

Изменение роли Каспийского моря в региональной геополитике после 2018 года Давтян Н. А.

Аннотация

В статье анализируется трансформация роли Каспийского моря после 2018 года с учетом подписания правовой Конвенции, переориентации транспортных коридоров («Средний коридор», «Север–Юг») и усиления геоэкономической конкуренции. Особое внимание уделено масштабной модернизации военно-морских сил Азербайджана, включая внедрение турецких и израильских технологий, беспилотных надводных катеров и береговых ракетных комплексов.

Ключевые слова: Каспийское море, Каспийский регион, геополитика, региональная безопасность, военно-морские силы, Азербайджан, транспортные коридоры, беспилотные надводные аппараты.

Կասպից ծովի դերի փոփոխությունը տարածաշրջանային քաղաքականության մեջ 2020 թ.-ից հետո Դավթյան Ն. Ա.

Անդամագիր

Հոդվածում վերլուծվում է Կասպից ծովի դերի փոփոխությունը 2018 թվականից հետո՝ հաշվի առնելով իրավական Կոնվենցիայի ստորագրումը, տրանսպորտային միջանցքների վերաուղղորդումը («Միջին միջանցք», «Հյուսիս-Հարավ») և աշխարհային տնտեսական մրցակցությունը: Հատուկ ուշադրություն է դարձվում Ադրբեջանի ռազմափոփոխության ուժերի արդիականացմանը, ներառյալ թուրքական և իսրայելական տեխնոլոգիաների, անօդաչու ու ավիամերձ հրթիռային համալիրների ներդրումը:

Բանալի բառեր. Կասպից ծով, Կասպից տարածաշրջան, աշխարհաքաղաքականություն, տարածաշրջանային անվտանգություն, ռազմածովային ուժեր, Ադրբեջան, տրանսպորտային միջանցքներ, անօդաչու միջոցներ:

The changing role of the Caspian Sea in regional geopolitics after 2020 Davtyan N. A.

Annotation

The article analyzes the transformation of the Caspian Sea's role post-2018, taking into account the signing of the legal Convention, the rerouting of transport corridors (the “Middle Corridor”, “North–South”), and growing geo-economic competition. Special attention is paid to Azerbaijan's comprehensive naval modernization, including the integration of Turkish and Israeli technologies, unmanned surface vessels and coastal defense missile systems.

Keywords: Caspian Sea, Caspian region, geopolitics, regional security, naval forces, Azerbaijan, transport corridors, unmanned surface vehicles.

Изменение роли Каспийского моря в региональной геополитике после 2018 года²

Историко-правовые аспекты и современные вызовы Каспийского региона

Исторически правовой режим Каспийского моря формировался преимущественно под влиянием России (Российской империи, а позднее СССР) и Персии (впоследствии Ирана, в том числе в периоды правления династий Афшаридов, Каджаров и Пехлеви). Важными этапами формирования двусторонней договорно-правовой базы стали Договор о дружбе между РСФСР и Персией 1921 г. и Советско-иранский договор о торговле и мореплавании 1940 г. Эти соглашения регулировали вопросы судоходства и рыболовства, однако не устанавливали полноценного разграничения Каспийского моря и не определяли порядок освоения ресурсов его дна и недр. Распад СССР в 1991 г. и появление на побережье Каспийского моря 3-х новых независимых государств – Азербайджана, Казахстана и Туркменистана – существенно изменили региональный баланс интересов. Если ранее ключевыми сторонами, определяющими договорно-правовой режим моря, были СССР и Иран, то теперь возникла необходимость согласования позиций всех 5-и прикаспийских государств. В результате вопрос о правовом статусе Каспия приобрел особую актуальность, поскольку прежние советско-иранские договоренности не регулировали новые отношения между всеми прибрежными государствами.

В новых геополитических условиях, сложившихся после распада СССР, одним из наиболее острых вопросов стало разграничение Каспийского моря и определение прав прибрежных государств на освоение его природных ресурсов. Азербайджан первым выступил за разграничение морского дна и недр, что создавало правовые предпосылки для самостоятельного освоения месторождений в пределах соответствующих участков. Данный подход отвечал интересам ряда крупных западных нефтегазовых компаний, заинтересованных в получении доступа к энергетическим ресурсам Каспийского региона. Вместе с тем позиции прикаспийских государств по вопросам правового статуса моря и международного сотрудничества существенно различались. Азербайджан, Казахстан и Туркменистан стремились привлечь иностранные инвестиции и расширить взаимодействие с внерегиональными державами, рассматривая это как возможность ускорить освоение энергетических ресурсов и укрепить собственные геополитические позиции. Россия и Иран, в свою очередь, пытались сохранить влияние на формирование

¹ В 2020–2024 гг. обучался в бакалавриате Российско-Армянского университета по направлению «Политология» Института международных отношений и общественно-политических наук. С 2024 по 2026 гг. проходит обучение в магистратуре того же университета по направлению «Национальная безопасность». Участвовал в Международной студенческой научной конференции РАУ с докладами на темы: «Анализ концептуальных документов, касающихся Вооруженных сил Республики Армения» и «Влияние транспортных коммуникаций на экономическую стабильность и безопасность Армении после войны 2020 года».

² Текст статьи был передан в редакцию 22.10.2026 г.

регионального порядка и ограничить военно-стратегическое присутствие внешних игроков в Каспийском регионе. После распада СССР вопрос о правовом статусе Каспийского моря оказался тесно связан с пересечением экономических интересов, приоритетов национальной безопасности и геополитических амбиций прибрежных государств. Различия в их подходах к разграничению морского пространства, освоению энергетических ресурсов и взаимодействию с внешними игроками существенно осложняли выработку согласованного правового режима Каспия.

В период с 1990-х гг. до 2018 г. прикаспийские государства проводили многосторонние переговоры, направленные на согласование правового статуса Каспийского моря, принципов разграничения его акватории, использования природных ресурсов и обеспечения региональной безопасности. Наиболее активный этап переговорного процесса пришелся на 1996–2018 гг. За этот период состоялось почти 50 заседаний Специальной рабочей группы (СРГ), более 10 встреч министров иностранных дел и 4 саммита глав прикаспийских государств.

Важным результатом многолетних переговоров стало подписание 12 августа 2018 г. в Актау Конвенции о правовом статусе Каспийского моря [1]. Документ закрепил общие принципы осуществления суверенных прав прибрежных государств, использования водного пространства, морского дна и недр, а также регулирования судоходства, рыболовства и охраны окружающей среды. Вместе с тем принятие Конвенции не устранило все существующие противоречия и не завершило урегулирование отдельных вопросов разграничения (Иран не ратифицировал договор). Сохраняется ряд разногласий по вопросам разведки и разработки месторождений, в частности ирано-азербайджанские противоречия вокруг разведочного блока Араз–Алов–Шарг в южной части Каспийского моря.

Конвенция закрепила особый правовой режим Каспийского моря, учитывающий его географические особенности и необходимость согласования интересов 5 прибрежных государств. При этом документ не содержит отдельного положения, прямо определяющего Каспий как море или как озеро³. Вместо этого он устанавливает конкретные правила разграничения акватории и осуществления прав прикаспийских государств. Согласно Статье 5 Конвенции, акватория Каспийского моря подразделяется на внутренние воды, территориальные воды, рыболовные зоны и общее водное пространство. В соответствии со Статьей 7 каждое прибрежное государство вправе устанавливать территориальные воды шириной до 15 морских миль (около 27,8 км). Прилегающая к ним рыболовная зона составляет еще 10 морских миль (около 18,5 км), в пределах которой соответствующее государство обладает исключительным правом на добычу водных биологических ресурсов. При этом важно различать территориальные воды и рыболовную зону: последняя не является продолжением государственной территории и не обладает аналогичным правовым статусом (Рис. 1).

³ Море – это естественный водоем, связанный с Мировым океаном и регулируемый Конвенцией ООН по морскому праву (1982), тогда как внутриконтинентальный водоем, не имеющий такой связи, регулируется лишь двусторонними или многосторонними соглашениями между прибрежными государствами.

За пределами территориальных вод сохраняется свобода судоходства для судов под флагами прикаспийских государств с учетом положений Конвенции и прав других участников. Разграничение внутренних и территориальных вод, а также рыболовных зон между государствами с сопредельными побережьями осуществляется по соглашению между ними. Морское дно и недра разграничиваются на участки по договоренности соседних государств в соответствии с международным правом. Кроме того, экологические проблемы и риски нанесения ущерба уникальной экосистеме водоема остаются ключевым нормативно-правовым препятствием, не позволяющим реализовать проекты по строительству транскаспийских магистральных трубопроводов без полного одобрения всех прикаспийских стран.



Рис. 1. Разграничение акватории и дна Каспийского моря.

Особое значение имеет положение Конвенции, запрещающее присутствие в Каспийском море вооруженных сил государств, не являющихся ее участниками. Данный принцип соответствует интересам России и Ирана, которые традиционно

выступали против размещения в регионе военных сил внерегиональных держав. Вместе с тем Конвенция не предусматривает полной демилитаризации Каспийского моря: прибрежные государства сохраняют право развивать собственные военно-морские силы в соответствии с ее положениями.

Таким образом, Конвенция ограничивает возможности непосредственного военного присутствия внешних игроков, но не исключает военно-стратегической конкуренции между самими прикаспийскими государствами. В целом современные проблемы Каспийского региона не ограничиваются вопросами правового статуса моря. Они также охватывают военно-стратегическое соперничество, конкуренцию за энергетические ресурсы и транспортные маршруты, экологические угрозы и влияние внерегиональных акторов. Взаимодействие этих факторов определяет характер современных региональных отношений и влияет на перспективы сотрудничества и безопасности в Каспийском бассейне.

Трансформация роли Каспийского региона в условиях геополитических изменений и развития транспортных маршрутов Восток–Запад и Север–Юг

Значение Каспийского моря существенно возросло после начала российско-украинского конфликта, когда Россия, Китай и страны Центральной Азии перенаправили торговые потоки через Каспийский бассейн. В результате часть торговых путей сместилась с северного маршрута (Транссибирская магистраль) на южные направления («Средний коридор», «Шелковый путь», коридор «Север–Юг»). Подписание Конвенции о правовом статусе Каспийского моря в 2018 г. стало одним из факторов формирования более определенной правовой основы регионального взаимодействия. Однако последующий рост грузоперевозок был обусловлен совокупностью факторов, включая изменение геополитической обстановки после 2022 г., активное развитие транспортной инфраструктуры и переориентацию части торговых потоков.

Смещение торговых направлений сказалось на регионах Каспийского моря, включая Южный Кавказ. Грузоперевозки по Транскаспийскому международному транспортному маршруту («Средний коридор») за последние 7 лет увеличились в 5 раз, достигнув 4,5 млн тонн в год [2]. Более заметно выросли контейнерные перевозки: если в 2018 г. было перевезено примерно 6 200 контейнеров [3], то в 2025 г. – уже 76 900. К 2029 г. планируется довести этот показатель до 300 000 контейнеров в год.

На фоне роста значения «Среднего коридора» прикаспийские государства стремятся укрепить свои позиции в региональной транспортной системе и расширить возможности транзита грузов в обход традиционных маршрутов. Так, Азербайджан позиционирует себя как «западные ворота Каспия». Ключевую роль в реализации этой стратегии играет порт Баку (Алят) – крупнейший порт на Каспии с мощностью до 15 млн тонн, которую планируется увеличить до 25 млн тонн [4]. В свою очередь, Туркменистан выступает как «восточные ворота Каспия»: его транзитный потенциал связан в первую очередь с развитием порта Туркменбаши, а не с шельфовой добычей [5]. При этом для Казахстана очевидна уязвимость маршрута через Россию: министр энергетики оценил потери добычи из-за инцидентов на КТК в январе и июле в 3,5 млн тонн и сообщил о снижении прогноза добычи на 2026 г. с 98 до 96 млн тонн.

Геополитические изменения также затронули российско-иранские торговые отношения. До начала российско-украинского конфликта на каспийские порты России (Астрахань, Оля и Махачкала) приходилось около 1% грузооборота российских морских портов [7], тогда как иранские порты Энзели, Амирабад и Ноушехр обеспечивали примерно 10% общего грузооборота морских портов Ирана [8]. После начала украинского кризиса, обострения конфликта между Ираном, с одной стороны, и Израилем и США – с другой, а также углубления российско-иранского сотрудничества товарооборот между двумя странами стал устойчиво расти. В результате доля северных портов Ирана в перевозке товаров первой необходимости увеличилась до 30% в настоящее время [9]. Российские каспийские порты также продемонстрировали положительную динамику: их доля в общем грузообороте морских портов страны выросла незначительно (с 1% до 1,2%), однако объем годового грузооборота увеличился на 59,7%, что стало самым высоким показателем роста среди российских морских портов [10].

Согласно документу одного из европейских правительств, полученному *NBC News* и подтвержденному западным чиновником [11], Россия использовала морские маршруты Каспийского моря для поставок в Иран компонентов беспилотных летательных аппаратов, боеприпасов и взрывчатых веществ. В обратном направлении Иран ранее поставлял России беспилотники, боеприпасы и другие виды вооружений. Эти сведения свидетельствуют об использовании существующей транспортной инфраструктуры не только для коммерческих перевозок, но и для обеспечения военно-технического сотрудничества двух государств. В данном контексте Каспийское море выступает в качестве относительно защищенного логистического пространства, позволяющего поддерживать двусторонние связи в условиях внешнеполитического давления и ограничений на альтернативных маршрутах.

Вместе с тем события 2026 г. продемонстрировали уязвимость этой транспортной системы. В марте Израиль нанес удары по порту Бендер-Энзели, а 25 июля украинская сторона заявила об атаках на суда в Каспийском море, использовавшиеся для перевозки военных грузов между РФ и ИРИ. Эти события показывают, что географическая удаленность Каспийского бассейна от основных театров военных действий не гарантирует полной защищенности его инфраструктуры. При этом имеющихся данных недостаточно, чтобы утверждать, что данные атаки привели к существенным потерям или оказали долгосрочное влияния на логистику. Однако сами факты нанесения ударов по портовой инфраструктуре и судам, задействованным в перевозке военных грузов, свидетельствуют о росте военно-стратегического значения Каспийского бассейна и усилении его милитаризации.

Если суммировать все логистические направления Каспийского моря, совокупный грузооборот между 2018 и 2025 гг. продемонстрировал масштабный количественный и структурный сдвиг, увеличившись более чем в 2 раза: с ~11–12 млн тонн до ~25–26 млн тонн в год. Также изменилась и структура грузов: был сделан переход от транзита нефтепродуктов к контейнеризации, а также перевозкам зерновых, металлов и химической продукции.

В условиях возрастания геостратегического значения Каспийского моря внимание к региону будет усиливаться как со стороны прикаспийских государств, так и со стороны внешних акторов, заинтересованных в его ресурсах и транспортных возможностях. Как было показано в первой главе данной статьи, исторически ключевыми военно-стратегическими

игроками на Каспии выступали Россия и Иран, которые и сегодня располагают наиболее значительными военно-морскими силами в бассейне (сведения об уничтожении иранского Каспийского флота не нашли официального подтверждения). В то же время для других прикаспийских государств значение Каспия существенно возросло прежде всего с экономической и транзитной точек зрения. Этому способствовали развитие экспортных возможностей в энергетическом секторе, расширение региональной транспортной инфраструктуры, изменение международных торговых потоков и реализация китайской инициативы «Один пояс–один путь». Дополнительную роль сыграл растущий интерес Европейского союза и США к развитию альтернативных транспортных маршрутов, связывающих Центральную Азию и Южный Кавказ с европейскими рынками. В результате Каспийский регион постепенно превращается в пространство пересечения военно-стратегических интересов, энергетической конкуренции и борьбы за контроль над ключевыми транспортными артериями.

Военно-стратегические и геоэкономические интересы прикаспийских государств на Каспии

Чем выше стратегическое значение Каспийского моря, тем больше его уязвимость к военно-политическим кризисам и нарушениям транспортных коммуникаций. Использование водоема для военных, коммерческих и транзитных целей повышает потенциальные издержки, связанные с перебоями в функционировании морской инфраструктуры. Это обуславливает усиление внимания прикаспийских государств к вопросам региональной безопасности, защиты морских коммуникаций и объектов критической инфраструктуры, что способно привести к дальнейшей милитаризации бассейна. Несмотря на сохраняющееся военно-политическое влияние России и Ирана, рост экономического и стратегического значения Каспия для всех прикаспийских государств обуславливает необходимость адаптации существующих подходов к региональной безопасности. РФ и ИРИ стремятся сохранить ведущие позиции в бассейне и ограничить военно-стратегическое присутствие государств, не имеющих выхода к Каспийскому морю. Этот подход отражен, в частности, в Конвенции о правовом статусе Каспийского моря от 2018 г. [12], которая напрямую запрещает присутствие в Каспийском море вооруженных сил стран, не являющихся сторонами договора.

Россия и Казахстан являются членами ОДКБ, и вопросы защиты государственных границ, в том числе в Каспийском бассейне, непосредственно затрагивают их интересы. Поскольку организация не располагает отдельной концепцией безопасности Каспийского моря, для Москвы и Астаны особое значение приобретают механизмы координации в сфере безопасности, включая противодействие незаконному обороту наркотиков и другим трансграничным угрозам.

Туркменистан, традиционно придерживающийся политики постоянного нейтралитета и проявляющий сдержанность в международных делах, также заинтересован в укреплении своих позиций на Каспии. Ашхабад активно сотрудничает с Анкарой по военным вопросам. В частности, турецкая компания *Dearsan* участвует в строительстве боевых кораблей для туркменских военно-морских сил. Наиболее значимым проектом стало создание корвета *Deniz Khan*, спроектированного при

участии турецкой стороны и спущенного на воду в 2021 г. Сотрудничество охватывает также развитие судостроительной инфраструктуры и подготовку военно-морских кадров, включая обучение туркменских военнослужащих в Турции. При этом данное взаимодействие сочетается с политикой постоянного нейтралитета Ашхабада, не предполагающей его участия в военных блоках.

Казахстан, в свою очередь, преимущественно рассматривает Каспий как пространство экономического развития, экспорта энергоресурсов и диверсификации транспортных маршрутов. После 2022 г. Астана активизировала усилия по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, связывающего Казахстан с Азербайджаном, Грузией, Турцией и европейскими рынками. Параллельно Казахстан расширяет сотрудничество с Турцией в транспортной и военно-технической сферах, а также участвует в региональных форматах взаимодействия по вопросам безопасности. Одним из ключевых направлений является развитие производства БПЛА, включая проекты по локализации производства турецких БПЛА ANKA, применяемых силами береговой охраны Пограничной службы КНБ и ВМС. Наряду с этим участие Казахстана в совместных учениях с Азербайджаном и Турцией способствует укреплению военно-политических связей за рамками существующих механизмов коллективной безопасности. Подобное сотрудничество позволяет Астане диверсифицировать военно-технические связи, не отказываясь при этом от участия в ОДКБ. Следовательно, экономические приоритеты страны сочетаются с укреплением оборонного сотрудничества и расширением внешнеполитических связей.

Особое значение для военно-стратегической динамики Каспийского региона имеет развитие военно-технического сотрудничества прикаспийских государств с Турцией, а также расширение взаимодействия в рамках Организации тюркских государств (ОТГ). Несмотря на отсутствие у Турции выхода к Каспийскому морю, Анкара активно укрепляет свои позиции в регионе посредством поставок вооружений, подготовки военных кадров и развития двусторонних форматов военно-силового сотрудничества.

Изменение роли и значения Каспийского моря для Азербайджана после войны 2020 года

В сентябре 2026 г. Азербайджан продемонстрировал новый подход к развитию своих военно-морских сил, основанный на расширении применения беспилотных надводных платформ. В ходе посещения базы ВМС президентом Ильхамом Алиевым 6 сентября были представлены два аппарата *SALVO* и *KAYRA*, производимые в рамках азербайджано-турецкого военно-промышленного сотрудничества на совместном предприятии компании *MIRAS* и турецкой верфи *DEARSAN* [13]. *SALVO* представляет собой вооруженный беспилотный надводный аппарат, предназначенный для выполнения различных морских задач, тогда как *KAYRA* относится к категории ударных беспилотных катеров-камикадзе. Представленные аппараты прошли практические испытания, что свидетельствует о стремлении Баку расширить применение беспилотных систем в Каспийском море.

Исторически военно-морские силы Азербайджана формировались преимущественно на основе материальной базы советской Каспийской флотилии, часть которой перешла под национальное управление после распада СССР. В 1992 г., в ходе раздела флотилии, АзР получила часть ее корабельного состава и береговой инфраструктуры. В последующие годы

развитие собственных ВМС было связано преимущественно с поддержанием боеспособности унаследованных кораблей и их постепенной модернизацией. При этом в первой половине 2000-х гг. основное внимание Баку уделял укреплению сухопутных войск и других компонентов вооруженных сил, что объяснялось продолжающимся конфликтом с Арменией и приоритетностью сухопутного театра военных действий.

Развитие беспилотных морских систем можно рассматривать как один из элементов постепенной трансформации азербайджанских военно-морских сил. В отличие от традиционных кораблей, требующих экипажа и значительных затрат на эксплуатацию и техническое обслуживание, беспилотные платформы позволяют выполнять отдельные задачи без непосредственного участия личного состава на борту.

Укрепление финансовых возможностей Азербайджана на фоне развития нефтегазового сектора создало предпосылки для расширения программы перевооружения. В 2011 г. была заключена крупная сделка с Израилем на сумму около \$1,6 млрд, предусматривавшая поставки БПЛА, систем противовоздушной и противоракетной обороны, а также других военных технологий и вооружения, в том числе 6 патрульных катеров *Shaldag Mk. V* и 6 патрульных катеров *Saar 62*. При этом в состав поставок вошли противокорабельные ракеты *Gabriel V* (200-400 км), зенитные ракетные комплексы «*Barak 8*» (Рис. 2) и радиолокационная станция «*EL/M-2080 Green Pine*» [14]. Это вызвало обеспокоенность Ирана, поскольку указанные системы предназначены для противодействия морским угрозам, тогда как у Армении военно-морские силы отсутствуют. Следовательно, характер военных закупок указывал на то, что они были ориентированы на обеспечение возможностей противодействия потенциальным угрозам на других региональных направлениях.

В 2010-х гг. Баку уделял все больше внимания развитию морских возможностей, включая модернизацию корабельного состава, приобретение новых катеров и развитие национального судостроения. В частности, в 2018 г. на судостроительном и ремонтном предприятии Береговой охраны Государственной пограничной службы были продемонстрированы новые катера и корабли, построенные в Азербайджане с использованием зарубежных технологий и компонентов. Данный подход позволял не только обновлять материальную часть морских сил, но и постепенно формировать собственные производственные и ремонтные возможности.

После установления полного контроля над Арцахом в 2023 г. стратегические приоритеты Азербайджана в большей степени сместились в восточном направлении, где сосредоточены важнейшие экономические объекты страны, включая нефтегазовую инфраструктуру и транспортные коммуникации. Дополнительное значение этому направлению придает сложный характер отношений Баку с Ираном и Россией. В этих условиях Азербайджан продолжает модернизацию вооруженных сил при активной поддержке Турции, учитывая в том числе опыт российско-украинского конфликта. На фоне асимметрии военно-морских возможностей прикаспийских государств развитие национальных ВМС приобретает для Баку особое значение. В связи с этим усиление военно-морского компонента Азербайджана можно рассматривать как один из инструментов защиты береговой линии, морских коммуникаций и объектов углеводородной инфраструктуры. Отдельного внимания заслуживает сохранение

десантного потенциала в составе азербайджанских ВМС, унаследованного от советской Каспийской флотилии. Это свидетельствует о том, что развитие флота не ограничивается задачами береговой обороны и охраны инфраструктуры, но предполагает сохранение возможностей для проведения отдельных десантных операций.

С 2024 г. заметное внимание уделяется развитию беспилотных надводных систем. На выставке *ADEX-2024* были представлены малые беспилотные аппараты *Kalan* и *Sugovushan* [15], которые позиционировались как образцы отечественной разработки. Данные беспилотные аппараты продемонстрировали начальный этап развития собственного азербайджанского потенциала в этой сфере. В 2025 г. направление получило дальнейшее развитие благодаря сотрудничеству с Турцией, в рамках которого Азербайджан приобрел беспилотные надводные платформы среднего класса *SALVO* [16]. Параллельно Баку укреплял ракетный компонент вооруженных сил за счет израильских технологий, включая противокорабельные ракеты *Sea Breaker* и *Ice Breaker* [17], дальность поражения которых, согласно опубликованным характеристикам, составляет от 32 до 300 км в зависимости от модификации (Рис. 2).

Параллельно Азербайджан развивает возможности береговой противокорабельной обороны. Важным этапом стало подписание на выставке *ADEX-2026* контракта с турецкой компанией *ROKETSAN* на поставку мобильного берегового комплекса *BARBAROS* [18]. Система предназначена для применения противокорабельных ракет *ATMACA* и крылатых ракет *ÇAKIR* (с дальностью поражения 150-250 км) и призвана усилить возможности защиты азербайджанского побережья Каспийского моря (Рис. 2). В сочетании с развитием беспилотных платформ это указывает на формирование более комплексного подхода к морской обороне, объединяющего надводные беспилотные средства, береговые ракетные системы и традиционные военно-морские силы.

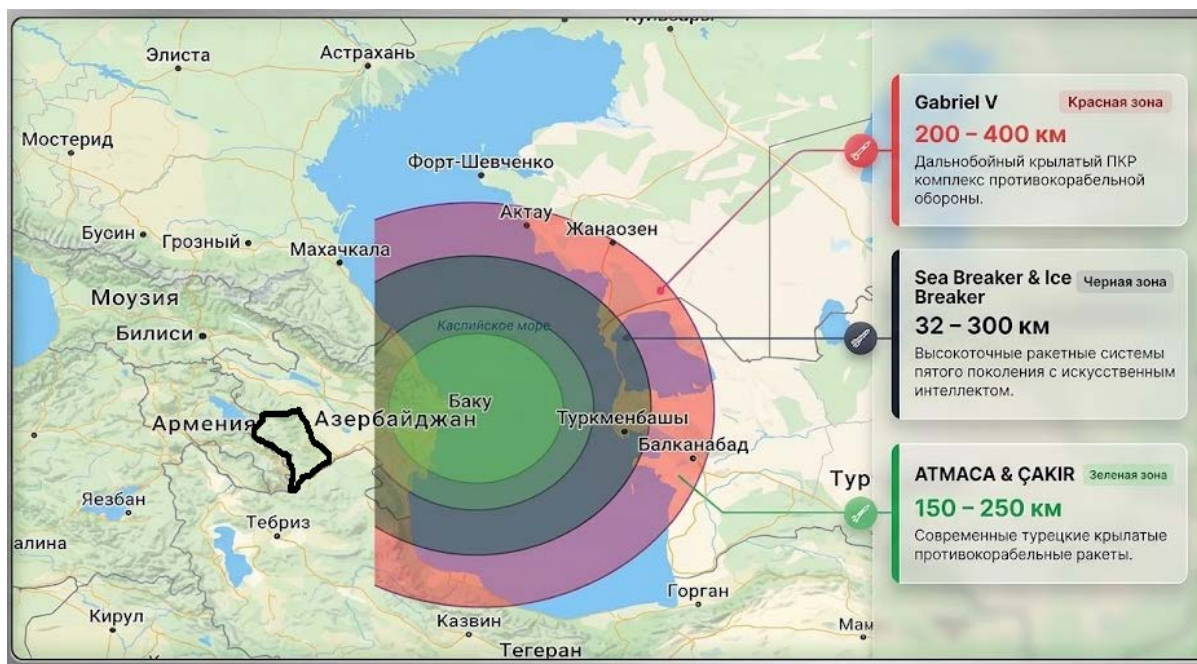


Рис. 2. Азербайджанское противокорабельное вооружение и радиус его действия.

Дополнительным фактором, повлиявшим на переоценку роли беспилотных морских систем, стал опыт российско-украинского конфликта. Применение Украиной

безэкипажных надводных аппаратов продемонстрировало уязвимость крупных боевых кораблей перед асимметричными угрозами. В октябре 2024 г. агентство *Reuters* [19] сообщило со ссылкой на российского представителя, что украинские атаки вынудили российский Черноморский флот перебазировать значительную часть кораблей из Севастополя. В качестве одной из причин называлась уязвимость крупных кораблей перед беспилотными катерами. Этот опыт имеет важное значение и для оценки перспектив военно-морского строительства на Каспии. Хотя операционные и географические условия Черного и Каспийского морей существенно различаются, развитие беспилотных надводных платформ отражает общемировую тенденцию к изменению соотношения между стоимостью военно-морских средств и их потенциальной боевой эффективностью. Для Азербайджана внедрение подобных систем может стать способом расширить возможности контроля морского пространства, защиты критической инфраструктуры и противодействия потенциальным угрозам без исключительной опоры на дорогостоящие крупные корабли.

Для Баку Каспий имеет ключевое значение ввиду зависимости национальной экономики от добычи и экспорта углеводородов, а также возрастающей роли транспортно-логистических коммуникаций, связывающих Центральную Азию с Южным Кавказом и Европой. Кроме того, внешнеполитический курс Азербайджана тесно сопряжен с политическими интересами Турции. Анкара оказывает содействие развитию ВМС Азербайджана, в том числе посредством передачи технологий и взаимодействия с предприятиями, специализирующимися на производстве морской техники. Данное сотрудничество связано с более широкой политикой Турции, направленной на расширение влияния в Центральной Азии посредством интеграции тюркских государств, поддержки стран-участников организации и развития координации между ними. Важным проявлением такого взаимодействия являются совместные военные учения, в том числе проводимые без непосредственного участия Турции. К ним относятся учения «*Birlestik-2024*» («*Единство – 2024*»), «*Каспий жели/Хəзər brizi-2025*» («*Каспийский бриз – 2025*») и «*Birliyin Gücü-2026*» («*Сила единства – 2026*»). Еще одним направлением координации в сфере безопасности является сотрудничество Азербайджана и Казахстана с США в рамках инициативы «*Caspian Guard Initiative*», связанной с деятельностью Центрального командования США.

Данные тенденции также отражены в аналитических материалах Фуада Шахбазова [20]. По его оценке, стремительный рост военно-технического сотрудничества между Москвой и Тегераном стал дополнительным фактором, побуждающим Азербайджан расширять взаимодействие с Турцией, Туркменистаном и Казахстаном. Данное сотрудничество, развивающееся в рамках тюркского сообщества, отражает стремление Баку укрепить региональное партнерство в условиях изменения баланса влияния России и Ирана. Ф. Шахбазов также подчеркивает значимость координации между западными государствами, Турцией, Израилем, Пакистаном, Казахстаном и Азербайджаном. По его мнению, отсутствие такого взаимодействия может способствовать усилению позиций РФ и ИРИ на ключевых региональных торговых маршрутах, что способно повлиять на распределение влияния и характер взаимодействия между государствами Каспийского бассейна.

Таким образом, Азербайджан последовательно наращивает свой военно-морской потенциал на Каспии, активно используя новые возможности, которые предоставляет

развитие вооружений и военных технологий. Это позволяет Баку сокращать военно-техническое отставание от более сильных региональных держав и расширять возможности противодействия потенциальным угрозам, несмотря на сохраняющийся дисбаланс сил в регионе.

Заключение

Каспийское море постепенно приобретает все большее стратегическое значение как для прикаспийских государств, так и для внешних акторов. Этому способствуют закрепление правового режима на основе Конвенции 2018 г., развитие китайских и европейских транспортно-коридорных инициатив, а также военные конфликты, усилившие внимание к региону как к пространству обеспечения безопасности, военно-технического сотрудничества и альтернативных логистических маршрутов. Для России и Ирана Каспий представляет собой относительно защищенное пространство для взаимодействия и перемещения ресурсов, где возможности прямого военного присутствия внерегиональных держав ограничены. Для Азербайджана Каспийский бассейн приобретает возрастающее значение в контексте переориентации стратегических приоритетов после установления контроля над Арцахом в 2023 г. В тесной координации с Турцией Баку уделяет все больше внимания восточному направлению, включая Каспийский бассейн, где сосредоточены важнейшие энергетические, транспортные и экономические объекты страны. Особую роль играет Бакинский экономический район, на долю которого приходится почти 75% национального ВВП и 25% населения страны.

При этом положения Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, направленные на ограничение присутствия вооруженных сил стран, не являющихся ее участниками, не исключают дальнейшего развития военно-морских возможностей прикаспийских государств. Азербайджан модернизирует национальные вооруженные силы и развивает средства морского наблюдения и беспилотные системы, формируя возможности асимметричного противодействия более сильным региональным державам. Сотрудничество с Турцией и взаимодействие с США дополняют этот процесс внешней технологической и военно-политической поддержкой. В результате Каспийское море превращается в пространство трансформации регионального баланса сил, где обеспечение национальных интересов все теснее связано с развитием военных технологий, транспортной инфраструктуры и международных партнерств.

Ссылки

1. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря,
https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/multilateral_contract/53319/ (дата обращения: 12.10.2026).
2. Объемы грузоперевозок по Транскаспийскому транспортному маршруту за семь лет увеличились в пять раз.
THE ASTANA TIMES, 10.03.2026,
<https://astanatimes.com/2026/03/trans-caspian-transport-route-cargo-volumes-increase-fivefold-in-seven-years/> (дата обращения: 14.10.2026).

3. DATA OF CONTAINER SHIPPING BY TRANSCASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE (TITR) ARE RECORD HIGH.
Georgian Railway, 24.01.2020,
<https://www.railway.ge/en/data-of-container-shipping-by-transcaspian-international-transport-route-titr-are-record-high/> (дата обращения: 14.10.2026).
4. Бакинский международный морской торговый порт
CASPIAN HOUSE,
<https://caspianhouse.org/page/bakinskiy-mezhdunarodnyy-morskoy-torgovyy-port> (дата обращения: 14.10.2026).
5. Энергетическое будущее Туркменистана: Обильные Запасы, Сложные Реалии.
Regional Analysis Brief: Caspian Sea, 19.06.2025.
<https://progres.online/economy/turkmenistans-energy-future-abundant-reserves-complex-realities/> (дата обращения: 15.10.2026).
6. Kazakhstan sends first shipment of oil from Kashagan for export via Baku-Tbilisi-Ceyhan - KazMunayGas,
Interfax, 27.01.2025,
<https://www.interfax.com/newsroom/top-stories/109407/> (дата обращения: 16.10.2026).
7. Минеев В. И., Иванов В. М., Карташов М. В. Перспективы развития транспорта Каспийского региона в эпоху перемен // *Russian Journal of Water Transport*. 2022. № 72(3),
<https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-transporta-kaspiyskogo-regiona-v-epohu-peremen> (дата обращения: 16.10.2026)
8. Iran shifts trade north to Caspian Sea as war impairs Strait of Hormuz.
ALJAZEERA, 27.09.2026,
<https://www.aljazeera.com/economy/2026/9/27/can-iran-shift-trade-north-to-caspian-sea-as-war-impairs-strait-of-hormuz> (дата обращения: 14.10.2026)
9. См. Пункт 8.
10. Перевалка грузов в портах Каспийского бассейна выросла почти на 60%.
Вестник Кавказа, 13.07.2026,
<https://vestikavkaza.ru/news/perevalka-gruzov-v-portah-kaspijskogo-bassejna-vyroslo-pochti-na-60.html> (дата обращения: 14.10.2026).
11. Russia is shipping explosives to Iran to bolster its missile and drone arsenal in U.S. war.
NBC News, 18.08.2026,
<https://www.nbcnews.com/politics/national-security/russia-shipping-explosives-iran-bolster-missile-drone-arsenal-us-war-rcna592892> (дата обращения: 16.10.2026).
12. См. Пункт 1.
13. Президент Азербайджана посетил производство необитаемых надводных аппаратов SALVO и KAYRA.
Центр анализа мировой торговли оружием, 07.09.2026,
<https://armstrade.org/includes/periodics/news/2026/0907/092092675/detail.shtml> (дата обращения: 17.10.2026).
14. Rovshan Mammadli, The Caspianization of Iran's Security Environment.
STIMSON, 25.08.2026,
<https://www.stimson.org/2026/the-caspianization-of-irans-security-environment/> (дата

- обращения: 17.10.2026).
15. Азербайджан произвел надводные беспилотники “Калан” и “Суговушан”.
Trend, 24.09.2024,
<https://ru.trend.az/azerbaijan/politics/3948902.html> (дата обращения: 17.10.2026).
 16. Азербайджан усиливает флот новейшими беспилотными катерами Salvo.
ARMY.AZ, 15.08.2025,
<https://armiya.az/ru/news/231821> (дата обращения: 18.10.2026).
 17. В Баку замечены крылатые ракеты производства Израиля,
ARMY.AZ, 07.11.2025 г.
<https://armiya.az/ru/news/236022/В-Баку-замечены-крылатые-ракеты-производства-Израиля>
(дата обращения: 18.10.2026)
 18. Azerbaijan Buys Turkish Barbaros System to Put Caspian Waters Within Coastal-Missile Reach.
DEFENCE MATTERS, 07.10.2026,
<https://defencematters.eu/azerbaijan-barbaros-atmaca-cakir-caspian/> (дата обращения: 19.10.2026).
 19. Ukraine attacks forced Black Sea Fleet to move warships from Sevastopol, Russian official says.
Reuters, 20.10.2024,
<https://www.reuters.com/world/europe/ukraine-attacks-forced-black-sea-fleet-move-warships-sevastopol-russian-official-2024-10-20/> (дата обращения: 19.10.2026).
 20. Fuad Shahbazaov, Azerbaijan Embarks on Naval Modernization Program to Strengthen Caspian Maritime Security.
The Saratoga Foundation, 07.05.2026,
<https://www.saratoga-foundation.org/p/azerbaijan-embarks-on-naval-modernization> (дата обращения: 16.10.2026).