

## **Экологическая деградация Каспия на фоне роста его транзитной значимости**

**Комментарий Центра АРВАК, 28.01.2026**

### *Аннотация*

*АРВАК рассматривает комплексную проблему взаимосвязи экологической деградации Каспийского бассейна и его возрастающей роли в системе международных транспортных коридоров. Анализируется влияние климатических и антропогенных факторов на уровень Каспийского моря, а также позиции стран «каспийской пятерки» относительно причин обмеления. Особое внимание уделено геополитическим рискам: возможной ревизии Конвенции о правовом статусе Каспийского моря от 2018 г. и потенциальному вмешательству внерегиональных акторов в условиях дестабилизации экологического и правового баланса.*

**Ключевые слова:** Каспийское море, обмеление, «Срединный коридор», МТК «Север–Юг», экологическая безопасность, Конвенция о правовом статусе Каспия, геополитика, антропогенное воздействие.

### **1. Текущая ситуация: дилемма транзита и экологии**

В Каспийском регионе сложилась парадоксальная ситуация: объемы транзитных перевозок через единственное в мире закрытое море за последние несколько лет резко возросли, однако, с другой стороны, деградирующий экологический фон региона грозит техническим срывом морской логистики и, как минимум, падением рентабельности транскаспийского транзита.

В результате смычки центральноазиатской железнодорожной логистики с Китаем объемы товаропотоков по «Срединному коридору», включая каспийский транзит, ощутимо возросли. Этому также способствовали факторы украинской войны и дестабилизации в регионе Красного моря, подтолкнувшие международных торговых операторов к смещению традиционных маршрутов движения товаров по оси Запад–Восток в зону Каспийского моря, которая на данный момент считается более безопасной. После роста оборота с низкой базы в 2021–2023 гг. в текущем десятилетии прогнозируется увеличение объемов транзита через Каспийское море в 3-4 раза. Уже в 2027 г. объемы могут возрасти до 10 млн тонн, включая сухие грузы и нефть (преимущественно казахстанскую) [1].

### **2. Развитие коридора «Север–Юг» и вопросы мультимодальной логистики**

Вместе с тем есть все предпосылки для активизации морских перевозок по Каспию по оси «Север–Юг». В текущем году планируется создание совместного российско-иранского консорциума для управления возрастающими потоками грузоперевозок по морю [2], что будет способствовать укреплению морской альтернативы сухопутной российско-иранской торговле через Азербайджан и Казахстан. Также Тегеран планирует увеличить объемы грузоперевозок между иранскими и казахстанскими портами на Каспии. По оценкам российских экспертов, российско-иранский морской транзит имеет большой потенциал развития: если перевозка 1 тонны груза из Ирана до границы РФ по железной дороге обходится в \$70–\$90, то по морскому пути расходы на

тонну варьируются всего лишь в пределах \$15–\$30 [3]. Однако для увеличения грузопотоков по морскому пути Москва и Тегеран должны провести значительный объем работы по синхронизации экономического законодательства и тарифной политики, расширить портовую инфраструктуру, модернизировать механизмы перевалки грузов с сухопутных путей в морские терминалы и обратно, обеспечив тем самым бесперебойную работу мультимодального транзита. РФ и ИРИ придется реализовать эти меры в сжатые сроки, поскольку напряженные в последний год отношения с Баку ставят под сомнение перспективы железнодорожного маршрута «Север–Юг» через азербайджанскую территорию, а казахско-туркменский сухопутный маршрут, связывающий Россию и Иран, также в определенный момент может стать заложником политической конъюнктуры. Следовательно, морская диверсификация транзита «Север–Юг» – необходимое условие для упрочнения торгово-экономических и военно-политических связей между Москвой и Тегераном, в особенности после установления между ними всеобъемлющего стратегического партнерства.

### **3. Прогнозы экологической трансформации и региональные позиции**

Тем самым повышенное внимание к Каспийскому морю было обусловлено глобальными сдвигами на Евразийском континенте, предполагающими построение новой архитектуры геополитической безопасности и торгово-экономических связей. Однако при этом расчеты региональных и глобальных акторов при проектировании использования стратегического и транзитного потенциала Каспия не могли в полной мере учитывать фундаментальные климатические и экологические трансформации в данном регионе.

В настоящий момент прогнозы относительно будущей экологической ситуации на Каспийском море разнятся. Есть мнение, что нынешнее обмеление Каспийского моря является результатом циклического природного процесса периодичностью в 250 лет, в ходе которого уровень воды неуклонно снижается, однако по завершении данного цикла Каспий начинает восстанавливать свои водные ресурсы в течение аналогичного временного отрезка. В частности, такой точки зрения придерживаются сотрудники Института географии Национальной академии наук Азербайджана (НАНА). По их подсчетам, очередной цикл обмеления завершится к 2040 году, после чего береговая линия Каспийского водоема снова начнет расширяться [4].

Тем не менее большинство экспертов придерживается негативного прогноза, согласно которому тенденция снижения уровня воды останется неизменной, и к концу столетия уровень Каспийского моря снизится на 9-18 метров, что приведет к уменьшению его площади еще примерно на четверть [5]. Причины этого кроются не только в климатической деградации региона, но и в антропогенном факторе. Однако страны, подписавшие в 2006 г. «Рамочную конвенцию по защите Каспийского моря» (Россия, Иран, Туркменистан, Казахстан, Азербайджан), по-разному трактуют антропогенные причины обмеления моря, очевидно исходя из собственных экономических и политических интересов.

Так, Россия связывает антропогенные причины деградации морской экологии главным образом с нещадной эксплуатацией нефтяных и газовых залежей каспийского шельфа. В свою очередь, Азербайджан обвиняет РФ в содействии резкому сокращению естественного стока вод Волги в Каспийское море, что происходит по причине

строительства большого количества ГЭС и плотин на этой реке [6], при том что она, по разным оценкам, обеспечивает от 85 до 90% притока речных вод в Каспийское море. Иранская сторона, как и российская, связывает проблему обмеления водоема в основном с природными факторами и с нежеланием Казахстана, Туркменистана и Азербайджана нормировать добычу углеводородов на каспийском шельфе и компенсировать способствующее обмелению промышленное загрязнение Каспия масштабными экологическими программами спасения. В самом же Азербайджане с неодобрением относятся к инициативам Ирана по опреснению и перекачке каспийских вод на страдающие от засухи территории Исламской Республики, считая, что в условиях сокращения речных потоков иранский водозабор еще более усугубляет кризис на Каспии.

#### **4. Казахстан как наиболее уязвимый субъект кризиса**

Наиболее объективный и уравновешенный подход к кризису демонстрирует Казахстан, полагая, что каспийская экологическая проблема имеет комплексный характер и обусловлена природно-климатическими и антропогенными факторами, ответственность за которые несут все пять государств региона. Для стабилизации ситуации Астана предлагает не просто искать виновных среди стран, окружающих Каспий и эксплуатирующих природные богатства и коммуникационные возможности Каспийского моря, а посредством компромиссных решений и в организованном порядке включиться в работу по, как минимум, сдерживанию процесса деградации.

Эксперты считают, что взвешенная позиция Астаны главным образом обусловлена тем, что именно Казахстан считается в наибольшей степени пострадавшей от обмеления Каспия страной. Казахстанская часть водной глади водоема (в среднем глубиной около 4 метров) является наиболее уязвимой. Уже с 2006 г. прибрежные воды этой страны сократились почти на 30.000 км<sup>2</sup>, что стало причиной резкого подорожания эксплуатации шельфовых углеводородных скважин, многочисленных инцидентов с аварийным разливом нефти и отступления водной глади от основных портовых инфраструктур этой страны. Наибольший урон от обмеления моря уже сейчас испытывает судоходство: рентабельность каспийских перевозок, которые Казахстан осуществляет в рамках проекта «Срединный коридор» через свои ключевые порты Актау и Курык, падает [7].

Морская коммуникационная инфраструктура Казахстана может быть парализована полностью, если Астана не предпримет прикладных мер для сохранения своих позиций в каспийском транзите. Уже сейчас Астана осуществляет масштабные работы по углублению дна на причалах и судоходных маршрутах с привлечением иностранных инженерных компаний с целью сохранения возможности курсирования крупнотоннажных торговых судов и нефтяных танкеров [8]. По некоторым данным, аналогичные работы проводит и Азербайджан, стремясь сохранить пропускной потенциал своих портов Баку и Алят.

#### **5. Проблема отсутствия единого понимания проблемы**

Независимые профильные специалисты считают, что ситуативные меры, предпринимаемые по отдельности каждой из прикаспийских стран, не способны решить проблему деградации водоема, поскольку она в корне обусловлена комплексными

причинами, связанными, помимо климатического фактора, с недобросовестным отношением пяти прибрежных государств к каспийской экологии. Если эти страны не признают долю своей вины и ответственности и не синхронизируют усилия по спасению ситуации, Каспийское море окончательно трансформируется из источника природных ресурсов и экономических возможностей в зону генерации экологической катастрофы для Центральноазиатского региона и Передней Азии в целом.

На данный момент позитивных сдвигов по «каспийской экологической консолидации» не наблюдается. Стороны на публичном уровне заявляют о готовности объединить усилия, периодически организуют встречи и заседания правительственных комиссий, продолжают совместные программы по научному изучению текущей экологической ситуации и прогнозированию ее моделей. Однако в закулисе этого сотрудничества продолжается жестокая борьба за продвижение своих собственных ситуативных интересов.

Эксперты сходятся во мнении, что каспийский кризис представляет для пяти стран в большей мере геополитическую и геоэкономическую проблему, нежели экзистенциальную экологическую угрозу, требующую экстренного решения. Так, например, Россия не заинтересована в восстановлении прежнего уровня каспийских вод, поскольку это гарантированно обеспечит преимущество Транскаспийского маршрута «Среднего коридора» перед альтернативным торговым коридором Китай–Центральная Азия–Россия–Европа. Тегеран не будет сворачивать проект перекачки каспийских вод вглубь страны, поскольку в основе нынешнего внутривосточного кризиса в Иране во многом стоят социальные проблемы, связанные с отсутствием должного водоснабжения населения и промышленности Исламской Республики. Тем более это не в интересах Ирана, так как его сектор Каспия наиболее глубоководный. С другой стороны, Баку и Ашхабад не готовы к тому, чтобы переформатировать свою нефтегазовую промышленность, технологически наиболее отсталую в плане загрязнения окружающей среды и шельфа Каспия.

В комплексе все эти отдельные, а иногда и диаметрально противоположные интересы выводят экологический кризис на второй план, который, в свою очередь, будет лишь усугублять проблемы, решение которых каждая из сторон пытается обеспечить по отдельности. Сложившаяся ситуация представляет собой порочный круг, разорвать который возможно лишь через четкое разграничение сиюминутных тактических выгод и фундаментальных национальных интересов стран региона. Переход к долгосрочному планированию является экзистенциальным вызовом, требующим от государств «каспийской пятерки» немедленной политической воли и консолидированных действий. В противном случае Каспий может превратиться в очаг военно-политического напряжения из-за обостряющихся споров.

## **6. Геополитические риски и перспективы правового статуса**

По оценке ряда экспертов, в случае сохранения тенденции обмеления Каспия морские зоны юрисдикции непременно изменятся, что повлечет за собой процесс перераспределения ресурсов. В этом случае правовая база, в настоящее время определяющая статус Каспия и регулирующая пользование его ресурсами, может быть

дезаурирована частью сторон либо всеми вместе, открыв тем самым путь к дестабилизации в регионе. В советский период правовой статус Каспия был закреплён договорами между СССР и Ираном от 1921, 1927 и 1940 годов. После распада Советского Союза Казахстан, Азербайджан и Туркменистан обрели независимость и, следовательно, субъектность в вопросе прав на акваторию и шельф Каспийского моря.

Переговоры между пятью странами по новому определению статуса Каспия длились с 1996 по 2018 год и продвигались крайне тяжело. Наконец, 12.08.2018 года на 5-ом саммите глав Прикаспийских государств в казахстанском Актау была окончательно принята «Конвенция о правовом статусе Каспийского моря». Основопологающим пунктом этого документа было признание Каспия не морем и не озером, а «замкнутым водоемом». Это новое определение позволило сторонам создать гибридную правовую базу на основе международного морского права (Конвенция ООН 1982 г.) и принципов разделения трансграничных озёр. Это позволило всем пяти прикаспийским государствам закрепить свои интересы в Конвенции по Каспию и обеспечить их достаточно гибкое соотношение [9].

Для России и Ирана главным успехом стал 6-й пункт Конвенции, постулирующий исключение возможности присутствия на Каспийском море вооружённых сил внерегиональных стран и блоков. Для утверждения этой статьи Москва и Тегеран пошли на значительные уступки трём другим странам-подписантам в вопросе определения принципов раздела акватории, шельфовых углеводородных залежей, а также установления зон рыбного промысла и либерализации судоходства. Этот компромисс установил баланс интересов на Каспии и в значительной мере способствовал разрядке напряжённости в отношениях всех прикаспийских стран.

Тем не менее ряд аналитиков выражает скепсис относительно судьбы Конвенции по Каспию и ее способности урегулировать новые противоречия, нарастающие в условиях деградации экологии моря и параллельного роста его транзитной роли в новой торгово-коммуникационной архитектуре континента. Интенсивное обмеление водоема и возрастание внимания к нему внерегиональных центров силы могут способствовать демаршу отдельных прикаспийских стран в отношении базовых принципов Конвенции 2018 года. В этом контексте высока вероятность появления требований о пересмотре статуса «закрытого водоема», что может повлечь за собой угрозу прямого вмешательства в «каспийскую повестку» извне. Прежде всего это должно беспокоить РФ и ИРИ, опасющихся возникновения правовых условий для доступа к каспийской акватории вооружённых сил западной коалиции и Турции.

Именно по этой причине указанные две страны все же будут вынуждены приложить максимум усилий для консолидации «каспийской пятерки» в деле устранения антропогенных причин экологической деградации. Также им придется отказаться от своих краткосрочных ситуативных интересов в плане давления на партнеров посредством повышенных объемов водозабора из Каспия (Иран) либо ограничения речных стоков в водоем (Россия). Представляется, что беспокоящий Россию и Иран вопрос монополизации Транскаспийским маршрутом товаропотоков «Срединного коридора» должен быть решен не посредством способствования экологической катастрофе на Каспии, а урегулированием конфликта России с Западом



на украинском треке и стабилизацией внутривосточной ситуации и безопасности в Иране. Это позволит предложить наиболее рентабельные альтернативы Транскаспийскому транзиту по российской и иранской территориям, что автоматически приведет к снижению интереса внерегиональных центров силы к каспийской проблеме и оградит Каспийский регион от попыток глобальных соперников установить здесь свое военно-политическое присутствие.

### Ссылки

- [1] «BCG: Транзит через Средний коридор вырастет в 3-4 раза». *Report*, 07.11.2025, <https://report.az/ru/infrastruktura/bcg-tranzit-cherez-srednij-koridor-vyrastet-v-3-4-raza> (дата обращения: 22.01.2026).
- [2] Л. Игнатъева, «Транзитом через Каспий: Связки могут включить в морской маршрут до Ирана». *Рамблер/личные финансы*, 02.12.2025, <https://finance.rambler.ru/economics/55697212-tranzitom-cherez-kaspiy-sviyazhsk-mogut-vklyuchit-v-morskoy-marshrut-do-irana/> (дата обращения: 22.01.2026).
- [3] П. Карпович, «МТК Север-Юг не хватает развития портов на Каспии и мешает иранский подход к бизнесу». *RZD-Partner*, <https://spec.rzd-partner.ru/page46832241.html> (дата обращения: 22.01.2026).
- [4] «Каспий ушел. Но обещал вернуться – Актуально от Лейлы Таривердиевой». *Day.az*, 19.06.2024, <https://news.day.az/society/1667310.html> (дата обращения: 25.01.2026).
- [5] А. Амангельдина, «Аральский синдром. Чем опасно обмеление Каспийского моря». *CARNegie Politika*, 26.03.2025, [https://storage.googleapis.com/crng/caspian-environment-crisis.html?utm\\_source=carnegiewebsite&utm\\_medium=website](https://storage.googleapis.com/crng/caspian-environment-crisis.html?utm_source=carnegiewebsite&utm_medium=website) (дата обращения: 25.01.2026).
- [6] «Море раздора: Почему Азербайджан обвиняет Россию в обмелении Каспия». *Seldon.News*, 19.08.2025, <https://myseldon.com/ru/news/index/333813962> (дата обращения: 25.01.2026).
- [7] «Ученые прогнозируют сокращение площади Каспия на треть». *PETROCOUNCIL.KZ*, 11.08.2025, <https://petrocouncil.kz/ru/novost/uchenye-prognoziruyut-sokrashchenie-ploshchadi-kaspiya-na-tret> (дата обращения: 25.01.2026).
- [8] М. Яланузян, «Воздействие фактора снижения уровня воды в Каспийском море на инфраструктуры». *Orbeli Analitical Research*, 15.01.2026, <https://orbeli.am/ru/post/1527/2026-01-15/Воздействие+фактора+снижения+уровня+воды+в+Каспийском+море+на+инфраструктуры> (дата обращения: 25.01.2026).
- [9] О. Ильинская, «Юридический статус Каспийского моря: история и современное состояние». *КиберЛенинка* 2021, <https://cyberleninka.ru/article/n/yuridicheskiy-status-kaspiyskogo-morya-istoriya-i-sovremennoe-sostoyanie> (дата обращения: 26.01.2026).