

**Կասպից ծովի ծանծաղացումը ՌԴ և ԻԻՀ
տարածաշրջանային քաղաքականության մեջ
ԱՌՎԱԿ կենտրոնի մեկնաբանությունը, 01.05.2025 թ.¹**

Ադրբեջանում խիստ մտահոգված են Կասպից ծովի շրջակա միջավայրի շուրջ ստեղծված իրավիճակով: Եթե տակավին վերջերս որոշ մասնագետների կողմից գնահատականներ էին հնչում աշխարհի այս ամենամեծ փակ ջրավազանի ներկայիս ծանծաղման փուլային բնույթի վերաբերյալ, ապա վերջին ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ չափազանց կասկածելի է թվում այս ավազանի ջրային հաշվեկշռի վերականգնումը:

Կասպից ծովը ծանծաղանում է աղետալի արագությամբ: Լիդսի համալսարանի (Մեծ Բրիտանիա) հետազոտությունների համաձայն՝ գլոբալ տաքացման պայմաններում ջրի արագացված գոլորշիացումը գերազանցում է ներհոսքը, ինչը հանգեցնում է ծովի մակարդակի նվազմանը: Նույնիսկ գլոբալ տաքացումը Յելսիուսի 2 աստիճանով իջեցնելու դեպքում Կասպից ծովը կարող է ծանծաղանալ 5-10 մետրով՝ կորցնելով իր տարածքի ավելի քան 110.000 քառ.կմ-ը: Համեմատության համար նշենք, որ դա գրեթե 1,5 անգամ մեծ է ԱդրՀ տարածքից: Կլիմայի ներկայիս միտումների պահպանման դեպքում ջրի մակարդակը 21-րդ դարի վերջին կարող է իջնել 21 մետրով: Կասպից ծովի ծանծաղացումն առանցքային նշանակություն ունի հատկապես Ղազախստանի, Թուրքմենստանի և Ադրբեջանի համար, որոնք առանց այդ էլ բնապահպանական խնդիրներ ունեն իրենց տարածքների ճնշող մասի անապատա-տափաստանային բնույթի պատճառով: Կասպից ծովն, իր հսկայական ջրային մակերևույթի շնորհիվ կարգավորում էր տարածաշրջանի կլիման, ապահովում տեղումների և օդի խոնավության նվազագույն անհրաժեշտ մակարդակը, հավասարակշռում անապատային քամիների ազդեցությունը և հողի քայքայումը: Իսկ այժմ ջրամբարի սրընթաց ծանծաղացումն սպառնում է տարածաշրջանի ողջ էկոհամակարգի քայքայմամբ՝ գոյութենական սպառնալիքներ ստեղծելով հիշյալ պետությունների համար:

Ադրբեջանում ահազանգում են, բայց խնդիրը կասպյան տեղական փոկերի գլխաքանակի կրճատման, թառափի անհետացման և չվող թռչունների կացության վայրերի կորստի մասին չէ, ինչի մասին խոսում են ադրբեջանական ԶԼՄ-ները: Բարուն՝ ինքը, Կասպիական ծանծաղուտի նավթային և գազային հանքավայրերի շահագործման իր մեթոդներով վաղուց է նպաստել ջրավազանի կենդանական և բուսական աշխարհի ոչնչացմանը և մշտապես անտեսել է այդ կապակցությամբ բնապահպանների նախազգուշացումները:

¹Նյութի բնօրինակը (ռուս.) հրապարակվել է մեր կայքէջում 28.04.2025 թ.:

Իրականում Ադրբեջանն զգուշանում է իր տնտեսական շահերին ուղղված բնապահպանական հարվածից, ինչը կհանգեցնի սոցիալական ճգնաժամի և, որպես հետևանք, կառավարության համար քաղաքական խնդիրների: Կասպից ջրավազանի մակերեսի նվազումը կհանգեցնի երաշտների, ինչը բացասաբար կանդրադառնա գյուղատնտեսության ոլորտի վրա, որտեղ լուծված է Ադրբեջանի միլիոնավոր քաղաքացիների զբաղվածության խնդիրը: Սակայն Բաքվի համար առավել վտանգավորը Կասպից ծովի ճանապարհային ներուժի կորուստն է: Բնապահպանական խիստ բացասական միտումների համապատկերում «Մեծ Մեդաքսի ճանապարհի» «Միջին միջանցքի» նախագծում առանցքային դեր զբաղեցնելու Ադրբեջանի ձգտումը կարող է արդարացված չլինել: Արդեն հիմա Միջին Ասիայից Ադրբեջան և հակառակ ուղղությամբ նավերի առավելագույն բեռնվածության հնարավորության բացակայության առումով ծովային բեռնափոխադրումները խնդրահարույց, հետևաբար ավելի ծախսատար են դարձել: Օրինակ, ադրբեջանական աղբյուրների տվյալներով, Ղազախստանից Բաքու նավթ տեղափոխող լցանավերն այսօր նախագծային տարողունակությունից զգալիորեն ցածր են բեռնվում. 12.000 տոննայի փոխարեն դրանք կարող են տեղավորել ընդամենը մոտ 7-7,300 տոննա: Բեռնանավերը, որոնք նախկինում տեղափոխում էին մինչև 350 կոնտեյներներ, այժմ սահմանափակվում են 280-ով: Ջրի մակարդակի յուրաքանչյուր 10 սմ անկման դեպքում կորուստները կազմում են հարյուրավոր տոննա բեռներ: Իրավիճակն սպառնում է նրանով, որ շուտով ծովային փոխադրումները կարող են պարզապես ոչ շահավետ դառնալ:

Մերձկասպյան երկրները փորձում են որոշակի աշխատանքներ իրականացնել փոխադրման երթուղիներում ծովի հատակի խորացման ուղղությամբ, սակայն շոշափելի հաջողություններ այս հարցում չեն նկատվում: Ջրի մակարդակի շարունակական անկումն ադրբեջանական իշխանություններին ստիպում է անընդհատ արդիականացնել իրենց նավահանգիստների ենթակառուցվածքները և, մասնավորապես, պարբերաբար խորացնել նավամատուցների հատակը: Բայց դա անհնար է անվերջ անել, քանի որ ջուրն անընդհատ նահանջում է, և նավահանգիստներին սպառնում է ավամերձ գծից հեռու հայտնվելու վտանգը: Նույնիսկ եթե Բաքուն համեմատաբար հաջողությամբ կարողանա պահպանել բեռնափոխադրումների նախկին ծավալները, Ղազախստանի և Թուրքմենստանի համար իրավիճակն այդ առումով ավելի վատ է, քանզի Կասպից ծովի հյուսիսային և արևելյան ափերն ամենածանձաղն են: Օրինակ, եթե Կասպից ծովի ծանձաղվելու ներկայիս դինամիկական պահպանվի, ապա Թուրքմենբաշի (Թուրքմենստան) և Լազան (Ռուսաստան) նավահանգիստները կարող են հայտնվել ավամերձ գծից 16-115 կմ հեռավորության վրա: Նման պայմաններում անհնար է խոսել լայնածավալ Միջազգային առևտրային երթուղիների համակարգում Կասպից ծովային լոգիստիկայի առանցքային դերի մասին:

Բարձրում հասկանում են դա, ինչպես նաև այն հանգամանքը, որ ծովի ծանծաղագումը նաև մեծ խնդիրներ է հարուցում Արբեջանի նավթագազային արդյունաբերության համար, որը ստիպված կլինի հարմարվել նոր բնապահպանական պայմաններին՝ մեծ ծախսերի և տեխնոլոգիական նորամուծությունների գնով:

Գլխավոր խնդիրն այն է, որ նշված երկրների կողմից նույնիսկ ամենաառաջադեմ համակարգային միջոցառումները չեն կարող կանխել Կասպից ծովի մակարդակի անկումը, եթե շարունակվի այդ ավազանի ջրերի համալրման ամենահիմնական աղբյուրի՝ Վոլգայի ջրային հոսքի բնական և մարդածին չորացումը: Վոլգան ապահովում է Կասպից ավազանի ջրի ներհոսքի 85%-ը, սակայն վերջին տարիներին գլոբալ տաքացման հետևանքով Ռուսաստանում մշտապես կրկնվող երաշտը զգալիորեն նեղացրել է այս զարկերակը, և ՌԴ իշխանությունները, ի լրումն դրա, գետի վրա մի շարք նոր ամբարտակներ և ջրընդունիչ կայաններ են կառուցել՝ երկրի կենտրոնական շրջանները ոռոգելու համար: Մյուս կողմից, Իրանի կառավարությունն արդեն սկսել է Կասպից ծովից ծավալուն ջրառի, դրանց աղազերծման ու դեպի Իսլամական Հանրապետության չոր շրջաններ վերաուղղորդելու ծրագրի իրականացումը: Կասպիցի իրանական հատվածն ամենախորն է, ուստի Թեհրանն այնքան էլ մտահոգված չէ իր հարևանների առափնյա գծերի փոփոխությունների հեռանկարով: Արդյունքում, ապագայի անբարենպաստ պատկեր է ուրվագծվում Ղազախստանի, Թուրքմենստանի և Ադրբեջանի համար, որոնց ձեռնարկած ոչ մի վարչական և տեխնիկական միջոցառում չի կարողանա կանգնեցնել աղետն՝ առանց ՌԴ-ի և ԻԻՀ-ի աջակցության: Այդ պատճառով էլ Կասպից ծովի բնապահպանական խնդիրն անցնում է քաղաքական հարթություն:

Վոլգայի զարկերակի և ջրառի նախագծերը կարող են դառնալ Ռուսաստանի և Իրանի քաղաքական ճնշման գործիքներն իրենց հարևանների վրա՝ տարածաշրջանում իրենց խաղի կանոնները սահմանելու և առևտրի ու լոգիստիկ հաղորդակցությունների համակարգի, մասնավորապես՝ Անդրկասպյան երթուղու նախագծի նկատմամբ վերահսկողությունը հաստատելու համար, նախագիծ, որի լոբբինգն իրականացնում են Եվրամիությունն ու Չինաստանը: Եվ այդ գործիքները, ինչպես ցույց է տալիս Կասպից ծովում բեռնափոխադրումների շահութաբերության անկման դինամիկան, չափազանց արդյունավետ են: Եթե հիշյալ ավազանի ծանծաղագումը չստիպի անգամ լիովին դադարեցնել ծովային լոգիստիկան, ապա մեծ հավանականությամբ դա կարող է մեծապես նպաստել Չինաստանի պլանների ճշգրտմանը: Պեկինում կարող են դիտարկել լրացուցիչ շրջանցիկ երկաթգծային ուղիների հնարավորությունը Կենտրոնական Ասիայից դեպի Իրան և Ռուսաստան, իսկ այնուհետև՝ Եվրոպա: Այդ դեպքում Ադրբեջանն ստիպված կլինի հրաժարվել «Միջին ուղու» առանցքային օդակ դառնալու ծրագրերից՝ փակելով անդրկասպյան լոգիստիկան:

Այսպիսով, Ռուսաստանն ու Իրանը կարող են նպաստել չինական ծրագրերի վերանայմանը և, մասնավորապես, հետևողականորեն ստիպել Ադրբեջանին ուշադրությունը կենտրոնացնելու «Հյուսիս-Հարավ» ցամաքային երթուղու վրա: Ենթադրաբար, «Միջին ուղու» երթուղիների վերափոխման դեպքում նրանք կարող են գործնական քայլեր ձեռնարկել Կասպից ավազանի բնապահպանական քայքայումը կանխելու համար: Դա Ռուսաստանից կպահանջի տեխնիկապես ընդլայնել Վոլգայի ջրի արտահոսքը Կասպից ծով, իսկ Իրանը ծովային ջրառի իր ծրագիրն ամբողջովին վերակողմնորոշի դեպի Պարսից ծոց, որտեղ նա կառուցում է աղազերծման համար լայնածավալ ենթակառուցվածքներ:

Հաշվի առնելով վերոնշյալը, կարելի է ենթադրել, որ Կասպից ծովի ծանծաղացման հիմնախնդիրը եղել է 23-24.04.2025 թ. Չինաստանում Ի. Ալիևի վարած բանակցությունների առանցքային թեմաներից մեկը: Ադրբեջանի առաջնորդը պետք է ճշգրտեր Պեկինի քննարկված տարանցիկ նախագծերի հեռանկարները և պարզեր, թե որքանով կարող է ՉԺՀ-ն ազդել ՌԴ-ի և ԻԻՀ-ի վրա՝ Կասպից ծովի բնապահպանության համատեքստում: