

Транспортная инфраструктура как основа мобильности НАТО в Европе: ключевые направления и форматы развития

Тигран Хачатурович Мелоян, НИУ ВШЭ, Москва, Россия

Контактный адрес: tmeloyan@hse.ru

АННОТАЦИЯ

С 2017 г. государства ЕС и НАТО ведут дискуссию о формировании «военного Шенгена», подчеркивая важность интеграции усилий для оперативного реагирования на потенциальные кризисы на восточном фланге альянса. В условиях обострения противоречий между Россией и Западом данная тема обретает еще большую актуальность. Цель настоящего исследования – определить роль транспортной инфраструктуры, прежде всего автомобильной и железнодорожной, в обеспечении военной мобильности НАТО в Европе, а также рассмотреть основные направления и форматы сотрудничества в данной области. Особое внимание в работе уделяется проектам «Инициативы трех морей» (*Via Carpatia, Via Baltica, Rail-2-Sea*), инициативам в рамках Трансъвропейской транспортной сети (*TEN-T*) и программам Постоянного структурированного сотрудничества по вопросам безопасности и обороны (*PESCO*).

На основе концепции секьюритизации автор демонстрирует механизмы, через которые гражданские проекты приобретают военную значимость, формируя инфраструктуру двойного назначения. Сделан вывод о том, что военная мобильность становится ключевой точкой для углубления сотрудничества ЕС и НАТО и открывает новые стратегические возможности для альянса, способствуя быстрой переброске войск и техники к российским границам. Целевая задача ЕС и НАТО – к 2030 г. сформировать в Европе транспортную инфраструктуру, полноценно функционирующую для удовлетворения военных нужд. В среднесрочной перспективе это может создать дополнительные вызовы для России. Соответственно, в заключительной части статьи предлагаются различные пути реагирования.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

транспортная инфраструктура, военная мобильность, НАТО, стратегическая ось «Север – Юг», стратегическая ось «Запад – Восток», фланговые «точки входа», «Инициатива трех морей», Трансъвропейская транспортная сеть (TEN-T), Постоянное структурированное сотрудничество (PESCO)

В свете нарастающей конфронтации России и Запада трансграничное логистическое сотрудничество стран НАТО становится предметом пристального внимания. Государства – члены альянса стремятся устранить препятствия для военных перемещений из Северной Атлантики в Европу и через нее. На первый план выходит все большее число инициатив, направленных на модернизацию транспортной инфраструктуры и снятие бюрократических барьеров. Последнее должно способствовать сокращению времени передвижения по автомобильным, железнодорожным, воздушным и водным путям.

Развитию трансграничного логистического сотрудничества способствуют следующие обстоятельства. Во-первых, конфликт на Украине указал на потенциально уязвимые места военно-политического блока и подчеркнул для государств-членов важность быстрого развертывания сил через границы. Иными словами, «российская угроза» вновь стала основным мотивом консолидации НАТО и стимулом к выработке общего вектора преобразований в сфере транспортной логистики с учетом военных потребностей. Во-вторых, увеличение территории альянса за счет включения новых членов сказывается на гибкости реагирования, поскольку увеличиваются расстояния, которые требуется преодолеть силам НАТО, чтобы осуществить развертывание в случае кризиса.

С 2022 г. вопрос мобильности является приоритетом национальной безопасности ряда европейских государств – помимо того, что с 2018 г. Европейская комиссия представила два Плана действий по повышению военной мобильности ЕС¹. Оба плана направлены на устранение физических, процедурных и нормативных препятствий, затрудняющих передвижения военных. В них также подчеркивается важность сотрудничества между государствами-членами, институтами ЕС и НАТО. Свое отражение тема военной мобильности также нашла в «Стратегическом компасе» – первой «белой книге» ЕС по обороне, принятой в марте 2022 года². В оборонной стратегии говорится, что в контексте СВО на Украине возросла необходимость существенного повышения уровня военной мобильности европейских вооруженных сил как в самой Европе, так и за ее пределами. Особую значимость обретает «укрепление транспортной инфраструктуры двойного назначения по всей трансъевропейской транспортной сети путем тесного сотрудничества с НАТО и другими партнерами в целях обеспечения быстрого и бесперебойного перемещения военного персонала, материальных средств и оборудования для оперативного развертывания и проведения учений»³.

О расширении возможностей ЕС в сфере безопасности и обороны и выходе взаимодействия с НАТО в практическую область свидетельствует также то, что с 2018 г. военная мобильность является частью программ сотрудничества Североатлантического альянса и Европейского союза в рамках Постоянного структурированного сотрудничества по вопросам безопасности

1 "Joint Communication to the European Parliament and the Council on the Action Plan on Military Mobility," European Commission, March 28, 2018, accessed February 15, 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018JC0005>; "Joint Communication to the European Parliament and the Council. Action Plan on Military Mobility 2.0," European Commission, November 10, 2022, accessed February 15, 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022JC0048>.

2 "A Strategic Compass for Security and Defence," European Union, March 2022, accessed February 15, 2025, https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/strategic_compass_en3_web.pdf.

3 Ibid., 29.

и обороны (*PESCO*)¹. Более того, в третьей Совместной декларации ЕС – НАТО военная мобильность определяется как одна из областей, в которой был достигнут «беспрецедентный прогресс» (наряду с противодействием киберугрозам и гибридным угрозам, оборонной промышленностью и исследованиями, борьбой с терроризмом и т.д.)². По сути, ЕС и НАТО нацелены на установление взаимодополняющих отношений, когда первый фокусируется на нормативно-правовых вопросах и инфраструктуре, а вторая занимается оперативными аспектами, внося вклад в разработку и обновление военных требований. Настоящий подход, основанный на принципе «разделения труда», призван обеспечить еще более быстрое и эффективное реагирование на возможные кризисы, возникающие как внутри НАТО, так и за пределами зоны его ответственности.

К числу основных российских авторов, занимающихся изучением военной логистики НАТО, можно отнести С.С. Чеботарева и Ю.В. Попову. Они рассматривают вопрос тылового обеспечения войск НАТО, концентрируясь на системе складского обеспечения альянса и управлении запасами вооружений, боеприпасов, топлива, продовольствия и др.³ Обеспечение военной мобильности НАТО для быстрого развертывания сил в Балтийском регионе частично отражено в работах Ю.М. Зверева⁴. В техническом плане текущее состояние военной мобильности в европейских странах НАТО рассмотрено в коллективной публикации И.В. Музыкина, Д.А. Тращенко и А.Ю. Рябченко⁵. Так, ими была изучена проблема инфраструктурных и нормативно-правовых барьеров, которые препятствуют повышению уровня военной мобильности в Европе. Наконец, о важном значении логистического обеспечения операций НАТО вне зоны их действия пишет П.В. Довгелевич, приводя в качестве примера балканский и афганский опыт⁶.

Все чаще военная мобильность рассматривается как сфера общих интересов НАТО и ЕС, подтверждение чему можно найти в материалах А.А. Громыко и А.В. Манойло. Так, в статье А.А. Громыко, посвященной дилеммам концепции Европейского оборонного союза (ЕОС) и вопросу сопряжения европейского политико-военного строительства с деятельностью НАТО, подробно рассматриваются такие военные приготовления, как создание «оборонного Шенгена»⁷. Что касается работы А.В. Манойло, то в ней приводятся потенциальные достижения в рамках *PESCO*, в частности в области упрощения процедур перемещения войск между европейскими странами⁸. Проблему общих интересов ЕС и НАТО в сфере военной мобильности и распределения обязанностей исследует А.А. Алешин⁹. В работе Д.А. Данилова отдельно рассматриваются основные положения «Плана действий по военной мобильности» 2017 г., а также то, как к принятию данного документа продвигалась Еврокомиссия¹⁰.

1 Chihai Mihai, "Advancing Military Mobility in Europe: An Uphill Battle," European Policy Centre, April 11, 2023, accessed January 20, 2025, <https://www.epc.eu/en/Publications/Advancing-military-mobility-in-Europe-An-uphill-battle-4feafc>.

2 "The Third Joint EU-NATO Declaration," European Parliament, January 10, 2023, accessed February 15, 2025, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/739333/EPRS_ATA\(2023\)739333_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/739333/EPRS_ATA(2023)739333_EN.pdf).

3 Чеботарев, Попова 2015.

4 Зверев 2021.

5 Музыкин et al. 2019.

6 Довгелевич 2020.

7 Громыко 2019.

8 Манойло 2020.

9 Алешин 2022; Алешин 2024.

10 Данилов 2018.

Хотя вопросу мобильности НАТО посвящено внушительное количество исследований, в них не встречается систематизация современных европейских транспортных проектов двойного назначения. Прежде всего речь идет о железнодорожной и автомагистральной инфраструктуре, которая приобрела особую значимость на фоне событий на Украине. Упускается из виду формирование новых стратегических осей, по которым может осуществляться переброска солдат и военной техники. В большинстве случаев распространено представление о стратегической оси «Запад – Восток», с которой отождествляются проекты, являющиеся частью Трансъвропейской транспортной сети, но теряются из виду инициативы, реализуемые вне рамок ЕС и формирующие другую стратегическую ось «Север – Юг». Таким образом, автор ставит перед собой задачу заполнить имеющуюся лауну в отечественной литературе, уделив внимание систематизации транспортных проектов, находящихся в стадии проектирования и строительства. Такой подход поможет сформировать полноценное представление о том, как в итоге может выглядеть единая европейская транспортная сеть, обеспечивающая потребности НАТО у российских границ.

Для заполнения имеющегося пробела автор обращается и к зарубежным исследованиям, где роль транспортной инфраструктуры в повышении военной мобильности НАТО в содержательном плане представлена шире, чем в российских, хотя они все так же не предполагают систематизацию новых проектов в логике двух стратегических осей. Так, А.Л. Тюдор¹ и Е. Бижевски² предпринимают попытки выстроить ось «Север – Юг», но делают это без учета и сравнения с осью «Запад – Восток». В своих работах оба автора рассматривают перспективы партнерства в области безопасности и развития региональной транспортной инфраструктуры в рамках «Инициативы трех морей». Отдельного упоминания заслуживает материал С. Костера, который показывает, как НАТО адаптируется к текущим угрозам с точки зрения логистики и какие препятствия альянс должен преодолеть в этой связи³. Данной проблеме уделяют внимание Я. Компан и М. Хрнчар, но делают это применительно к восточному флангу НАТО⁴. Также стоит обратить внимание на исследования Й. Барчика и П. Чеха, изучающих создание «Шенгенской военной зоны» с международно-правовой точки зрения⁵.

Автор настоящей статьи прибегает к концепции секьюритизации, разработанной Б. Бузаном и О. Уэвером, теоретиками Копенгагенской школы⁶. Основная идея секьюритизации заключается в том, что безопасность – это не объективное состояние, а социальный конструкт, формирующийся в результате политического процесса. Согласно этой теории, определенные вопросы или угрозы становятся проблемами безопасности не потому, что они объективно опасны, а потому, что влиятельные акторы (например, правительства, элиты, наднациональная бюрократия) определяют их как таковые через «секьюритизационные акты». В данном контексте обращают на себя внимание программные документы (Планы

1 Tudor 2023.

2 Biziewski 2020.

3 Koster 2018.

4 Kompan, Hrnčiar 2024.

5 Barčík, Czech 2018.

6 Buzan et al. 1998.

действий по повышению военной мобильности от 2018 и 2022 гг., оборонная стратегия «Стратегический компас»), резолюции (Резолюция Европейского парламента «О военной мобильности» (№ 2018/2156(INI) от 11 декабря 2018 г.)¹, регламенты и отчеты ЕС, а также речевые акты европейских чиновников, показывающие, как рост опасений по поводу собственной безопасности может привести к стратегическим инвестициям в проекты, которые будут способствовать гражданским и военным операциям.

Стратегическая ось «Север – Юг»

С момента основания «Инициатива трех морей» (далее – ИТМ) преподносится как экономический проект², хотя при ее более детальном рассмотрении можно обнаружить элементы концепции «Междуморье», разработанной первым маршалом Польши Ю. Пилсудским и направленной на противодействие «советской / российской угрозе». Начало ИТМ положила встреча представителей 12 государств (Вышеградская группа, страны Балтии, Румыния, Болгария, Хорватия, Словения и Австрия) в Дубровнике в сентябре 2015 года. Тогда инициаторами создания платформы межрегионального сотрудничества выступили президент Польши А. Дуда и президент Хорватии К. Грабар-Китарович. Официально ИТМ была учреждена в 2016 г., однако узнаваемость данный формат приобрел в июле 2017 г., когда в работе саммита в Варшаве принял участие 45-й президент США Д. Трамп.

«Инициатива трех морей», также именуемая Балтика – Адриатика – Черное море или «Трехморье», сегодня объединяет 13 государств ЕС и среди своих основных задач ставит развитие транспортной инфраструктуры. Представители государств – участников «Трехморья» регулярно подчеркивают, что в период существования Варшавского договора автомобильное и железнодорожное сообщество было выстроено таким образом, чтобы соединить восточноевропейские государства с СССР, но не друг с другом, поэтому данный пробел должен быть заполнен³. Помимо прочего, ИТМ содействует энергетическому сотрудничеству посредством открытия новых региональных терминалов сжиженного природного газа (СПГ) в целях снижения зависимости Восточной и Центральной Европы от российского природного газа.

К числу ключевых транспортных инфраструктурных проектов ИТМ, объединяющих при этом балтийский и черноморский регионы в единое пространство – Балто-Черноморье, можно отнести автомагистраль *Via Carpatia* и железнодорожную линию *Rail-2-Sea*. Заслуживает упоминания и субрегиональный проект – автомагистраль *Via Baltica*. Что касается энергетической инфраструктуры, то она включает в себя терминалы СПГ в Свиноуйсьце (Польша), Гданьске (Польша) и на острове Крк (Хорватия), а также ряд нефте- и газопроводов (проект *BRUA*),

1 "Military Mobility. European Parliament Resolution of 11 December 2018 on Military Mobility (2018/2156(INI))," Official Journal of the European Union, November 13, 2020, accessed January 20, 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018IP0498>.

2 "Joint Declaration of the Third Summit of the Three Seas Initiative," Three Seas Initiative, September 2018, accessed January 20, 2025, <http://three-seas.eu/wp-content/uploads/2018/09/BUCHAREST-SUMMIT-JOINT-DECLARATION.pdf>.

3 Sebe 2022, 148.

соединительных линий и хранилищ. Перечисленные проекты призваны объединить усилия государств Центральной и Восточной Европы для развития их экономик, которые отстают от экономик западных стран Евросоюза.

Между тем, ИТМ постепенно приобретает новые механизмы сотрудничества, что позволяет говорить о появлении у проекта институциональной основы. К ней можно отнести: Инвестиционный фонд ИТМ, сеть торгово-промышленных палат государств ИТМ, Деловой совет ИТМ. Наряду с этим, у «Трехморья» установлены связи с внешними партнерами, в роли которых выступают Европейская комиссия, Германия, а также Соединенные Штаты. Взаимодействие с последними видится куда более интересным, так как ИТМ в таких отношениях приобретает геополитическое значение, подвергаясь секьюритизации со стороны Соединенных Штатов. Об этом свидетельствует как двухпартийная поддержка со стороны американских сенаторов, подчеркивающих потенциал «Инициативы» как альтернативы китайскому проекту «Один пояс, один путь», так и вложение американских средств в развитие ИТМ¹. Таким образом, среди основных задач, приписываемых ИТМ, помимо содействия экономическому росту и укрепления европейского единства, напрашивается также укрепление трансатлантических связей.

Крупнейший в настоящее время проект ИТМ – *Via Carpatia*, дорога длиной более 700 км, объединяющая в неформальный геоэкономический и геополитический блок семь стран Центральной, Восточной и Южной Европы (Литва, Польша, Словакия, Венгрия, Румыния, Болгария и Греция) и призванная заполнить пробел в Транс-европейской транспортной сети (*TEN-T*). Идея создания *Via Carpatia* впервые была озвучена в 2006 г., а название проекта отсылает к Карпатским горам, естественному препятствию, структурирующему регион от юго-восточной Польши до Румынии.

Via Carpatia проходит вдоль восточной границы НАТО: от балтийского порта Клайпеда в Литве до порта Салоники в Греции. Существует также расширенная версия с ответвлениями на востоке – вплоть до центральной части Турции, и на севере – до Финляндии. С учетом развития последней ветки проект вписывается в логику объединения сразу четырех европейских субрегионов (Северной, Восточной, Центральной и Южной Европы) в единое дорожное пространство с возможностью интеграции в него других заинтересованных государств Евросоюза. При этом для Польши участие в подобного рода проектах – это еще и возможность стать «вторым центром» в ЕС. На практике примерно так и происходит. Именно польские политические деятели наиболее активно продвигают проект *Via Carpatia* и проводят международные конференции, где принимаются основополагающие документы (как, например, Ланьцутская декларация), в которых говорится о необходимости уделять должное внимание направлению «Север – Юг»².

Эксплуатация дороги *Via Carpatia* должна начаться в 2025 г., однако с выполнением плана имеются трудности и, как следствие, вероятно нарушение

1 Kim Anthony, "3 Seas Initiative: America's Opportunity in Europe to Advance National Interests," The Heritage Foundation, October 21, 2022, accessed January 20, 2025, <https://www.heritage.org/europe/commentary/3-seas-initiative-americas-opportunity-europe-advance-national-interests>.

2 "Łańcut Declaration," The Official Website of the President of the Republic of Poland, October 27, 2006, accessed January 20, 2025, <https://www.president.pl/archive/news-archive-2000-2010/news-2006/lancut-declaration,37747>.

установленных сроков его реализации¹. Вместе с тем рассматривать проект исключительно как транспортную артерию, ориентированную на развитие торговли между регионами, было бы неверно. В последнее время проекту *Via Carpatia* все чаще приписывают стратегический характер, о чем не раз упоминалось в речи экс-министра иностранных дел Румынии Б. Ауреску². Он заключается в повышении уровня мобильности вооруженных сил путем улучшения качества дорог, связывающих регионы по оси «Север – Юг». Конечным результатом должна стать упрощенная транспортировка войск и тяжелой техники в двух направлениях.

Второй флагманский проект ИТМ, дополняющий проект *Via Carpatia*, – это *Via Baltica*. Он предполагает проведение скоростной дороги из Таллина в Варшаву, которая далее будет соединена с трассами, следующими в страны Западной и Центральной Европы. По сути, это одна из главных транспортных артерий Балтии, которая непосредственно влияет на торговые отношения трех бывших советских республик и на индустрию туризма в регионе. Предполагается, что по окончании реконструкции частью *Via Baltica* должна стать четырехполосная автомагистраль, которая не только будет использоваться в гражданских целях, но также станет частью инфраструктуры по повышению военной мобильности НАТО в балтийской зоне ответственности³.

Целью другого крупного проекта – *Rail-2-Sea* – является развитие и модернизация железнодорожной линии между польским портом Гданьск на балтийском побережье и румынским портом Констанца в Причерноморье. Строительство этой линии должно быть завершено не позднее 2029 года⁴. *Rail-2-Sea* соединит четыре страны: Польшу, Словакию, Венгрию и Румынию. Данный железнодорожный маршрут имеет большой коммерческий потенциал, поскольку позволит сократить время транзита и объединит промышленные районы Центральной и Восточной Европы с портовой системой. Однако на этом наделение объекта функциями не заканчивается, так как железная дорога также может быть использована в военных целях – наравне с *Via Carpatia* и *Via Baltica*. Так, правительство Румынии рассматривает повышенную военную мобильность, обеспечиваемую железной дорогой *Rail-2-Sea*, как важнейший компонент проекта⁵.

Вместе с тем заслуживает упоминания программа, реализуемая под эгидой Польши и известная как Центральный коммуникационный порт или транспортный узел «Солидарность» (далее ЦКП). Значение проекта следует рассматривать не столько на национальном или субрегиональном уровне, сколько в контексте всего балто-черноморского пространства. Ожидается, что ЦКП, расположенный между городами Варшава и Лодзь, станет одним из крупнейших

1 Mathieu Etienne, "Via Carpatia: A Route at the Heart of Central Europe," Eurasia Peace, March 9, 2022, accessed January 20, 2025, <https://eurasiapeace.org/via-carpatia-lithuania-greece-ukraine-russia-bielorussia-poland-otan-ue-security-trade/>.

2 "Romania's Foreign Minister on 'Bridging [the] Connectivity Gap' with the Three Seas Initiative," Atlantic Council, November 12, 2021, accessed January 20, 2025, <https://www.atlanticcouncil.org/commentary/transcript/romania-foreign-minister-on-bridging-the-connectivity-gap-with-the-three-seas-initiative/>.

3 "Military Mobility Use Adds Importance to Via Baltica – Lithuanian PM," The Baltic Times, June 19, 2023, accessed January 20, 2025, https://www.baltictimes.com/military_mobility_use_adds_importance_to_via_baltica_lithuanian_pm/.

4 "Projects. Rail-2-Sea," Three Seas, accessed January 20, 2025, [https://projects.3seas.eu/projects/rail-2-sea-modernization-and-development-of-railway-line-gdansk\(pl\)-constanta-\(ro\)](https://projects.3seas.eu/projects/rail-2-sea-modernization-and-development-of-railway-line-gdansk(pl)-constanta-(ro)).

5 Rey Filip, "Rail-2-Sea on Track to Bring Freight Back," 3 Seas Europe, March 24, 2022, accessed January 20, 2025, <https://3seaseurope.com/rail-2-sea-on-track-to-bring-freight-back/>.

транспортных интермодальных узлов в Центральной и Восточной Европе, объединяющим аэропорт, несколько сетей железных дорог и автомагистралей¹. Открытие объекта запланировано на 2027 г., но важнее всего его технические характеристики. По некоторым оценкам, ЦКП даст возможность принимать войска и технику, прибывающие на крупногабаритных военно-транспортных самолетах типа *Lockheed C-5 Galaxy* и *Boeing C-17 Globemaster*. Мультимодальный узел будет иметь четыре параллельные взлетно-посадочные полосы и при необходимости позволит вместо воздушного транспорта использовать автомобильный или железнодорожный, обеспечивая быстрое передвижение союзных сил по всему восточному флангу. В целом ЦКП мог бы стать еще одним флагманским проектом ИТМ и дополнить строящиеся под ее эгидой автомагистрали *Via Carpatia* и *Via Baltica*, а также железнодорожную линию *Rail-2-Sea*, однако на официальном уровне соответствующих запросов и предложений не поступало.

В целом «Инициатива трех морей» – это относительно новая региональная структура, ориентированная на выстраивание транспортной оси «Север – Юг» от Балтийского до Черного моря. Более того, создание такого объединения – это попытка пересмотреть комплекс вопросов, мешающих региону, расположенному между Берлином и Москвой, быть субъектом, а не объектом российско-европейских отношений. В условиях формирования многополярного миропорядка данная идея в глазах государств – участников ИТМ может стать востребованной. Между тем, уместным будет отметить, что география «Инициативы» определяет Польшу и Румынию в качестве двух стратегически важных плацдармов в балтийском и черноморском регионах. Варшаве и Бухаресту отводится роль основных столпов, на которых должно держаться формирующееся балто-черноморское пространство, особенно в контексте усиления передового присутствия НАТО на восточном фланге.

Таким образом, основной посыл состоит в том, что такие платформы, как «Инициатива трех морей» (изначально направленные на поддержку экономического роста, энергетической безопасности и развитие инфраструктуры), со временем могут преобразоваться в узловые точки, способствующие расширению и углублению присутствия НАТО в Европе. Это представляет собой стратегический подход к укреплению безопасности при максимальном использовании имеющихся ресурсов и является прямым свидетельством секьюритизации гражданских и коммерческих активов. В связи с этим представляется важным отслеживать развитие функционирующих и создаваемых региональных объединений, проектов и инициатив в сфере трансграничного транспортного сотрудничества, поскольку многие из них, помимо прочего, наделяются вспомогательными для НАТО функциями.

1 Smura Tomasz, "Political and Military Significance of the Central Transportation Hub Project in Poland," Casimir Pulaski Foundation, November 13, 2018, accessed January 20, 2025, <https://pulaski.pl/en/political-and-military-significance-of-the-central-transportation-hub-project-in-poland/>.

Стратегическая ось «Запад – Восток»

В европейском пространстве предпринимаются усилия реализовать еще один дорогостоящий проект – *Rail Baltica*, который был представлен как инициатива по стандартизации железнодорожной инфраструктуры в Европе и интеграции стран Балтии в европейскую железнодорожную сеть. Этот проект является частью Трансъвропейской транспортной сети (*TEN-T*) и направлен на соединение Таллина, Риги, Вильнюса, Варшавы и Берлина. Таким образом, с учетом участия Германии, Польши и стран Балтии, *Rail Baltica* открывает вторую стратегическую ось «Запад – Восток», помимо уже ранее рассмотренной «Север – Юг». Более того, согласно меморандуму о взаимопонимании по вопросам сотрудничества в транспортном секторе, подписанному в 2021 г. между Финляндией и Эстонией, запланировано строительство подводного железнодорожного туннеля, который соединит Хельсинки и Таллин и станет продолжением маршрута *Rail Baltica* в скандинавский регион¹. В отдаленной перспективе это позволит говорить о дорожной связанности стран Западной Европы и Балтии с транспортной сетью «Северного треугольника», куда помимо Финляндии входят Швеция и Дания².

Идея создания проекта *Rail Baltica* появилась на фоне распада СССР и впервые была закреплена в совместной декларации стран региона Балтийского моря в 1994 году³. После 2004 г. железнодорожное сообщение вошло в число приоритетных проектов *TEN-T*, однако несмотря на это *Rail Baltica* до сих пор пребывает на ранней стадии реализации⁴. Сама *TEN-T* представляет собой стратегическую инициативу ЕС, направленную на развитие европейской сети железнодорожных линий, автодорог, внутренних водных путей, морских судоходных маршрутов, портов, аэропортов и железнодорожных терминалов, которая призвана служить эффективному перемещению товаров и людей. Несмотря на их гражданскую направленность, объектам *TEN-T* в последнее время активно приписывают важное военное и геополитическое значение, и *Rail Baltica* не является исключением. Об этом ярко свидетельствует то, что с 2021 г. в рамках трех проведенных конкурсов Европейская комиссия поддержала уже свыше 90 проектов *TEN-T* в области военной мобильности на сумму 1,74 млрд евро⁵. Все они связаны с адаптацией транспортной инфраструктуры к требованиям двойного назначения. Как правило, такие инвестиции проводятся через специальный финансовый инструмент – фонд *Connecting Europe Facility (CEF)*⁶.

Роль проекта *Rail Baltica* в усилении военной мобильности НАТО стала актуальной после начала СВО на Украине. В ходе его проектирования повышенное внимание стало отводиться таким деталям, как вес, габариты, близость морских

1 "Finland and Estonia Signed a Memorandum of Understanding on Cooperation in the Transport Sector," Republic of Estonia. Ministry of Economic Affairs and Communications, April 26, 2021, accessed January 20, 2025, <https://www.mkm.ee/en/news/finland-and-estonia-signed-memorandum-understanding-cooperation-transport-sector>.

2 Воротников 2016, 28.

3 "Historical Facts," Rail Baltica, accessed January 20, 2025, <https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/history/>.

4 Ibid.

5 "Commission Supports Military Mobility Projects with €807 Million," European Commission. Mobility and Transport, January 24, 2024, accessed January 20, 2025, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-supports-military-mobility-projects-eu807-million-2024-01-24_en.

6 "Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 Establishing the Connecting Europe Facility and Repealing Regulations (EU) № 1316/2013 and (EU) № 283/2014 (Text with EEA Relevance)," Official Journal of the European Union, July 14, 2021, accessed January 20, 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1153>.

портов, ангаров, военных частей. Так, среди основных направлений реализации проекта *Rail Baltica* сегодня можно выделить грузовой терминал у городов Саласпилс и Иецава близ границы с Литвой, где строится военный полигон «Селия». В том числе не остаются без внимания усилия Литвы добиться того, чтобы ветка *Rail Baltica* была проложена до военной базы в Адажи, где дислоцируется многонациональный батальон НАТО с бронетехникой¹. Стремление разместить железнодорожные пути близ полигонов, баз и иных военных объектов подтверждает, что НАТО намерена в полной мере приспособить *Rail Baltica* к военным потребностям.

В развитие темы стратегической оси «Запад – Восток» необходимо обратить внимание на проект по созданию так называемого военного коридора Нидерланды – Германия – Польша. От предыдущих проектов он отличается тем, что сотрудничество по его реализации между заинтересованными государствами – членами НАТО осуществляется в рамках *PESCO*. К числу основных задач этой европейской программы относятся стандартизация процедур, касающихся трансграничных военных перевозок между странами-участницами, и улучшение координации, под которым подразумевается повышение качества логистических возможностей и планирования распределения ресурсов². Следует отметить, что стратегическая автономия ЕС не означает отхода от взаимодействия с США. Наоборот, ее прямое назначение состоит в том, чтобы сделать европейское крыло НАТО более боеспособным. В конечном счете в НАТО должно остаться четыре основных игрока: США, Великобритания, Турция и ЕС – таким образом исключается возможность конкуренции с альянсом. В данной схеме ЕС занимает нишу научной, промышленной и логистической кооперации, в которой существенную роль играют государства Балтии, Западной и Северной Европы.

Инициатива создания коридора Нидерланды – Германия – Польша была выдвинута после симпозиума по военной мобильности, организованного Европейским оборонным агентством (*EDA*) и Бельгией, председательствовавшей в Совете ЕС в начале 2024 года³. 31 января 2024 г. состоялось подписание трехстороннего соглашения – первый шаг к «военному Шенгену», который создаст прецедент для появления дополнительных военных коридоров⁴. Германия является центральным игроком в данном проекте, выступая в качестве логистического узла для маршевых перебросок сил государств-партнеров, в то время как Нидерланды представляются «воротами в Европу», через которые могут заходить подкрепления из США и Канады. В целом новый военный коридор призван оптимизировать процессы и улучшить трансграничное перемещение войск и техники НАТО из глубоководных портов Атлантического побережья на восточный фланг альянса.

1 Минобороны Латвии намерено построить ветку Rail Baltica к Адажской военной базе // RuBaltic.Ru. 25 июня 2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rubaltic.ru/news/25062020-minoborony-latvii-namereno-postroit-vetku-rail-baltica-k-adazhskoy-voennoy-baze/> (дата обращения: 17.01.2025).

2 Bangalā 2023, 384.

3 “Military Mobility in Europe: Cooperation Going in the Right Direction, but Long Road Ahead,” European Defence Agency, January 30, 2024, accessed January 20, 2025, <https://eda.europa.eu/news-and-events/news/2024/01/30/military-mobility-in-europe-cooperation-going-in-the-right-direction-but-long-road-ahead>.

4 Германия, Нидерланды и Польша подписали декларацию с целью создания военного коридора // ТАСС. 31 января 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/19864051> (дата обращения: 17.01.2025).

Вместе с тем, несмотря на широкую популярность моста между Востоком и Западом по сравнению с осью «Север – Юг», железнодорожная сеть стран Балтии остается по-прежнему отключена от железнодорожной сети европейского стандарта колеи. Об этом свидетельствует состояние проектов *TEN-T*, в число которых входит *Rail Baltica*, направленная на закрытие имеющегося пробела. Транспортная система между Западной и Восточной Европой продолжает оставаться недостаточно интегрированной, в частности она не приспособлена к перевозке грузов военного назначения. То же самое можно сказать и в отношении Украины, на территорию которой до недавнего времени часть западного оружия поступала через порты Черного моря¹.

С другой стороны, привлекает внимание формат взаимодействия в рамках *PESCO*, на базе которого начинают появляться первые «военные коридоры» в Европе: Нидерланды – Германия – Польша. Их создание знаменует собой включение стран Западной и Восточной Европы в систему «военного Шенгена», о формировании которой ЕС и НАТО ведут дискуссию с 2017 года. Такие шаги позволят значительно повысить возможности альянса по перемещению грузов из военно-промышленных центров Западной и Северной Европы в страны восточного фланга, где в случае возникновения кризиса предполагается развертывание Сил быстрого реагирования (*NRF*).

Фланговые транспортные коридоры как дополнительные «точки входа» для трансатлантических сил

За последнее время повышенное внимание направлено на инициативы, призванные соединить Черноморский регион со Средиземноморским. Схожие процессы имеют место в северной части оси «Север – Юг», где предпринимаются меры по выстраиванию транспортных коммуникаций от Атлантики до Балтии через страны Северной Европы. Все это выглядит как элемент диверсификации системы логистических поставок в районы боевого соприкосновения и открывает возможность для трансатлантических сил заходить с флангов, в случае если центральные пути (стратегическая ось «Запад – Восток») окажутся перерезанными².

Так, Румыния, Болгария и Греция работают над проектированием и сбором средств на строительство автомагистрали Александрополис – Констанца, которая должна быть готова к началу 2029 года³. В будущем автомагистраль может быть использована, чтобы улучшить связь между военными базами США на Балканах. В случае расширения инициативы до украинской границы магистраль будет способна обеспечить Киев поставками вооружений из румынских и греческих портов. Более того, при рассмотрении черноморского фланга балто-черноморского «кордона» не может оставаться незатронутым расширение румынской

1 В Крыму обвинили Киев в использовании портов для поставок оружия // РИА Новости. 1 декабря 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20241201/ukraina-1986728989.html> (дата обращения: 17.01.2025).

2 Интервью. Тигран Мелоян. Что скрывается за наращиванием инфраструктуры и НАТО от Балтийского до Черного моря? // БелТА. 14 сентября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://belta.by/interview/view/chto-skrivaetsja-za-naraschivanem-infrastruktury-nato-ot-baltijskogo-do-chernogo-morja-9373/> (дата обращения: 17.01.2025).

3 Olariu Eugen, "Bulgaria Invests Heavily in Infrastructure in Anticipation of NATO," *The Conservative*, February 19, 2024, accessed January 20, 2025, <https://www.theconservative.online/bulgaria-invests-heavily-in-infrastructure-in-anticipation-of-nato>.

авиабазы «Михаил Когэлничану». По завершении строительных работ она должна стать крупнейшей базой в Европе, превосходя по размерам авиабазу ВВС США в Рамштайне (Германия), что сделает ее важнейшей постоянной структурой НАТО в непосредственной близости от Украины и Молдавии, а также удобным плацдармом для размещения и дальнейшей отправки войск в близлежащие конфликтные точки.

Необходимо отметить развивающиеся инфраструктурные проекты и на северном фланге. Прежде всего заслуживает упоминания создание в июне 2024 г. в рамках *PESCO* второго военного транспортного коридора Норвегия – Швеция – Финляндия. Коридор позволит быстро перебрасывать из норвежских портов через Швецию в Финляндию военные активы, что повысит оперативные возможности НАТО в Северной Европе и регионе Балтийского моря. Помимо того, проект по-особенному востребован для альянса, учитывая рост геополитического значения Арктики, интерес к ресурсам и морским маршрутам которой проявляют не только приполярные страны, но и неарктические государства. В частности, Китай, не будучи арктической страной, высказывает желание активизировать деятельность в Арктике за счет растущих связей с Россией, в чем государства НАТО видят конкуренцию и потенциальную угрозу для собственного влияния в регионе.

Особняком стоит модернизация финской железной дороги в районе Торнио на границе со Швецией: она упростит силам альянса переброску вооружений и оборудования на базу в Кемиярви (самый северный город Финляндии)¹. Важное место при проектировании и модернизации подобных проектов в Северной Европе отводится связанности с Норвегией, где в соответствии с программой *Marine Corps Prepositioning Program-Norway (MCPN)* с 1981 г. расположены крупные склады с американским вооружением. Помимо прочего, качество дорог и оперативная совместимость союзников проходят проверку в ходе регулярных учений. Ярким примером этого являются учения *Nordic Response-24*, в рамках которых в марте 2024 г. отрабатывалась переброска техники и войск с запада Норвегии через Швецию к восточным границам Финляндии².

Таким образом, автомагистраль Александрополис – Констанца и военный коридор Норвегия – Швеция – Финляндия знаменуют собой переход от традиционных логистических соображений, которые в первую очередь были сосредоточены на маршрутах «Запад – Восток» и «Север – Юг», к более расширенной стратегии фланговых рубежей. Порт Александрополис в данном ключе позиционируется как стратегический узел, предоставляющий маршрут, альтернативный проливу Босфор, что имеет решающее значение для операций НАТО в районе Черного моря. Тогда как маршрут из портов Норвегии в сторону Финляндии представляется дополнением коридору, связывающему Нидерланды с Польшей, и важной составляющей в контексте повышения оперативной готовности НАТО на Севере. Обе инициативы – это иллюстрация того, как НАТО дополняет линей-

1 Интервью. Тигран Мелоян. Что скрывается за наращиванием инфраструктуры и НАТО от Балтийского до Черного моря? // БелТА. 14 сентября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://belta.by/interview/view/chto-skryvaetsja-za-naraschivaniem-infrastruktury-nato-ot-baltijskogo-do-chernogo-morja-9373/> (дата обращения: 17.01.2025).

2 "Nordic Response 2024," Norwegian Armed Forces, March 15, 2024, accessed January 20, 2025, <https://www.forsvaret.no/en/exercises-and-operations/exercises/nr24>.

ные перемещения в Европе новой разветвленной логистикой по краям, которая имеет перспективы интеграции с осью «Север – Юг», что, в свою очередь, будет способствовать усилению оперативной гибкости стран восточного блока.

Между тем, при детальном рассмотрении перспектив и сроков реализации фланговых транспортных коридоров напрашивается вопрос о ресурсной обеспеченности ЕС. Для получения ответа на него необходимо обратить внимание на отчет Европейской счетной палаты (ECA) от февраля 2025 г., в котором описываются сохраняющиеся логистические, финансовые и бюрократические препоны, парализующие передвижение военных¹. В прилагаемом к отчету заявлении ЕСА говорится, что Брюссель к концу 2023 г. израсходовал весь свой бюджет, выделенный на улучшение военной логистики на период с 2021 по 2027 год². В документе приводится ссылка на соответствующую выдержку о том, что финансирование на сумму 1,7 млрд евро было потрачено всего за два года, что приведет к значительным задержкам в создании новых военных коридоров, прежде чем будут доступны дополнительные средства³. Дополнительно палитру имеющихся проблем раскрывает отсутствие у ЕС долгосрочной стратегии в отношении расходов на оборону, а также гарантий, что Украина сможет погасить выделенные ей многомиллиардные европейские кредиты.

Заключение

На примере *Via Carpatia*, *Via Baltica*, *Rail-2-Sea*, *Rail Baltica* и т.д. можно наблюдать, что, помимо своей изначально заявленной социально-экономической направленности, все большее число трансграничных транспортных проектов обретает военно-стратегическую ценность. Реинтеграция Крыма, развертывание российских войск у украинских границ, начало проведения Россией СВО, вопрос поставок Западом военной помощи Киеву, увеличение численности сил быстрого реагирования НАТО в 7,5 раз (с 40 тыс. до свыше 300 тыс. военных) – стали ключевыми драйверами такого подхода. Перечисленные обстоятельства фактически подчеркнули важность перемещения боеприпасов, военной техники и личного состава в кратчайшие сроки и в больших масштабах. Поскольку глобальная динамика не перестает развиваться в сторону активной милитаризации, следует ожидать, что интеграция военных соображений в планирование транспортной инфраструктуры будет оставаться критически важным аспектом национальных и региональных стратегий безопасности еще долго.

Тем не менее в практической сфере не все так однозначно. Несмотря на то что военная мобильность – это ключевой оборонный проект Евросоюза и флагманский проект по линии сотрудничества ЕС – НАТО, ее состояние в Европе далеко от идеального. Бюджет ЕС, рассчитанный на программы военной мобильности, остается относительно скромным по сравнению с фактическими потребностями. С технической точки зрения железнодорожные пути и автомагистрали не всегда имеют непрерывную и качественную связь внутри и между государствами –

1 "Special report 04/2025: EU Military Mobility – Full Speed Not Reached due to Design Weaknesses and Obstacles en route," European Court of Auditors, February 15, 2025, accessed February 10, 2025, <https://www.eca.europa.eu/en/publications/SR-2025-04>.

2 Ibid.

3 Ibid.

членами НАТО, не говоря уже о наличии отдельных нормативно-правовых препятствий. При этом дополнительную сложность представляет задача по объединению гражданских и военных структур, имеющих различные практики управления и отличные друг от друга организационные культуры.

Соответственно, и термин «военная мобильность» имеет более широкие рамки. Помимо транспортной инфраструктуры, которая, несомненно, является основой, сюда относятся ускоренный доступ к оружейным складам, заводам по производству оружия, казармам, полигонам, госпиталям и т.д. Однако для того чтобы все это соответствующим образом функционировало, требуются единые центры управления. Отнюдь не случайно во время саммита НАТО в Брюсселе в июле 2018 г. было принято решение создать два дополнительных командования. Один командный центр, расположенный в Норфолке (штат Вирджиния, США), отвечает за морскую связь и безопасность в Северной Атлантике, в том числе за переброску военных подкреплений, вооружений и средств снабжения из Соединенных Штатов в Европу. Второй командный центр НАТО, расположенный в Ульме (федеральная земля Баден-Вюртемберг, Германия), отвечает за тыловое обеспечение и логистику на европейском театре военных действий.

Наконец, в ходе исследования удалось выявить ключевые направления и форматы сотрудничества в области развития транспортной инфраструктуры, призванной облегчить военные перемещения по автомагистралям и железным дорогам в Европе. Говоря о направлениях, прежде всего следует представлять стратегическую ось «Запад – Восток» и «Север – Юг» (последняя обрастает по флангам дополнительными «рукавами»). Кроме этого, коридор «Север – Юг» претендует на звание нового центра тяжести логистики НАТО, а Польша и Румыния – критических узлов европейской линии обороны у российских границ. Что касается форматов, то они представлены в виде региональных объединений («Инициатива трех морей»), стратегических инициатив (Трансьевропейская транспортная сеть) и программ сотрудничества по линии ЕС – НАТО (*PESCO*). Таким образом, помимо национального уровня, работа по улучшению логистических возможностей в Европе для военных нужд ведется на региональном и многостороннем.

В условиях противостояния с Западом и острых эскалационных рисков представляется важным привести выводы касательно значения результатов исследования для национальной безопасности и национальных интересов России. Во-первых, государства НАТО ставят цель до 2030 г. сформировать у российских границ полноценное транспортное сообщение, что позволит увеличить стратегическую глубину альянса на восточном фланге. Во-вторых, намечен тренд на заблаговременное складирование военного снаряжения в странах восточного блока, в частности в Польше. Таким образом НАТО стремится повысить свою боеготовность и выиграть время на случай разрастания кризиса, пока не будут переброшены дополнительные силы и тяжелая техника из Северной Атлантики. В-третьих, меняются подходы и практика взаимодействия ЕС и НАТО. Происходит сращивание двух объединений в отдельных стратегически значимых сферах, что России придется учитывать в военном планировании. В-четвертых, запущен процесс реализации первых проектов в рамках формирования «военного Шенгена»: подписаны соглашения о создании двух «военных коридоров» и ведутся

переговоры по открытию дополнительных. Текущая динамика показывает, что создание «военного Шенгена» вряд ли приведет к деэскалации или разрешению региональных конфликтов, а скорее наоборот, это будет способствовать усилению напряженности в отношениях между Россией и НАТО.

В ответ на вышеперечисленные вызовы представляется необходимым: перенимать лучшие практики повышения военной мобильности и включать их в программы сотрудничества государств – членов ОДКБ и Союзного государства. Это не только позволит быть во всеоружии, но также станет важным дополнением к моделированию нового контура безопасности в Евразии, особенно если к данной области взаимодействия начать подключать государства, с которыми у России заключены договоры о стратегическом партнерстве (КНДР, Иран). Предлагается вести учет новых логистических хабов, транспортных коммуникаций двойного назначения, инициатив в области военной мобильности, выдвигаемых Евросоюзом. Это позволит систематизировать ключевые маршруты и отслеживать прогресс их развития для формирования полноценной картины оперативной обстановки на потенциальном европейском театре военных действий и понимания возможностей и уязвимых мест противника. Так, уже сейчас можно утверждать, что существует концентрация проектов, финансируемых ЕС, на восточных участках (Германия, Польша, Литва, Латвия), тогда как вдоль южного маршрута из Греции в сторону Украины прослеживается очевидный пробел¹.

1 "Special report 04/2025: EU Military Mobility – Full Speed Not Reached due to Design Weaknesses and Obstacles en route," European Court of Auditors, February 15, 2025, accessed February 10, 2025, <https://www.eca.europa.eu/en/publications/SR-2025-04>.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

- Алешин, А.А. Оборонные проекты PESCO и НАТО: координация или конкуренция? // Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН. 2022. № 4. С. 35–45. <https://doi.org/10.20542/afij-2022-4-35-45>.
- Aleshin, Alexander A. "PESCO and NATO Defence Projects: Coordination or Competition?" *Analysis and Forecasting. IMEMO Journal*, no. 4 (2022): 35–45 [In Russian].
- Алешин, А.А. Сотрудничество ЕС и НАТО после начала специальной военной операции России // Современная Европа. 2024. № 5. С. 189–200. <https://doi.org/10.31857/S0201708324050152>.
- Aleshin, Alexander A. "The EU–NATO Cooperation after the Start of Russian Military Campaign." *Contemporary Europe*, no. 5 (2024): 189–200 [In Russian].
- Воротников, В.В. Современное состояние и перспективы реализации проекта Rail Baltica // Международная аналитика. 2016. № 2. С. 27–36. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2016-0-2-27-36>.
- Vorotnikov, Vladislav V. "The Present State and Prospects for Realization of Rail Baltica Project." *Journal of International Analytics*, no. 2 (2016): 27–36 [In Russian].
- Громыко, Ал.А. Дилеммы Европейского оборонного союза // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 2. С. 6–28. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-2-6-28>.
- Gromyko, Alexey A. "Dilemmas of the European Defence Union." *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law* 12, no. 2 (2019): 6–28 [In Russian].
- Данилов, Д.А. План действий по военной мобильности // Европейский союз: факты и комментарии. 2018. № 92. С. 57–62.
- Danilov, Dmitry A. "Action Plan on Military Mobility." *The European Union: Facts and Comments*, no. 92 (2018): 57–62 [In Russian].
- Довгелевич, П.В. Логистическое обеспечение операций НАТО // Кот О.М. (гл. ред.) Актуальные вопросы ведения и обеспечения боевых действий подразделений: Материалы IX Республиканской научно-методической конференции курсантов, студентов и магистрантов, Гродно, 18 марта 2020 года. Гродно: «ЮрСаПринт», 2020. С. 41–44.
- Dovgelevich, P.V. "Logistics support for NATO operations." In *Current Issues of Conducting and Supporting Combat Operations of Units. Proceedings of the IX Republican Scientific and Methodological Conference of Officer Candidates, Students and Master's Degree Students, Grodno*, March 18, 2020, edited by O.M. Kot, 41–44. Grodno: "YurSaPrint", 2020 [In Russian].
- Зверев, Ю.М. Планы США и НАТО по наращиванию своих вооруженных сил в Прибалтике (по материалам аналитических докладов) // Евразия. Эксперт. 2021. № 1. С. 27–42. <https://doi.org/10.18254/S271332140014369-2>.
- Zverev, Yury M. "US and NATO Plans to Build up Their Armed Forces in the Baltics (Based on Analytical Reports)." *Eurasia. Expert*, no. 1 (2021): 27–42 [In Russian].
- Манойло, А.В. Современные подходы Европейского союза к созданию собственных вооруженных сил // Актуальные проблемы Европы. 2020. № 4. С. 75–93. <https://doi.org/10.31249/ape/2020.04.04>.
- Manoilo, Andrei V. "Modern Approaches of the European Union to Creating Its Own Armed Forces." *Urgent Problems of Europe*, no. 4 (2020): 75–93 [In Russian].
- Музыкин, И.В., Тращенко, Д.А., Рябченко, А.Ю. К вопросу о военной мобильности в странах Европейского союза // Бюллетень транспортной информации. 2019. № 7(289). С. 8–10.
- Muzykin, Ivan V., D.A. Traschenko, and A.Yu. Ryabchenko. "Military Mobility in EU Countries." *Transport Information Bulletin* 289, no. 7 (2019): 8–10 [In Russian].
- Чеботарев, С.С., Попова, Ю.В. Логистика войск НАТО // Вестник Академии военных наук. 2015. № 2(51). С. 152–157.
- Thebotarev, S.S., and Y.V. Popova. "NATO Military Logistics." *Vestnik Akademii voennykh nauk*, no. 2 (51) (2015): 152–157 [In Russian].
- Bangală, Mădălin-Adrian. "European Military Mobility – Implications from the Perspective of Integrated Defence Resources Management." *Romanian Military Thinking*, no. 4 (2023): 376–395. <https://doi.org/10.55535/RMT.2023.4.23>.
- Barcik, Jacek, and Piotr Czech. "NATO Transport Through a 'Schengen Military Zone' from an International Legal Perspective." *Scientific Journal of Silesian University of Technology Series Transport*, no. 98 (2018): 5–14. <https://doi.org/10.20858/sjsutst.2018.98.1>.
- Biziewski, Jerzy. "Eastern Flank of EU and NATO – Challenge and Opportunity." In *Security and Defence in Europe*, edited by Martín J. Ramírez, and Jerzy Biziewski, 177–199. Cham: Springer Cham, 2020. https://doi.org/10.1007/978-3-030-12293-5_14.
- Buzan, Barry, Wæver, Ole, and Jaap de Wilde. *Security: A New Framework for Analysis*. London: Lynne Rienner Publishers, 1998.
- Kompan, Jaroslav, and Michal Hrnčiar. "Challenges for Enhanced Military Mobility on the Eastern Flank of NATO." In *Lecture Notes in Intelligent Transportation and Infrastructure TRANSBALTICA XIV: Transportation Science and Technology*, edited by Olegas Prentkovskis, and Irina Yatskiv, 239–248. Cham: Springer Cham, 2024. https://doi.org/10.1007/978-3-031-52652-7_24.
- Koster, Timo S. "Reinforcement of NATO Forces and Military Mobility." *Atlantisch Perspektief* 42, no. 4 (2018): 15–18.
- Sebe, Mihai. "Romania: Transforming the Three Seas Initiative into a Strategic Opportunity. A Short Overview." In *Three Seas Initiative: Mapping National Perspectives*, edited by Andris Sprūds, and Mărtiņš Vargulis, 142–156. Riga: Latvian Institute of International Affairs, 2022.
- Tudor, Andreea-Loredana. "Perspectives for Partnership and Security under the Vision of the Three Seas Initiative." *Acta Universitatis Danubius. Relationes Internationales* 16, no. 2 (2023): 7–14.

Сведения об авторе

Тигран Хачатурович Мелоян,

аналитик Центра средиземноморских исследований факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ
119017, Россия, Москва, ул. Малая Ордынка, 17

e-mail: tmeloyan@hse.ru

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 10 декабря 2024.

Переработана: 3 февраля 2025.

Принята к публикации: 3 марта 2025.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Мелоян, Т.Х. Транспортная инфраструктура как основа мобильности НАТО в Европе: ключевые направления и форматы развития // Международная аналитика. 2025. Том 16 (1). С. 60–77.

<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-60-77>

Transport Infrastructure as a Basis for NATO Mobility in Europe: Key Directions and Formats for Development

ABSTRACT

Since 2017, EU and NATO have been discussing the creation of “Military Schengen,” emphasizing the importance of integrating efforts to promptly respond to potential crises on the eastern flank of NATO. With aggravation of contradictions between Russia and the West in the context of the special military operation in Ukraine, this topic acquires even greater relevance. The aim of this study is to determine the role of transport infrastructures, primarily road and rail ones, on NATO’s military mobility in Europe and to examine the main areas and formats of cooperation in this area. Particular attention is paid to the projects of the Three Seas Initiative (Via Carpatia, Via Baltica, Rail-2-Sea), initiatives within the Trans-European Transport Network (TEN-T) and the Permanent Structured Cooperation (PESCO) programs. Based on the provisions of securitization theory, the author demonstrates mechanisms through which civilian projects acquire military significance, forming dual-use infrastructure. The author concludes that military mobility is becoming a key field for deepening cooperation between the EU and NATO and opens up new strategic opportunities for the alliance, facilitating the rapid transfer of troops and equipment to the Russian borders amid geopolitical tensions. The target task of the EU and NATO is to create a fully functioning transport infrastructure in Europe by 2030 to meet their military needs. In the medium term, this may create additional challenges for Russia. Accordingly, the article suggests several ways of responding to them.

KEYWORDS

transport infrastructure, military mobility, NATO, North–South strategic axis, West–East strategic axis, flank “entry points”, Three Seas Initiative, Trans-European Transport Network (TEN-T), Permanent Structured Cooperation (PESCO)

Author

Tigran Kh. Meloyan,

Analyst at the Center for Mediterranean Studies,
Faculty of World Economy and International Affairs, HSE University
17, Malaya Ordynka street, Moscow, Russian Federation, 119017

e-mail: tmeloyan@hse.ru

Additional information

Received: December 10, 2024. Revised: February 3, 2025. Accepted: March 3, 2025.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Meloyan, Tigran Kh. “Transport Infrastructure as a Basis for NATO Mobility in Europe: Key Directions and Formats for Development.”
Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 60–77.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-60-77>