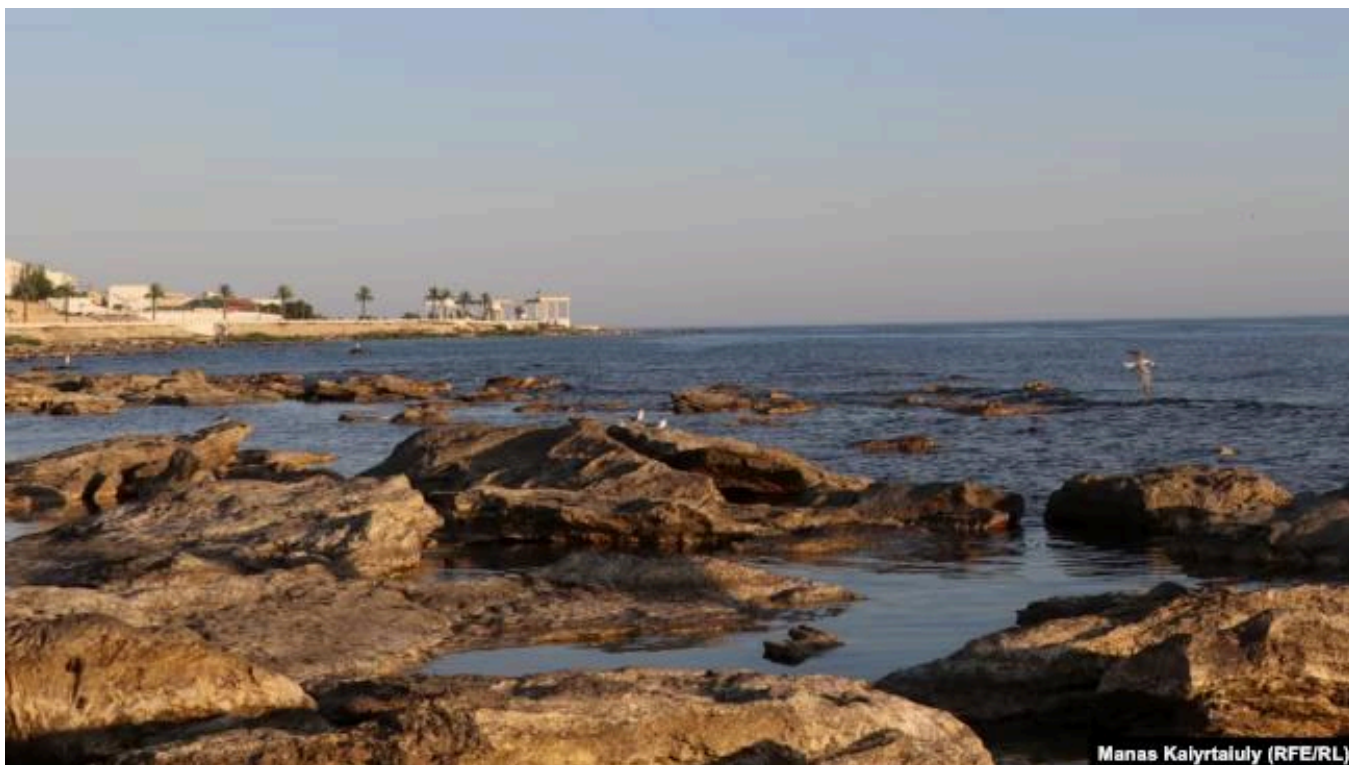


ОРТАЛЫҚ АЗИЯ

Суалып бара жатқан Каспий және оның әскери маңызы: жағалаудағы елдер нені айтып, нені бүгіп қалды?

Азаттық Азия

9 қазан 2026 жыл, 14:41



Manas Kalyrtaluly (RFE/RL)

Каспий теңізі, Ақтау, Маңғыстау облысы

Түркіменстанда өтіп жатқан Каспий экологиялық саммитінде әлемдегі ең ірі тұйық су айдынының бүгіні мен ертеңі талқыланды. Каспийдің қазіргі ахуалы алаңдатарлық күйге жеткені түрлі халықаралық мінберлерден бірнеше жылдан бері айтылып келеді. Алайда осы талқылаулар жағалаудағы мемлекеттердің теңіз байлығын пайдалану саясатын өзгерте ала ма? Өйткені Каспий бүгінде жай ғана

көлік дәлізінің бөлігі емес, маңызды әскери-логистикалық нысанға айналып барады.

Осы аптада Түркіменстанның "Аваза" туристік аймағы бірнеше ірі халықаралық басқосудың орталығына айналды. 8 қазанда мұнда Орталық Азия мемлекеттері басшылары мен Әзербайжан президентінің консультативтік кездесуі өтсе, 9 қазанда ТМД елдері лидерлерінің отырысы және Каспий экологиялық саммиті ұйымдастырылды. Экологиялық жиынға Каспий жағалауындағы бес мемлекеттің – Қазақстан, Ресей, Әзербайжан, Иран және Түркіменстан басшылары жиналмақ.

Экологиялық саммиттің негізгі өзегі – Каспийдің жай-күйі, оның экожүйесін сақтау және табиғи ресурстарын ұтымды пайдалану мәселесі. Жиын өтетін жердің таңдалуы да тегін емес: "Аваза" күн санап суалып бара жатқан теңіздің шығыс жағалауында орналасқан. Теңіз суы бұл тұста шипажай мейманханаларынан жылда 10-30 метр алыстап бара жатыр.

Каспийдің тайыздануы экологияның ғана емес, осы су жолын болашақта пайдаланудың келешегіне де кері әсер тигізе бастады. 2025 жылы Каспий деңгейі шамамен 29,4 метрге дейін, 1977 жылы тіркелген тарихи ең төменгі шегінен де түсіп кетті. Ресей Ғылым академиясының Ширшов атындағы Мұхиттану институтының 2026 жылы жариялаған зерттеу [дерегіне](#) сүйенсек, 1996 жылдан 2025 жылға дейінгі аралықта су айдыны көлемі шамамен 28,6 мың шаршы шақырымға, яғни 7,4 пайыз тарылған.



Каспий жағалауы. Ақтау, 15 сәуір, 2026 жыл

Бұл табиғи өзгерістер кеме қатынасына тікелей әсер етеді. Қазақстанның Ақтау және Құрық порттарында теңіз түбін тереңдету жұмыстары жүргізіліп жатыр, су деңгейі төмендеуі салдарынан кемелерге жүкті толық тиемей шығуға тура келеді. Бұл мәселе – Транскаспий халықаралық көлік бағытын, яғни Орта дәлізді дамытуға кіріскен Қазақстан үшін аса өзекті сынақ болып тұр.

Орта дәліз Қытайды Орталық Азиямен, одан әрі теңіз арқылы Қазақстан мен Әзербайжанды, ал ары қарай Кавказ бен Түркия арқылы Еуропа нарықтарымен байланыстырады. Астана мен Баку, сондай-ақ олардың серіктестері үшін бұл – Ресейді айналып өтіп, сауда мен тасымалды әртараптандырудың негізгі бағыттарының бірі. Сондықтан Каспий тартылған сайын дәліз инфрақұрылымын ұстап тұруға жұмсалатын ресурстар көлемі де еселене түспек.

Мәселен, 2026 жылы Ақтау портында акваторияны тереңдету жұмыстары **басталып** та кетті. Бұл шаралардан кейін кеме өтетін тұстағы тереңдік 6-7 метрге дейін ұлғаюы тиіс. Сонымен бірге Қазақстан Транскаспий бағытының өткізу қабілетін одан әрі арттырудан үмітті.



Каспий теңізінің түркіменстандық жағалауының спутниктен түсірілген суреттері

Лондондағы Central Asia Due Diligence атты сараптама ұйымының жетекшісі, саясаттанушы Әлішер Илхамов дәл осы судың тартылуы мен жүк кемелері қатынасының артуы мәселені бұрынғыдан да күрделі қылып отыр деп есептейді.

"Кейінгі уақытта күрт ушыққан Каспийдің тайыздану мәселесі оны кеме қатынасында пайдалану мүмкіндігіне тікелей қауіп төндіріп отыр. Әсіресе Ресей Қара теңіз бағыттарын өз мұнайы мен астығын экспорттауға пайдалану мүмкіндігінен іс жүзінде айырылған тұста бұл қатты сезіледі. Каспийге құятын негізгі өзендер – Еділ, Құр және Жайық түрлі су шаруашылығы қажеттігіне шектен тыс қарқынды пайдаланылып келеді. Соның салдарынан, сондай-ақ жаһандық климаттың өзгеруі мен өзен суының булану процесінің жеделдеуіне байланысты, бұрынғы жылдармен салыстырғанда Каспийге құйылатын су көлемі әлдеқайда азайып кетті" дейді ол.

Сарапшының сөзінше, теңіздің таяздануынан негізгі порттар маңындағы кейбір фарватерлерге ірі кемелер мен танкерлер кіре алмай қалды. Ал мәселені теңіз түбін тереңдете қазып шешу аса қымбатқа түспек.

Әйткенмен Каспий қазір тек қана сауда-саттық мақсатында немесе келешегі зор көлік жобаларының бір бөлігі ретінде қолданылып отырған жоқ.

| Экологиялық күн тәртібінен тыс мәселе

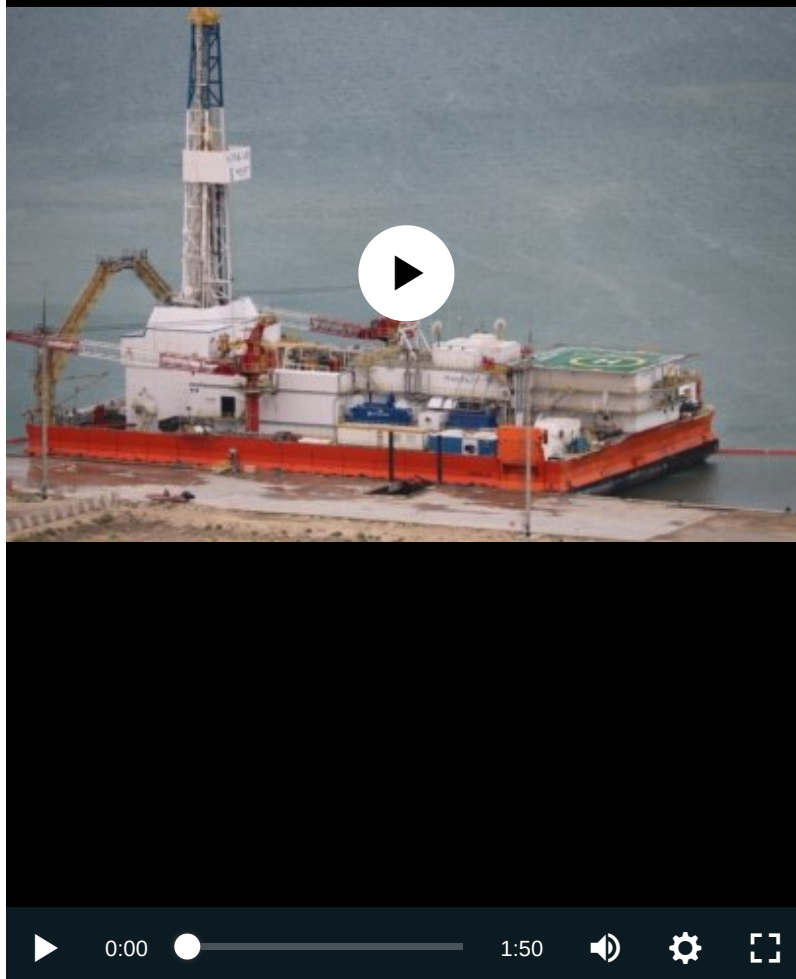
Ресей Украинаға қарсы кең көлемді соғыс бастағалы бері Каспий теңізін бірнеше рет Украина аумағына соққы жасауға пайдаланды. 2022 жылы Ресей Каспий акваториясынан зымырандар ұшырды. Сол жылы өткен Каспий саммитінде жағалаудағы бес мемлекет теңізді бейбіт мақсатта пайдалану қағидатын тағы бір мәрте растағанымен, көшбасшылардың ешбірі Ресейдің зымыран атқылау әрекеттерін ашық көтермеді.

Бұл жайт 22 жылға созылған келіссөздерден кейін, 2018 жылы қабылданған Каспий конвенциясы аясында ерекше оғаштау көрінді. Құжаттың 3-бабында Каспийді тек бейбіт мақсатта пайдалану, оны бейбітшілік, тату көршілік, достық пен ынтымақтастық аймағына айналдыру қарастырылған. Оған қоса, күш қолданбау, қауіпсіздік пен тұрақтылықты қамтамасыз ету, әскери саланы барлық тараптың мүддесін ескере отырып дамыту және үшінші елдердің қарулы күштерінің қатысуына жол бермеу қағидаттары да бекітілген еді.

Алайда құжатта бірқатар шектеу де бар. 2022 жылы Азаттық Азияға берген сұхбатында Варминско-Мазур университетінің құқық және басқару факультетінің профессоры Михал Петкевич түсіндіргендей, конвенция ең алдымен тек Каспий жағалауындағы бес мемлекеттің арасындағы қарым-қатынасты **реттейді**. Сондықтан Ресейдің Украинаға қарсы соғысында Каспийді пайдалануы келісімді бұзу болып санала ма, жоқ па деген сұраққа бірден нақты жауап беру қиын.

Каспий дәлізге айнала ма?

(с) Азат Еуропа / Азаттық Радиосы



[↓ Жүктеп алу](#) ✓

Бұған қоса, тағы бір маңызды нәрсе бар. Ресей конвенцияны 2019 жылы бекітті, Қазақстан, Әзербайжан мен Түркіменстан да ратификациялады. Ал Иран көпке дейін созып келді, соның салдарынан құжат ресми түрде күшіне енбеді – өйткені конвенция талабы бойынша, бес мемлекет те ратификациялауы қажет. Тегеран тек 2026 жылдың тамыз айында құжатты ратификациялау процедурасы басталғанын мәлімдеп, оны парламент қарауына жолдады, алайда түпкілікті шешім әлі қабылданған жоқ.

Осылайша, конвенцияға қол қойылғаннан кейін сегіз жыл өтсе де, Каспийдің геосаяси әрі әскери рөлі күрт өзгеріп жатқан шақта, құжаттың толық күшіне ену мәселесі әлі күнге дейін күн тәртібінен түспей келеді.

2026 жылдың сәуір айында Астанада өткен өңірлік экологиялық саммитте президент Қасым-Жомарт Тоқаев Қазақстан Каспийдің тартылуы мен тозуының алдын алуға бағытталған мемлекетаралық бағдарлама әзірлегенін және Каспий теңізі ғылыми-зерттеу институтын құрғанын мәлімдеді. Ол халықаралық ұйымдарды бірегей су айдынын сақтап қалуға бағытталған осы қадамдарды қолдауға шақырды.

Тоқаев Каспийді әскери мақсатта пайдалану мәселесін де сөзге қосты, бірақ нақты ешбір елдің атын атамады. "Каспий өңірінде қарулы күштерді кез келген түрде қолдануға тыйым салынуы әрі оған мүлдем жол берілмеуі тиіс" деп мәлімдеді Тоқаев.



Ресейдің әскери кемелері Каспийде жаттығу өткізіп жатыр. 2021 жылдың сәуір айындағы фото

Сарапшылар Каспий жағалауындағы елдердің Ресейге қатысты сақтық танытуын олардың экономикалық мүдделерімен байланыстырады. 2025 жылы Мәскеу Қазақстанға ең көп тауар тасымалдаған мемлекет болды – ел импортының 29,7 пайызы соның үлесіне тиесілі. Ал Қазақстан экспортындағы Ресейдің үлесі – 10,3 пайыз. Бұдан да маңыздысы – Қазақстанның мұнай экспортының шамамен 90 пайызы Ресей арқылы өтетін құбыр желісімен тасымалданады.

Әрине, мұндай тәуелділік аймақ елдерінің өз мүддесі жоқ дегенді білдірмейді. Бірақ бұл жағдай Каспийдің қауіпсіздігі мен оны әскери мақсатта пайдалану аймақ елдері үшін неліктен экология мәселесіне қарағанда әлдеқайда өткір екенін аңғартады.

| Әскери маңызы бар су айдыны

Теңіздің әскери-логистикалық рөлі күн өткен сайын айқындалып келеді. 2026 жылдың тамызында Азаттық Азия Каспий теңізі Батыс санкциясына ұшыраған екі одақтас ел – Ресей мен Иранның кеңейіп келе жатқан әріптестігінде маңызды логистикалық дәлізге айналуы мүмкін деп жазған.

NBC News телеарнасы Ресейдің Иранға әскери жүк жөнелту үшін Каспий теңізін пайдаланып отырғанын айғақтайтын құжат туралы хабарлаған, оның түпнұсқа екенін Батыс шенеунігі растаған еді. Дегенмен жекелеген кемелердің нақты қандай жүк тиегені белгісіз қалатындықтан, жалпы тасымал ағынындағы әскери жүктің үлесін дөп басып анықтау мүмкін емес.

Saratoga қорының президенті Глен Ховард Каспий теңізінің "Ресей үшін де, Иран үшін де қос бағыттағы табиғи әрі сенімді жабдықтау арнасы" екенін атап айтады.

Бұл бағыт ең алдымен географиялық жағынан тиімді көрінеді. Каспийден мұхитқа тікелей шығар жол жоқ, яғни Батыс елдерінің әскери кемелері оның акваториясына ене алмайды.

Ресейлік жүкті Оля және Астрахань порттары арқылы оңтүстікке – Иран жаққа кедергісіз тасымалдауға болады. Сарапшылар бұл бағыт мейлінше қауіпсіз әрі көзден таса жол деп санайды. Сонымен қатар тек қана әскери жүк емес, Ресей мен Иран арасында Каспий арқылы астық пен өзге де коммерциялық тауарлар тасымалданады.



Официальный сайт порта Оля (Courtesy Photo)

Оля портында тұрған Ресейдің жүк кемесі. Астрахань облысы (архивтегі фото)

Дәл осы жерде экологиялық және әскери-стратегиялық мәселелер тоқайласады. Осы бір су айдыны Орта дәлізді дамыту үшін қажет, сонымен бірге Ресей-Иран арасындағы жүк тасымалы үшін маңызы артып бара жатқан арнаға айналып отыр. Ал оның физикалық ахуалы нашарлап барады: кеме қатынасын сақтап қалу үшін Каспий жағалауындағы елдер теңіз түбін тереңдетуге және порттарды күтіп ұстауға қомақты қаржы шығаруға тура келеді.

2026 жылдың шілдесінде тағы ерекше оқиға болды: Украина күштерінің дрондары Каспий теңізіндегі Иранның коммерциялық кемесіне тиіп, Тегеран бір теңізші қаза тауып, тағы біреуі жараланғанын хабарлады.

Украина президенті Владимир Зеленский бұл оқиға жайлы сөзінде Киев әскери жүк тасымалдауға қатысы бар кемелерге ғана соққы жасады деп мәлімдеді. Ал Түркіменстан ешбір тараптың атын атамастан, мұндай әрекеттерге жол беруге болмайтынын мәлімдеп, Каспий тек бейбітшілік, келісім мен тату көршілік теңізі болып қалуға тиіс екенін қадап айтты.

Turkmen.news тәуелсіз басылымының негізін қалаушы әрі бас редакторы Руслан Мятиев Ашғабаттың осы реакциясындағы айырмашылыққа назар аударады:

"Тіпті халықаралық оқиғалар жөнінде сирек үн қататын бейтарап Түркіменстанның өзі осы жайлы арнайы мәлімдеме жасады" дейді ол. Алайда,

сарапшының айтуынша, бұған дейін Ресей Каспийден Украина аумағына зымыран жаудырған кезде Ашғабат дәл мұндай ашық реакция білдірмеген еді.

Түркіменстанның ресми бейтарап мәртебесін ескерер болсақ, мұндай сақтық танытуы түсінікті де. Алайда шілдедегі оқиға Каспийден тым шалғайда басталған соғыстың осы теңіз акваториясындағы кемелер мен жүк тасымалы бағыттарына да тікелей қауіп-қатер төндіре алатынын көрсетіп берді. Бұл жағдай Каспий маңындағы өзге мемлекеттер үшін де күрделі мәселе туғызып отыр.

Қазақстан мен Әзербайжан Каспий теңізі жүк тасымалы бағытының негізгі өзегі саналатын Орта дәлізді кеңейтуге мүдделі. Ал Ресей мен Иран дәл осы су айдыны арқылы өздерінің жүк тасымалы бағыттарын дамытып жатыр. Әртүрлі сауда және жабдықтау жүйелері үшін Каспийдің маңызы артқан сайын, оның суын пайдалану төңірегіндегі мүдделер тоғысы да шиеленісе түспек.

"Күш тең емес, бірақ наразылық өрши түседі"

Авазадағы жиынның ресми күн тәртібі ең алдымен экологиялық мәселелерге құрылған. Бес мемлекет Каспийді сақтап қалу, оның биоалуандығы мен табиғи әлеуетін ұтымды пайдалану жайын талқылап жатыр. Бұл – жағалаудағы елдер үшін ортақ ынтымақтастыққа жол ашатын әрі едәуір қауіпсіз тақырып.

"Қазіргі экологиялық күн тәртібі әскери аспектіге тікелей тиісе қоюы екіталай. Негізінен Каспийдің тайыздануы, биоалуандығын сақтау және осыған ұқсас түйткілі мәселелер сөз болады. Алайда бұл бағытта қандай да бір нақты әрі пәрменді шаралар қабылданады деп ойламаймын" дейді Руслан Мятиев.

Ал Каспийдің әскери-стратегиялық қыры – әлдеқайда өткір тақырып. Ол Ресей мен Иранмен арадағы қарым-қатынасқа, аймақ қауіпсіздігі мен халықаралық құқық талаптарына, сондай-ақ жағалаудағы бес елдің бір-біріне қабыспайтын сан түрлі мүдделеріне тікелей қатысты.

Әлішер Илхамовтың пікірінше, Каспийге түсетін салмақтың артуы ахуалды одан әрі күрделендіре түспек.

"Жүк кемелері қатынасында Каспийге түсер салмақ күрт артып, әлі де ұлғайып жатыр, – деді сарапшы. – Бұл бір жағынан Украина қарулы күштерінің Ресейдің логистикалық нысандарына жасаған соққыларымен байланысты болса, екінші жағынан Транскаспий сауда-логистика жобасын дамыту жоспарларынан туындап отыр".

Сарапшының пайымдауынша, дәл осы себепті Ресей үшін кеме қатынасын сақтап қалу мәселесі аса маңызды түйткілге айналып отыр.

"Сондықтан да бұл саммитке Путиннің өзі келіп сөз сөйлемек. Бәлкім, ол Каспий жағасындағы бес елді ең маңызды стратегиялық бағыттарда теңіз түбін тереңдету жұмыстарының шығынын тең бөлісуге көндіруге тырысатын шығар" деп топшылайды сарапшы.

Бірақ Каспийге артылған жүктің ұлғаюы тек экономика мен кеме қатынасына байланысты емес. Бұл теңіз маңындағы елдердің өзара қарым-қатынасына да салқынын тигізуі мүмкін. Өйткені әр мемлекет бұл су айдынын түрлі мақсатта пайдаланып отыр және олардың мүдделері бір жерден шыға бермейді.

Мягтеев таяу болашақта Каспий елдері арасында тікелей қақтығыс бола қоймайды деп санайды. Дегенмен, оның пікірінше, ішкі шиеленіс біртіндеп күшейе түсуі мүмкін.

"Бұл тікелей әскери қақтығысқа әкеле қоймас, өйткені күш тең емес. Бірақ қазірдің өзінде наразылық бар және ол тек күшейе береді" дейді ол.

Сарапшы соның бір мысалы ретінде Түркіменстан кезігіп отырған кедергілерді атайды: соғыс қимылдарының кесірінен бұл ел өз мұнай-химия өнімдерін Азов және Қара теңіз нарықтарына шығару үшін Еділ-Дон арнасы арқылы өтетін солтүстік бағытты бірнеше жылдан бері пайдалана алмай отыр.

Осы тұрғыдан алғанда, Аваздағы экологиялық саммитке Каспийге кеңірек көзқараспен қарауға – оны сақтап қалуды қажет ететін табиғи айдын ретінде ғана емес, сонымен бірге экологиялық, көлік, экономикалық және әскери-стратегиялық мүдделер бір арнада тоғысып, бетпе-бет келген күрделі геосаяси кеңістік деп ұғынуға тура келеді.

Айдар

ЖАЛПЫ АРХИВ

ЭКОНОМИКА

ОРТАЛЫҚ АЗИЯ