion, illustrates the mechanism of "trading across conflict," whereby economic exchange persists despite political tensions. These conclusions are verified by the military escalation of 2025–2026: the near-complete halt of shipping through the strait caused an immediate rise in world energy prices and a search for alternative routes, confirming both the stabilizing function of geoeconomic interdependence and its limits when political and military factors prevail over economic logic. The scientific novelty lies in conceptualizing Iran as a spatially organized geoeconomic center of the Persian Gulf, whose stability depends on the configuration of transport, energy and trade interdependencies.

References:

1. (2024). International Energy Agency (IEA). World Energy Outlook 2024. – Paris: IEA. [Online]. URL: https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2024 (Date of Access: 18.01.2026).

2. Kaplan, R.D. (2012). *The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate.* New York: Random House.

3. Leandro, F.J.B.S., Branco, C., Caba-Maria, F. (ed.) (2021). *The Geopolitics of Iran*. Singapore: Springer.

4. (2024). United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints. Geneva: UNCTAD.

5. Vinokurov, E., Ahunbaev, A., Shashkenov, M., Zaboev, A. (2021). The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity. *Report* 21/5. Almaty; Moscow: Eurasian Development Bank.

6. (2024). International Energy Agency (IEA). World Energy Outlook 2024. Paris: IEA. [Online]. URL: https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2024 (Date of Access: 08.01.2026).

7. Vardomskij, L.B. (2019). Evrazijskaya integraciya: nekotorye itogi i vozmozhnye scenarii razvitiya [Eurasian integration: some results and possible development scenarios]. *Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik.* No 4. Pp. 110-126.

8. (2024).Tehran Times. Iran-UAE 4-month trade exceeds $8b. [Online]. URL: https://www.tehrantimes.com/print/502083/Iran-UAE-4-month-tradeexceeds-8b (Date of Access: 01.05.2026).

9. Polachek, S.W. (1980). Conflict and Trade. *Journal of Conflict Resolution*. Vol. 24. No 1. Pp. 55-78.

10. (2026). Congressional Research Service (CRS). Iran Conflict and the Strait of Hormuz: Impacts on Oil, Gas, and Other Commodities (CRS Report No. R45281). Washington, D.C.: CRS.

11. Arora, I., John, N. (2026) Goldman Sachs raises Q4 Brent, WTI crude price forecast amid longer Hormuz disruption. *Reuters*. [Online]. URL: https://www.reuters.com (Date of Access: 12.01.2026).

12. (2026). Qatar News Agency (QNA). IEA Executive Director Warns of Severe Energy Crisis due to Iran-US Conflict. [Online]. URL: https://www.qna.org.qa (Date of Access: 23.04.2026).

13. (2026). Asianet Newsable. West Asia conflict slows IMEC, but India, Europe still keen: Jaishankar. [Online]. URL: https://newsable.asianetnews.com (Date of Access: 27.02.2026).

14. Collier, P., Elliott, V.L., Hegre, H. (et. al.) (2003). *Breaking the Conflict Trap: Civil War and Development Policy.* Washington: World Bank; Oxford: Oxford University Press.

15. (2026) European Parliament. Answer to Question E-000876/26 on the India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC). Brussels: European Parliament. [Online]. URL: https://www.europarl.europa.eu (Date of Access: 08.02.2026).

16. Mikheeva, N.M. (2024). Uchastie Irana v razvitii mezhdunarodno-transportnyh koridorov v Evrazii [Iran's participation in the development of international transport corridors in Eurasia]. *Blizhnij i Postsovetskij Vostok*. No 4 (8). –Pp. 87-108.

17. Pilipenko, I.V. (2003). Analiz osnovnyh zarubezhnyh teorij konkurentosposobnosti stran i regionov v mirovom hozyajstve [Analysis of major foreign theories of competitiveness of countries and regions in the world economy]. *Izvestiya Rossijskoj akademii nauk. Seriya geograficheskaya.* No 6. Pp. 15-25.

18. (2018) Ship Technology. Chabahar Port Expansion Project, Gulf of Oman, Iran. [Online]. URL: https://www.ship-technology.com/projects/chabahar-port-expansion/ (Date of Access:: 05.02.2026).

Сведения об авторе:

ГОПИРОВ Махмуджон Одилжанович – доктор философии (PhD) по географическим наукам, доцент кафедры географии и геоинформационных систем Андижанского государственного университета. E-mail: gopirov1978@mail.ru