ЕКОНОМІКА ТА ЕКОЛОГІЯ 27.11.2026 | Табіб Гусейнов

Ахіллесова п’ята Середнього коридору

Обміління Каспійського моря загрожує розвитку найдинамічнішого торговельного маршруту Євразії

Переформатування торгово-логістичних мереж дуже чітко відображає зміни, які відбуваються у світовій геополітиці. Великі та малі держави по всьому світу прагнуть диверсифікувати доступ до ринків та зміцнити стійкість логістичних ланцюжків, знизивши залежність від окремих постачальників та транзитних маршрутів. Зростання значення Середнього коридору, який сполучає Китай та Європу через Центральну Азію та Південний Кавказ, відображає цю тенденцію.

Військова кампанія США та Ізраїлю проти Ірану, а також напади хуситів на судна у Червоному морі призвели до подорожчання морських перевезень та збільшення часу на доставку, що посилило попит на євразійський сухопутний транзит. Водночас агресія Росії проти України та західні санкції зробили Північний коридор, який є традиційним сухопутним маршрутом через територію Росії, менш надійним для міжнародних операторів. Через це торгівля між Сходом і Заходом дедалі більше орієнтується на Середній коридор. Саме він пропонує альтернативний маршрут, який обходить Росію на півночі та Іран на півдні.

У результаті Середній коридор став одним з транзитних і торгових маршрутів, що найбільш динамічно розвиваються. За попередніми оцінками, загальні обсяги вантажоперевезень через Каспійське море збільшаться майже вчетверо з 8,8 млн тонн у 2023 році до 32,1 млн тонн до 2040-го. Ще більше зростання спостерігається в обсягах контейнерних перевезень. Згідно з нещодавнім дослідженням Світового банку, кількість контейнерів, що перевозяться між Китаєм і Європою, зросла в 10 разів з 2754 до 27 669 TEU (двадцятифутовий еквівалент, або умовна одиниця виміру ємності вантажних транспортних засобів) у період з 2023 до 2025 року і, за прогнозами, зросте до 270 тис. – 580 тис. TEU до 2040 року. Порівняно з 2023 роком це означає зростання у 100-200 разів.

Обміління Каспійського моря – найбільша небезпека, що загрожує складній архітектурі Середнього коридору

Стратегічне значення цього маршруту виходить за межі економіки. Середній коридор дає змогу зменшити стратегічну залежність ЄС від російського транзиту та впливу нестабільності на Близькому Сході, а також отримати доступ до мінеральних та енергетичних ресурсів Центральної Азії. Китай, у свою чергу, прагне диверсифікувати торгівлю та уникнути зайвої залежності від окремого маршруту. Країни Центральної Азії та Південного Кавказу розглядають Середній коридор як можливість глибше інтегруватися у світову торгівлю та зміцнити свої позиції як окремо, так і спільно у ширшому євразійському регіоні. Для Азербайджану, який розташований на перетині торгових маршрутів Схід – Захід і Північ – Південь, Середній коридор та його геополітичний аналог Міжнародний транспортний коридор «Північ – Південь», що з'єднує Росію та Іран, є частиною зміцнення стратегічної автономії країни шляхом позиціонування себе як незамінної «геополітично зв'язувальної ланки» між різними центрами сили.

Проте в основі цієї складної архітектури транспортно-логістичної зв'язаності, що стрімко розширюється, лежить її найвразливіша ланка – зниження рівня Каспійського моря.

Не просто проблема зміни клімату

За останні 20 років Каспійське море втратило майже 36 тис. квадратних кілометрів площі, більше за територію Бельгії. У 2025 році рівень води знизився до -29,6 м, що є найнижчим показником, зафіксованим з початку спостережень у 1830-х роках. Згідно з прогнозами, рівень моря може знизитися ще на 8-30 м до кінця століття. Скорочення такого масштабу може призвести до зменшення площі поверхні моря на чверть або третину.

Викликає занепокоєння той факт, що обміління Каспійського моря відбувається прискореними темпами. За останні два десятиліття рівень води впав більш ніж на два метри, причому 1,5 метри – за останні п'ять років. Ці цифри свідчать, що обміління можна пов'язати з діяльністю людини, а не тільки зі зміною клімату.

Те, як Росія керує водними ресурсами Волги, має наслідки далеко за межами її кордонів

Згідно з недавніми дослідженнями, посилене випаровування, спричинене підвищенням температури, становить близько 40 відсотків втрат води у Каспійському морі з початку сторіччя. Значна частина решти скорочення обумовлена ⌧⌧зменшенням річкового стоку через діяльність людини.

Волга, найдовша річка Європи, забезпечує 80 відсотків припливу води у Каспійському морі. Через розгалужену систему гребель і водосховищ (так званого Волго-Камського каскаду), що використовується переважно для виробництва електроенергії, сільського господарства та судноплавства, Росія ще з 1960-х років регулює басейн цієї річки. Як наслідок, величезні обсяги води зосереджені в каналах та водосховищах, де вони нагріваються та випаровуються, так і не досягнувши моря.

Останніми роками Росія значно обмежила річний стік Волги. Згідно з російськими даними, він зменшився з довгострокового середнього показника 249 куб. км на рік у період між 1961 і 2017 роками до середнього значення 209,5 куб. км на рік у 2021-2024 роках та лише 181 куб. км у 2025 році. Отже, середній річний стік Волги за останні п’ять років знизився майже на 20 відсотків порівняно з його історичним середнім значенням в умовах зарегульованого стоку. Це означає, що те, як Росія розпоряджається водними ресурсами Волги, посилює наслідки зміни клімату для Каспійського моря.

Спільна відповідальність

Зниження рівня води збільшує витрати на обслуговування Середнього коридору, саме в той час, коли прибережні держави та міжнародні донори вкладають значні кошти в інфраструктуру вздовж коридору, щоб забезпечити перевезення стрімко зростаючих обсягів торгівлі. ASCO, Азербайджанська судноплавна компанія, яка є найбільшим перевізником вантажів через Каспійське море, у вересні 2026 року повідомила, що завантажує судна лише на 80 відсотків вантажопідйомності, щоб уникнути посадки на мілину. Основні каспійські порти вздовж коридору, зокрема Баку (Алят), Актау, Курик та Туркменбаші, змушені витрачати значні кошти на поглиблення дна, щоб зберегти прохідність для суден.

Слід зазначити, що обміління Каспійського моря пов’язане зі значними економічними та екологічними ризиками і для самої Росії, так само, як і для інших прикаспійських держав. Зниження рівня води в північній частині Каспійського моря ускладнює

судноплавство Волго-Каспійським каналом і порушує плани Росії вийти з міжнародної ізоляції шляхом поглиблення економічного співробітництва з Іраном, Індією та іншими країнами Глобального Півдня.

Проте важко не помітити зловтіхи, з якою певні російські чиновники говорять про виклики, з якими стикається Середній коридор. У квітні 2026 року в інтерв'ю державному інформаційному агентству ТАРС віцепрем'єр-міністр Росії Олексій Оверчук заявив, що довгострокові перспективи коридору є «вкрай невизначеними» і що інвестори зрештою не мають іншого вибору, окрім як скористатися послугами російської залізниці. Подібні висловлювання з відтінком зловтіхи іноді з'являються і в російських медіа.

Прикаспійські держави мають включити питання зниження рівня моря до пріоритетних тем двосторонніх і багатосторонніх переговорів з Росією

Досі Росія відкидала заклики інших прикаспійських держав до координації управління водними ресурсами Каспійського басейну, аргументуючи свою позицію тим, що Волга протікає виключно російською територією і, отже, не є транскордонною річкою. Проте, як видно з наведених вище аргументів, наслідки російського підходу до управління Волгою виходять далеко за межі її кордонів, і тому необхідно знайти баланс між внутрішніми потребами РФ у водних ресурсах і колективними інтересами всіх п'яти прибережних держав у забезпеченні екологічної та економічної безпеки Каспійського басейну.

Щоб забезпечити довгострокову життєздатність регіональних інфраструктурних та транспортно-логістичних проєктів та запобігти незворотній екологічній катастрофі, прибережні держави мають діяти узгоджено. Першим практичним кроком могло б стати створення прозорої, загальної системи гідрологічного моніторингу та обліку водних ресурсів в основних річкових басейнах, що живлять Каспійське море. Казахстан висунув таку пропозицію на першому Каспійському екологічному саміті в Авазі (Туркменістан) у жовтні 2026 року. Але, крім обміну даними, п'ять держав Каспійського басейну мають усвідомити, що їхня внутрішня політика управління водними ресурсами має наслідки для всього Каспійського регіону. Зрештою, прикаспійським державам слід включити питання зниження рівня Каспійського моря до пріоритетних тем двосторонніх і багатосторонніх переговорів з Росією з метою

укладання регіональної угоди про стійке управління річковими стоками і водозаборами, приділяючи особливу увагу Волзі.



Табіб Гусейнов

Табіб Гусейнов (Tabib Huseynov) – політолог та дослідник з Азербайджану, який спеціалізується на питаннях регіональної безпеки у регіоні Східної Європи та Південного Кавказу.