



Нефть, газ и войны: Каспийское море на перепутье

Когда-то Каспийское море было забытой глубинкой, а сегодня оно превратилось в шахматную доску, на которой играют великие державы и новые игроки, а трубопроводы прокладывают невидимые линии фронта по воде и суше. Здесь сталкиваются нефть, газ и амбиции, превращая спокойные воды в потенциальный пороховой погреб.

Стефано ди Лоренцо

сбт 21 мар 2026

На протяжении веков Каспийское море занимало особое положение. Географически расположенное на окраине Европы, оно долгое время считалось спокойным приграничным регионом, где почти ничего значительного не происходило. Однако сейчас ситуация меняется.

Технически говоря, как укажет любой прилежный школьник, Каспийское море — это вовсе не море, а озеро. Это не просто «забавный факт», но и обстоятельство с юридическими последствиями. Занимая площадь примерно 371 000 квадратных километров, Каспий является крупнейшим замкнутым внутренним водоёмом на Земле — больше, чем все пять Великих озёр Северной Америки вместе взятые. Его расположение помещает его на пересечении нескольких геополитических зон: евразийской степи на севере, Кавказа на западе, Центральной Азии на востоке и Иранского нагорья на юге. Однако стратегическое значение бассейна определяется не только географией. Сегодня оно связано с углеводородами в районе Каспия и вокруг него, а также с транспортными коридорами, соединяющими регион с окружающими рынками.

Пять прибрежных государств — Россия, Иран, Казахстан, Туркменистан и Азербайджан — в совокупности контролируют одну из крупнейших концентраций нефтяных и газовых ресурсов за пределами Ближнего Востока. По оценкам, доказанные и вероятные запасы бассейна составляют примерно 48–50 миллиардов баррелей нефти и около 8–8,5 триллионов кубометров природного газа. В глобальном масштабе это значительный объем, хотя и не решающий. Для сравнения: Венесуэла, обладающая крупнейшими в мире доказанными запасами нефти, имеет более 300 млрд баррелей. Одна только Россия обладает примерно 60–100 млрд баррелей доказанных запасов нефти и крупнейшими на планете запасами природного газа, оцениваемыми примерно в 48 трлн куб. м. Таким образом, Каспийский бассейн не может соперничать с Персидским заливом по богатству природных ресурсов, однако его значение в последние годы возросло.

Присутствие России в этом регионе восходит к XVI веку. Когда в 1556 году Иван IV завоевал Астраханское ханство, Москва обрела контроль над нижним течением Волги и выход к Каспийскому морю. С этого момента бассейн стал зоной соприкосновения между Российским государством и Персией. В XVIII и XIX веках серия русско-персидских войн постепенно изменила расклад сил на Кавказе. К началу XIX века Россия обеспечила себе контроль над значительной частью региона благодаря таким договорам, как Гулистанский (1813 г.) и Туркменчайский (1828 г.), которые закрепили угасание персидского влияния к северу от реки Аракс. Таким образом, северное побережье Каспия вошло в состав Российской империи, в то время как южное побережье осталось под властью Персии.

На протяжении большей части XX века Каспийское море по сути функционировало как советско-иранское озеро — двустороннее пространство, совместно используемое Советским Союзом и Ираном. Соглашения, подписанные в 1921 году (Русско-персидский договор о дружбе) и в 1940 году (Договор о торговле и судоходстве), регулировали права на судоходство и рыболовство. Однако вопрос о

морских ресурсах остался в значительной степени нерешенным. Нефтяные месторождения Азербайджана были предметом легенд и позже стали желанной добычей и для нацистской Германии, но за пределами Баку разведка углеводородов в Каспии оставалась ограниченной. Правовой статус морского дна не привлекал особого внимания.

Эта ситуация резко изменилась после распада Советского Союза в 1991 году. На побережье Каспийского моря внезапно появились три новых государства — Казахстан, Азербайджан и Туркменистан, — каждое из которых заявило о своей юрисдикции над недавно обнаруженными морскими месторождениями энергоресурсов, границы которых никогда не были четко определены. Проблема делимитации морского дна быстро стала одним из самых сложных правовых споров в постсоветской Евразии.

Переговоры проходили под влиянием двух противоборствующих принципов. Иран и Россия выступали за модель совместного управления, при которой море находилось бы под совместной администрацией всех прибрежных государств. Такая схема ограничила бы одностороннюю разработку морских нефтяных и газовых месторождений. Азербайджан, Казахстан и Туркменистан, напротив, утверждали, что морское дно следует разделить на национальные секторы в соответствии с модифицированными медианными линиями, что позволило бы каждой стране самостоятельно осваивать ресурсы. Позиция России постепенно изменилась, и в 1996 году она согласилась на установление зон юрисдикции шириной в сорок пять морских миль для каждого прибрежного государства и признала права на добычу нефти в районах национального сектора каждой страны.

Вопрос о правах на добычу был окончательно решен в 2018 году с подписанием Конвенции о правовом статусе Каспийского моря в казахстанском портовом городе Актау после двадцати двух лет переговоров и более пятидесяти встреч между странами: «Суверенитет каждой Стороны распространяется за пределы ее сухопутной территории и внутренних вод на прилегающую морскую полосу, называемую территориальными водами, а также на морское дно и недра в них и воздушное пространство над ними».

Кроме того, было предусмотрено одно важное положение, касающееся безопасности. Право на размещение вооруженных сил в бассейне Каспийского моря ограничено пятью прибрежными государствами, что фактически исключает участие внешних морских держав и не позволяет Каспию превратиться в арену прямого противостояния между НАТО и Россией. Турция, однако, оспорила это соглашение. Военное сотрудничество Турции с прикаспийскими государствами — Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном, которые Турция считает частью

«тюркского мира», — включало поддержку развития и модернизации их военно-морских сил, в том числе судостроения и подготовки личного состава, что было истолковано как часть более широкой турецкой стратегии по расширению своего влияния в архитектуре морской безопасности региона и ослаблению традиционного доминирования России. Турция поощряла и помогала тюркским прикаспийским государствам в укреплении их военно-морских сил, и это углубляющееся сотрудничество описывалось как способствующее сдвигу в региональном военно-морском балансе. Однако в ноябре прошлого года пять прикаспийских государств [подписали соглашение](#), которое отвергало любое иностранное военное присутствие на Каспии и обязывало стороны к расширению военно-морского сотрудничества.

Новые богачи

Экономическая трансформация региона ускорилась после начала разработки крупных морских месторождений углеводородов в 1990-х и 2000-х годах. Казахстан стал крупнейшим производителем нефти в этом бассейне, а объем добычи нефти в стране приближается к 1,8–1,9 млн баррелей в сутки. На значительную долю этой добычи приходится два гигантских месторождения. Месторождение Тенгиз, эксплуатируемое консорциумом «Тенгизшевройл» [под руководством Chevron](#) с такими партнерами, как ExxonMobil и «КазМунайГаз», содержит, по оценкам, от шести до девяти миллиардов баррелей извлекаемой нефти (что делает его шестым по величине нефтяным месторождением в мире) и добывает примерно 600 000 баррелей в сутки. Еще более крупным с геологической точки зрения является морское месторождение Кашаган в северной части Каспийского моря. Кашаган, разработка которого осуществляется международным консорциумом, в состав которого входят Eni, TotalEnergies, Shell и China National Petroleum Corporation, является одним из крупнейших нефтяных открытий, сделанных в мире с 1960-х годов, а его извлекаемые запасы оцениваются примерно в 13 миллиардов баррелей.

Морской сектор Азербайджана также сыграл решающую роль в постсоветской трансформации энергетического ландшафта Каспийского региона. Комплекс «Азери-Чираг-Гунашли», расположенный в 120 км от побережья Азербайджана, эксплуатируется азербайджанской государственной нефтяной компанией SOCAR и BP и составляет ядро нефтяной промышленности страны. С момента начала добычи в конце 1990-х годов этот кластер добыл миллиарды баррелей сырой нефти, а на пике добыча превышала 800 000 баррелей в сутки. Для Европы Азербайджан также является основным экспортером природного газа из Каспийского бассейна благодаря гигантскому месторождению «Шах-Дениз». С

запасами, оцениваемыми примерно в 1,2 трлн куб. м, «Шах-Дениз» обеспечивает базу снабжения для трубопроводной сети, которая связывает Каспий напрямую с европейскими рынками.

В обратном направлении естественным экспортным рынком Туркменистана является Китай. Страна обладает доказанными запасами газа, оцениваемыми примерно в 11–13 триллионов кубических метров, что является одним из крупнейших показателей в мире. Месторождение «Галкыныш» и его сателлиты могут содержать более 27 трлн куб. м газа, что ставит его в ряд крупнейших газовых месторождений, когда-либо открытых. Географическое положение Туркменистана — страна, не имеющая выхода к морю и отделенная от основных рынков огромными расстояниями — исторически ограничивало его экспортные возможности.

В отличие от нефтедобывающих государств Персидского залива, Каспийский бассейн не имеет прямого выхода к открытому океану. Поэтому добываемые в этом регионе углеводороды, прежде чем попасть на международные рынки, должны транспортироваться по протяженным трубопроводным системам, проходящим по территории, где сложилась напряженная политическая обстановка. В данном контексте трубопроводы — это не просто инфраструктура. Они являются сырьем геополитики.

Инфраструктура и рынки

Трубопровод «Баку–Тбилиси–Джейхан», протяженностью почти 1 800 километров, пролегающий от Азербайджана через Грузию до турецкого средиземноморского порта Джейхан, имеет пропускную способность около одного миллиона баррелей в сутки. Его стратегическое значение заключается в том, что он обходит как Россию, так и Иран, позволяя каспийской нефти поступать на мировые рынки, не проходя через территорию ни одной из этих стран. В начале 2000-х годов проект трубопровода поддерживали Соединенные Штаты в рамках более широких усилий по диверсификации маршрутов поставок энергоресурсов из бывшего советского пространства.

Figure 2. Major Caspian oil and natural gas export routes



Source: U.S. Energy Information Administration based on IHS Markit Midstream Database (IHSM EDIN)

Главный экспортный маршрут Казахстана, напротив, проходит через Россию. Трубопровод «Каспийский трубопровод» соединяет нефтяные месторождения западного Казахстана с российским черноморским портом Новороссийск. Его пропускная способность составляет примерно 1,4 млн баррелей в сутки, и по нему транспортируется большая часть казахстанской нефти на экспорт. Хотя трубопроводом управляет международный консорциум, в который входят западные нефтяные компании, российский оператор трубопроводов «Транснефть» сохраняет за собой контрольный пакет акций, что обеспечивает Москве возможность и в дальнейшем оказывать влияние на главный экспортный коридор региона.

Экспорт природного газа из Прикаспийского бассейна приобретает всё большее значение в контексте стремления Европы к диверсификации источников энергоснабжения. Азербайджанский газ поступает на европейские рынки через «Южный газовый коридор», строительство которого было завершено в 2020 году; эта трубопроводная система состоит из Южно-Кавказского газопровода, Трансанатолийского газопровода (TANAP) и Трансатлантического газопровода. В настоящее время система транспортирует около шестнадцати миллиардов кубометров газа в год, из которых около десяти миллиардов кубометров поступают

в Европейский союз, а около шести миллиардов кубометров — в Турцию. Пропускная способность самого TANAP составляет около 16 миллиардов кубометров в год, при этом существуют планы по расширению, которые могут значительно увеличить пропускную способность в будущем.

По сети газопроводов Центральная Азия — Китай туркменский газ поступает на восток через Узбекистан и Казахстан в западные районы Китая. Проектная мощность системы превышает пятьдесят миллиардов кубометров в год.

Несмотря на наличие этих газопроводов, один из наиболее стратегически важных проектов в регионе по-прежнему остается гипотетическим. Предлагаемый [Транскаспийский газопровод](#) соединил бы газовые запасы Туркменистана с экспортной инфраструктурой Азербайджана, проходя по дну Каспийского моря. Теоретически такой газопровод мог бы транспортировать до тридцати миллиардов кубометров газа в год в Европу через Южный газовый коридор. Хотя [Каспийская конвенция 2018 года](#) устранила некоторые правовые препятствия, разрешив строительство газопроводов с согласия только непосредственно затронутых государств, проект по-прежнему сталкивается с политическим сопротивлением со стороны как России, так и Ирана, которые рассматривают его как потенциальную угрозу своему влиянию.

Энергетическая инфраструктура — лишь одно из направлений стратегической трансформации Каспийского региона. Этот бассейн также становится всё более важным узлом в евразийских транспортных сетях, связывающих Европу, Ближний Восток и Азию. Одной из наиболее заметных инициатив является [Транскаспийский международный транспортный маршрут](#), часто называемый «Средним коридором». Эта система соединяет западный Китай с Европой через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Турцию. Объемы грузоперевозок по этому маршруту значительно выросли с 2022 года, поскольку санкции и риски для безопасности, связанные с войной в Украине, нарушили работу традиционных железнодорожных маршрутов, проходящих по территории России.

Путь в Индию

[Международный транспортный коридор «Север–Юг» \(INSTC\)](#) представляет собой реальную мультимодальную грузовую сеть протяженностью около 7 200 км, соединяющую Индию, Иран и Россию по морю, железной дороге и автомобильным дорогам и связывающую Мумбаи с Москвой и северной частью Евразии. Этот коридор призван сократить время транзита и снизить транспортные расходы по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий канал. Он был запущен Индией, Ираном и Россией в 2000 году, а впоследствии расширен за счет

включения ряда соседних государств; в настоящее время грузы перемещаются по взаимодополняющим морским и наземным участкам через Каспийский бассейн и Центральную Азию.



В последние годы объем торговли, осуществляемой через этот коридор, быстро растет. Согласно официальным данным, в 2024 году объем грузов, перевозимых между Индией и Россией по маршруту INSTC, увеличился примерно вдвое, поскольку обе стороны расширили экспорт и усовершенствовали логистику, а чистые транспортные расходы на некоторых участках, по имеющимся данным, резко снизились, а контейнерные перевозки и количество заходов судов возросли. Индийский экспорт, перевозимый по этому маршруту, включает строительные материалы, одежду, рис и пластмассы, а российские грузы, перевозимые по этому коридору, включают бумажную продукцию, пиломатериалы и другие промышленные и продовольственные товары. Общий объем двусторонней торговли

достиг рекордных показателей в 2024 году, при этом Индия стремится использовать эту транспортную связь для сокращения своего торгового дефицита с Россией и диверсификации торговых потоков.

Практическое значение этого коридора заключается в том, что он предлагает альтернативу более длинным морским маршрутам: операторы отмечают, что сроки доставки между ключевыми портами вдоль МТКС могут быть значительно короче, чем при прохождении через Суэцкий канал, а модернизация инфраструктуры — включая расширение портов на Каспии и строительство новых железнодорожных ветвей через Иран — призвана повысить пропускную способность и надежность. Хотя экспорт энергоресурсов по-прежнему осуществляется преимущественно по традиционным морским маршрутам, МТКП позиционируется как стратегическое логистическое звено для более широкого спектра промышленных и сельскохозяйственных товаров, а его текущее развитие продолжает определять его роль в российско-индийской торговле.

Сложное соотношение сил

Динамика сил в Каспийском море остается относительно сдержанной по сравнению с другими морскими регионами, однако стратегическая конкуренция усиливается. Россия долгое время была крупнейшей военно-морской силой в бассейне благодаря своей Каспийской флотилии, штаб-квартиры которой находятся в Астрахани и Каспийске. Флотилия продемонстрировала радиус действия в 2015 году, когда [российские военные корабли впервые запустили крылатые ракеты «Калибр» с Каспия по целям в Сирии](#). Впоследствии многие удары по Украине наносились с Каспия.

Другие прибрежные государства укрепили свой военно-морской потенциал в первую очередь для защиты морских энергетических объектов и морских транспортных путей. Однако в январе этого года [российские нефтяные платформы на Каспии стали целями украинских ударов](#).

Однако геополитика Каспийского региона — это не только вопрос грубой силы. Отношения между Россией и Азербайджаном наглядно демонстрируют изменчивый характер политики в регионе. Отношения между Россией и Азербайджаном раньше строились скорее на прагматизме, логистике и транзитной инфраструктуре, чем на идеологическом сближении. Азербайджан занимает ключевую позицию в развитии транспортного коридора «Север–Юг», связывающего Россию с Ираном и Персидским заливом. В то же время растущая интеграция Баку с Турцией и его роль поставщика природного газа в Европу привели к ослаблению традиционного влияния России на Южном Кавказе.

В декабре 2024 года вблизи Грозного пассажирский самолёт авиакомпании «Азербайджанские авиалинии» был по ошибке сбит российскими средствами ПВО; хотя повреждённый самолёт сумел долететь до окрестностей Актау на побережье Каспийского моря, его аварийная посадка не удалась, и в результате крушения погибли 38 человек. Этот инцидент стал непосредственным поводом для самого серьёзного кризиса в отношениях между Россией и Азербайджаном за последние десятилетия. Президент Азербайджана Ильхам Алиев публично обвинил Москву в ответственности за случившееся и в умышленном запутывании ситуации. В последующие месяцы Баку закрыл российские культурные учреждения и стал использовать все более конфронтационный дипломатический тон. Ситуация еще более обострилась в 2025 году, когда российские правоохранительные органы начали преследовать этнических азербайджанцев, а гибель задержанных в местах содержания под стражей вызвала ответные рейды азербайджанских властей против связанных с российским государством структур в Баку. Азербайджан перешел от осторожной политики балансирования к открытому противостоянию.

Однако противостояние оказалось недолгим: к октябрю 2025 года прямая встреча Владимира Путина и Ильхама Алиева привела к официальному снижению напряжённости: Москва признала свою ответственность за инцидент с самолётом и предложила компенсацию, а обе стороны незаметно отменили ответные меры. Кризис привёл не к разрыву отношений, а к прагматичной перезагрузке: ключевые стратегические связи сознательно сохранялись даже в разгар напряжённости, что свидетельствовало о взаимных ограничениях на эскалацию. К началу 2026 года отношения стабилизировались на более низком, но функциональном уровне, характеризующемся не столько доверием, сколько управляемым сосуществованием при сохраняющейся взаимозависимости.

Готовность Баку вступить в конфронтацию с Москвой, а затем восстановить рабочие отношения подчеркнула его растущую стратегическую автономию — ту самую автономию, которую Азербайджан также отстаивает в своих более сложных и структурно противоречивых отношениях с Ираном. Напряженность в отношениях между Азербайджаном и Ираном во многом обусловлена историческими претензиями, а в последнее время — противостоящими концепциями региональной транспортной интеграции. Азербайджан и Турция поддерживают [создание сухопутного маршрута через южную Армению, соединяющего материковый Азербайджан с эксклавом Нахчыван и далее с Турцией](#). Иран выступает против этого плана, поскольку он может снизить важность страны как транзитного коридора между Кавказом и Ближним Востоком. Несмотря на политические трения, сотрудничество сохранялось в нескольких практических областях, в частности в транспортных проектах, связанных с коридором «Север–Юг». По

крайней мере, до последней войны с Ираном, в ходе которой Азербайджан стал мишенью ответных ударов Ирана за поддержку Израиля. Около 40% нефти Израиля поступает из Азербайджана.

Фактор Турции

В последние годы отношения между Россией и Ираном значительно укрепились, поскольку обе страны сталкиваются с масштабными западными санкциями. Москва и Тегеран выстроили прагматичное партнерство, основанное на торговле энергоресурсами, военных технологиях и транспортной инфраструктуре. Однако у этого партнерства есть и свои ограничения.

Еще одним крупным игроком в регионе является Турция. Несмотря на многочисленные разногласия, Турции удается поддерживать прагматичные отношения как с Ираном, так и с Россией. Хотя страна не имеет выхода к Каспийскому морю, она стала одним из наиболее влиятельных внешних игроков в каспийском регионе. Анкара рассматривает Азербайджан как стратегического партнера и стремится позиционировать себя в качестве западного выхода для каспийских углеводородов. Азербайджанский газ поступает в Европу по Трансанатолийскому газопроводу, который пересекает территорию Турции, а затем соединяется с Трансадриатическим газопроводом. Однако на данный момент объемы, поставляемые по этому коридору, остаются скромными по сравнению с потоками газа, которые Россия когда-то поставляла в Европейский союз.

Таким образом, Каспийское море превратилось в стратегическую шахматную доску. Азербайджан, Казахстан и Туркменистан лавируют в паутине взаимозависимостей, балансируя между интересами России, Ирана, Турции, Китая и Европы, в то время как Иран и Россия укрепляют своё присутствие через устойчивые к санкциям партнерства и военное влияние. Даже не имея выхода к открытому океану, этот бассейн стал опорой евразийской взаимосвязанности. В этом нестабильном пространстве альянсы носят прагматичный и изменчивый характер, соперничество является едва заметным, но постоянным, а правовые рамки обеспечивают лишь видимость стабильности. Каспийское море больше не является тихим озером на карте.

ТЕГИ СТАТЬИ:

Азербайджан Европа Иран Казахстан Россия Туркменистан Российская империя
Советский Союз Китай Индия Шеврон ExxonMobil НАТО КазМунайГаз Eni
TotalEnergies Ракушка Китайская национальная нефтяная корпорация Путин, Владимир
Алиев, Ильхам Турция Соединенные Штаты Украина Анализ