

Обмеление Каспия в региональной политике РФ и ИРИ

Комментарий Центра АРВАК, 28.04.2025

В Азербайджане очень обеспокоены экологической ситуацией, сложившейся вокруг Каспия. Если недавно еще звучали оценки некоторых специалистов о цикличном характере нынешнего обмеления этого самого крупного в мире закрытого водоема, то последние исследования показывают, что восстановление водного баланса указанного водоема представляется крайне сомнительным.

Каспийское море мелеет катастрофически быстро. Согласно исследованиям Университета Лидса (Великобритания), ускоренное испарение воды в условиях глобального потепления опережает приток, что ведет к снижению уровня моря. Даже при ограничении потепления на 2 градуса по Цельсию Каспий может обмелеть на 5-10 метров, потеряв более 110.000 км² своей площади. Для сравнения — это почти в 1,5 раза больше территории АзР. При сохранении текущих климатических тенденций уровень воды к концу 21-го века может упасть на 21 метр.

Обмеление Каспия имеет ключевое значение особенно для Казахстана, Туркменистана и Азербайджана, и без того испытывающих экологические проблемы из-за пустынно-степного характера подавляющей части своих территорий. Каспийское море, благодаря своей обширной водной глади, регулировало климат региона, обеспечивало минимально необходимый уровень осадков и влажности воздуха, балансировало воздействие пустынных ветров и эрозию почвы. Теперь же стремительное обмеление водоема грозит деградацией всей экосистемы региона, ставя экзистенциальные угрозы перед упомянутыми государствами.

В Азербайджане бьют тревогу, но дело не в сокращении поголовья эндемических каспийских тюленей, исчезновении осетровых и утраты стоянок перелетных птиц, о чем говорят азербайджанские СМИ. Сам Баку своими методами эксплуатации нефтяных и газовых залежей Каспийского шельфа давно способствует уничтожению фауны и флоры водоема и всегда пренебрегал предупреждениями экологов по этому поводу.

На самом деле Азербайджан остерегается экологического удара по его экономическим интересам, что приведет к социальному кризису, и, как следствие, — к политическим проблемам для власти. Уменьшение поверхности каспийского водоема приведет к засухам, что негативно отразится на сельскохозяйственном секторе, в котором заняты миллионы азербайджанских граждан. Однако наиболее опасным для Баку представляется утрата логистического потенциала Каспия. На фоне крайне негативных экологических тенденций стремление Азербайджана занять ключевую роль в проекте «Срединного коридора» «Великого шелкового пути» могут быть неоправданными. Уже сейчас морские грузоперевозки из Средней Азии в Азербайджан и обратно стали проблематичными в плане отсутствия возможности максимальной загрузки судов, а следовательно — более затратными. К примеру, по данным азербайджанских источников, танкеры, перевозящие нефть из Казахстана в Баку, загружаются сегодня значительно ниже проектной вместимости: вместо 12.000 тонн они вмещают лишь около 7-7,300 тонн. Сухогрузы, ранее перевозившие до 350

контейнеров, теперь ограничены 280. Потери составляют сотни тонн груза на каждые 10 см понижения уровня воды. Ситуация грозит тем, что вскоре морские перевозки могут стать просто нерентабельными.

Прикаспийские страны стараются проводить определенные работы по углублению морского дна на перевозочных маршрутах, однако ощутимых успехов в этом деле не наблюдается. Интенсивный спад уровня воды заставляет азербайджанские власти постоянно модернизировать инфраструктуру своих портов и, в частности, систематически углублять дно пристаней. Но это невозможно делать до бесконечности, поскольку вода постоянно уходит и портам грозит опасность оказаться далеко от береговой линии. Если даже Баку сможет относительно успешно справляться с приемом прежних объемов грузоперевозок, то у Казахстана и Туркменистана дела обстоят хуже, поскольку северные и восточные берега Каспия – самые мелководные. К примеру, при сохранении нынешней динамики обмеления Каспийского моря порты Туркменбаши (Туркменистан) и Лагань (Россия) могут оказаться в пределах от 16-и до 115 км от береговой линии. В таких условиях говорить о ключевой роли каспийской морской логистики в системе масштабных международных торговых маршрутов представляется нереальным.

В Баку это понимают, как и то обстоятельство, что обмеление моря также грозит большими проблемами для азербайджанской нефтегазодобывающей промышленности, которую придется адаптировать к новым экологическим условиям ценою больших затрат и технологических новшеств.

Главная проблема заключается в том, что даже самые передовые системные меры со стороны упомянутых стран не смогут предотвратить спад уровня Каспия, если продолжится природное и антропогенное иссушение волжской артерии – самого главного источника пополнения каспийских вод. Волга обеспечивает 85% водного притока каспийского бассейна, но за последние годы перманентная засуха в России, вызванная глобальным потеплением, значительно обмелила эту артерию, а российские власти, вдобавок к этому, построили ряд новых плотин и водозаборных станций на реке, чтобы обеспечить поливом центральные регионы страны. С другой стороны, правительство Ирана уже приступило к реализации программы по масштабному забору каспийских вод, их опреснению и перенаправлению в засушливые регионы Исламской Республики. Иранский отрезок Каспийского моря самый глубоководный и поэтому Тегеран не очень обеспокоен перспективой изменения береговых линий у соседей. В результате, вырисовывается неблагоприятная картина будущего для Казахстана, Туркменистана и Азербайджана, никакие административные и технические меры которых не смогут остановить катастрофу без содействия РФ и ИРИ. По этой причине экологическая проблема Каспия и перетекает в политическую плоскость.

Волжская артерия и водозаборные проекты могут стать инструментами политического давления России и Ирана на соседей, с целью установить свои правила игры в регионе и свой контроль над системой торгово-логистических коммуникаций, и, в частности, над проектом Транскаспийского маршрута, лоббируемым Евросоюзом и Китаем. И эти инструменты, как показывает динамика падения рентабельности

грузоперевозок на Каспии, крайне эффективны. Если обмеление Каспийского моря не заставит свернуть морскую логистику полностью, то с высокой долей вероятности может способствовать корректировке планов Китая. В Пекине могут задуматься о дополнительных обходных железнодорожных путях из Центральной Азии в Иран и Россию и далее в Европу. В этом случае Азербайджану придется отказаться от планов стать ключевым звеном Срединного маршрута, замыкающим на себе транскаспийскую логистику.

Тем самым, Россия и Иран могут способствовать пересмотру китайских планов и, в частности, последовательно подводить Азербайджан к фокусировке на сухопутном маршруте Север–Юг. Гипотетически, в случае диверсификации маршрутов «Срединного пути», они могут предпринять практические шаги по остановке экологической деградации Каспийского бассейна. Для этого потребуется, чтобы Россия технически увеличила сброс волжской воды в Каспийское море, а Иран полностью переориентировал свою программу по водозабору морской воды на Персидский залив, где им также строится обширная инфраструктура для опреснения.

С учетом вышеуказанного можно предположить, что проблема обмеления Каспия была одной из ключевых тем на переговорах И. Алиева в Китае 23-24.04.2025. Азербайджанскому лидеру надо было разобраться в перспективах обговоренных с Пекином транзитных проектов и понять, насколько может КНР повлиять на РФ и ИРИ в контексте каспийской экологии.