ЭКОЛОГИЯ И ЭКОНОМИКА 27.11.2026 | Табиб Гусейнов

Ахиллесова пята Среднего коридора

Обмеление Каспийского моря угрожает самому быстрорастущему торговому маршруту Евразии

Переформатирование торгово-логистических сетей очень четко отражает изменения, происходящие в мировой геополитике. Большие и малые государства по всему миру стремятся диверсифицировать доступ к рынкам и укрепить устойчивость логистических цепочек, снизив зависимость от отдельных поставщиков и транзитных маршрутов. Растущее значение Среднего коридора, связывающего Китай и Европу через Центральную Азию и Южный Кавказ, отражает эту тенденцию.

Военная кампания США и Израиля против Ирана, а также нападения хуситов на суда в Красном море привели к удорожанию морских перевозок и увеличению времени на доставку, что усилило спрос на евразийский сухопутный транзит. В то же время, агрессия России против Украины и западные санкции сделали Северный коридор, который является традиционным сухопутным маршрутом через территорию России, менее надежным для международных операторов. Ввиду этого торговля между Востоком и Западом все больше ориентируется на Средний коридор. Именно он предлагает альтернативный маршрут, который обходит Россию на севере и Иран на юге.

В результате Средний коридор стал одним из наиболее динамично развивающихся транзитных и торговых маршрутов. Согласно предварительным оценкам, общие объемы грузоперевозок через Каспийское море увеличатся почти в четыре раза с 8,8 млн тонн в 2023 году до 32,1 млн тонн к 2040-му. Еще больший рост наблюдается в объемах контейнерных перевозок. Согласно недавнему исследованию Всемирного банка, количество контейнеров, перевозимых между Китаем и Европой, возросло в 10 раз с 2754 до 27 669 TEU (двадцатифутовый эквивалент, или условная единица измерения емкости грузовых транспортных средств) в период с 2023 по 2025 год и, по прогнозам, возрастет до 270 тыс. – 580 тыс. TEU к 2040 году. По сравнению с уровнем 2023 года это означает рост в 100-200 раз.

Обмеление Каспийского моря – наибольшая опасность, угрожающая сложной архитектуре Среднего коридора

Стратегическая важность этого маршрута выходит за рамки экономики. Средний коридор позволяет уменьшить стратегическую зависимость ЕС от российского транзита и влияния нестабильности на Ближнем Востоке, а также получить доступ к минеральным и энергетическим ресурсам Центральной Азии. Китай, в свою очередь, стремится диверсифицировать торговлю и избежать излишней зависимости от отдельного маршрута. Страны Центральной Азии и Южного Кавказа рассматривают Средний коридор как возможность более глубоко интегрироваться в мировую торговлю и укрепить свои позиции как отдельно, так и совместно, в более широком евразийском регионе. Для Азербайджана, который расположен на пересечении торговых маршрутов Восток-Запад и Север-Юг, Средний коридор и его геополитический аналог Международный транспортный коридор «Север – Юг», соединяющий Россию и Иран, являются частью укрепления стратегической автономии страны путем позиционирования себя как незаменимого «геополитически связующего звена» между различными центрами силы.

Однако в основе этой сложной и стремительно расширяющейся архитектуры транспортно-логистической связанности лежит ее наиболее уязвимое звено – снижение уровня Каспийского моря.

Не просто проблема изменения климата

За последние 20 лет Каспийское море потеряло почти 36 тыс. квадратных километров площади, больше территории Бельгии. В 2025 году уровень воды снизился до -29,6 м, что является самым низким показателем, зафиксированным с начала наблюдений в 1830-х годах. Согласно прогнозам, уровень моря может снизиться еще на 8-30 м уже к концу столетия. Сокращение такого масштаба может привести к уменьшению площади поверхности моря на четверть или даже треть.

Вызывает тревогу тот факт, что обмеление Каспийского моря

происходит ускоренными темпами. За последние два десятилетия уровень воды упал более чем на два метра, причем 1,5 метра – за последние пять лет. Эти цифры свидетельствуют о том, что обмеление можно увязать с деятельностью человека, а не только с изменением климата.

То, как Россия управляет водными ресурсами Волги, имеет последствия далеко за пределами ее границ

Согласно недавним исследованиям, усиленное испарение, вызванное повышением температуры, составляет около 40 процентов потерь воды в Каспийском море с начала столетия. Значительная часть оставшегося сокращения обусловлена уменьшением речного стока из-за деятельности человека.

Волга, самая длинная река Европы, обеспечивает 80 процентов притока воды в Каспийском море. Посредством разветвленной системы плотин и водохранилищ (так называемого Волго-Камского каскада), используемого преимущественно для производства электроэнергии, сельского хозяйства и судоходства, Россия еще с 1960-х годов регулирует бассейн этой реки. Как следствие, огромные объемы воды содержатся в каналах и водохранилищах, где нагреваются и испаряются, так и не достигнув моря.

В последние годы Россия существенно ограничила годовой сток Волги. Согласно российским данным, он уменьшился с долгосрочного среднего показателя в 249 куб. км в год в период между 1961 и 2017 годами до среднего значения 209,5 куб. км в год в 2021-2024 годах и всего 181 куб. км в 2025 году. Таким образом, средний годовой сток Волги за последние пять лет снизился почти на 20 процентов по сравнению с его историческим средним значением в условиях зарегулированного стока. Это означает, что то, как Россия распоряжается водными ресурсами Волги, усугубляет последствия изменения климата для Каспийского моря.

Совместная ответственность

Снижение уровня воды увеличивает расходы на обслуживание Среднего коридора, именно в то время, когда прибрежные государства и международные доноры вкладывают значительные средства в инфраструктуру вдоль коридора, чтобы обеспечить перевозку стремительно растущих объемов торговли. ASCO, Азербайджанская судоходная компания, являющаяся крупнейшим перевозчиком грузов через Каспийское море, в сентябре 2026 года сообщила, что загружает суда только на 80 процентов

грузоподъемности, чтобы избежать посадки на мель. Основные каспийские порты вдоль коридора, в частности, Баку (Алят), Актау, Курык и Туркменбаши, вынуждены тратить значительные средства на углубление дна, чтобы сохранить проходимость для судов.

Следует отметить, что обмеление Каспийского моря сопряжено со значительными экономическими и экологическими рисками и для самой России, равно как и для других прикаспийских государств. Снижение уровня воды в северной части Каспийского моря затрудняет судоходство по Волго-Каспийскому каналу и нарушает планы России выйти из международной изоляции путем углубления экономического сотрудничества с Ираном, Индией и другими странами Глобального Юга.

Тем не менее, сложно не заметить злорадства, с которым определенные российские чиновники говорят о вызовах, с которыми сталкивается Средний коридор. В апреле 2026 года в интервью государственному информационному агентству ТАСС вице-премьер-министр России Алексей Оверчук заявил, что долгосрочные перспективы коридора являются «крайне неопределенными» и что у инвесторов в конце концов не будет другого выбора, кроме как воспользоваться услугами российской железной дороги. Подобные высказывания с оттенком злорадства время от времени появляются и в российских СМИ.

Прикаспийские государства должны вынести вопрос снижения уровня моря в число приоритетных тем двусторонних и многосторонних переговоров с Россией

До настоящего времени Россия отвергала призывы других прикаспийских государств к координации управления водными ресурсами Каспийского бассейна, аргументируя свою позицию тем, что Волга протекает исключительно по российской территории и, следовательно, не является трансграничной рекой. Однако, как видно из вышеприведенных аргументов, последствия российского подхода к управлению Волгой выходят далеко за пределы ее границ, и поэтому необходимо найти баланс между внутренними потребностями РФ в водных ресурсах и коллективными интересами всех пяти прибрежных государств в обеспечении экологической и экономической безопасности Каспийского бассейна.

Чтобы обеспечить долгосрочную жизнеспособность региональных инфраструктурных и транспортно-логистических проектов и

предотвратить необратимую экологическую катастрофу, прибрежные государства должны действовать согласованно. Первым практическим шагом могло бы стать создание прозрачной, общей системы гидрологического мониторинга и учета водных ресурсов в основных речных бассейнах, питающих Каспийское море. Казахстан выдвинул подобное предложение на первом Каспийском экологическом саммите в Авазе (Туркменистан) в октябре 2026 года. Но кроме обмена данными, пять государств Каспийского бассейна должны осознать, что их внутренняя политика управления водными ресурсами имеет последствия для всего Каспийского региона. В конечном счете, прикаспийским государствам следует вынести вопрос снижения уровня Каспийского моря в число приоритетных тем двусторонних и многосторонних переговоров с Россией, с целью заключения регионального соглашения об устойчивом управлении речными стоками и водозаборами, уделяя особое внимание Волге.

По этой ссылке статья откроется без VPN



Табиб Гусейнов

Табиб Гусейнов (Tabib Huseynov) – политолог и исследователь из Азербайджана, специализирующийся на вопросах региональной безопасности в регионе Восточной Европы и Южного Кавказа.