

Проблема морской связанности и периферийности в Адриатике

Елена Александровна Маслова, Институт Европы РАН,
МГИМО МИД России, Москва, Россия

Контактный адрес: e.maslova@inno.mgimo.ru

АННОТАЦИЯ

Адриатическое море, являясь частью Средиземного моря, играет важную роль в региональной и международной морской связанной системе. Исторически оно служило важным торговым путем, соединяя Европу с Востоком, благодаря могуществу Венецианской республики. Сегодня Средиземное море является одним из самых оживленных водных путей в Европе, однако основной поток проходит транзитом в Северное море – в порты Роттердама, Антверпена и Гамбурга. В современном контексте сложилось восприятие этого моря как «периферийного», что обусловлено географическим положением и ограниченными возможностями доступа к мировым судоходным маршрутам. Географическая конфигурация Адриатического моря как части, граничащей с континентальной сушей и частично окруженной полуостровами или архипелагами, делает это море де-факто замкнутым естественным образом и располагает вдали от основных глобальных судоходных маршрутов. Главным вектором движения в Адриатике является «Север – Юг», при этом порты ориентированы на выход в большое Средиземное море и доставку грузов из стран, не входящих в ЕС. Адриатика является стратегически важным регионом (Адриатико-Ионическим макрорегионом) для Европейского союза. ЕС инициирует стратегии и продвигает проекты по улучшению морской связанности и укреплению региональных связей. Развитие панъевропейских транспортных коридоров *TEN-T* открывает новые перспективы для улучшения морской связанности и конкурентоспособности портов Северной Адриатики, таких как Венеция, Копер, Триест, Равенна, Риека. Эти порты становятся альтернативой традиционным североевропейским портам района Гамбург – Гавр: их значение в европейской логистической цепи стремительно возрастает. Во многом эту конкурентоспособность обеспечивает развитие «хинтерланда» с одной стороны и интермодальных перевозок – с другой. Остаются значительные вызовы, связанные с необходимостью модернизации инфраструктуры, улучшения условий для интермодального транспорта и преодоления исторического наследия «периферийности». Главная цель портов Северной Адриатики – стать мультипортовым хабом. Однако помимо географического фактора, конкурентоспособность портов Адриатики все больше определяется геополитикой и нестабильностью – атаки хуситов провоцируют сокращение судоходства в Суэцком канале, что неминуемо повлияет на востребованность портов Северной Адриатики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

макрорегионы ЕС, Адриатико-Ионический макрорегион, Италия, транспортные коридоры, Средиземное море, Адриатическое море, порты



Море как природное явление на протяжении истории являлось одновременно разъединяющим и соединяющим пространством. Древние греки, ставшие умелыми мореходами, одними из первых начали воспринимать море как дорогу. Швейцарский филолог-эллинист А. Боннар отмечал, что в греческом языке одно из названий моря означает дорогу: «Пуститься в море – значит пуститься в путь. Эгейское море – дорога, которая от острова к острову так ведет морехода из Европы в Азию, что он не теряет землю из виду. Цепь островов – это точно камешки, набросанные детьми в ручеек, чтобы перебраться через него, прыгая с одного на другой»¹. Так Средиземное море превратилось в «греческое озеро с проторенными дорожками», а по его берегам расположились города – «подобно лягушкам вокруг лужи», по выражению Платона². Для древних римлян Средиземное море стало «своим» морем: они называли его *Mare Nostrum*³.

Адриатика как обособленная часть Средиземного моря стала приобретать значение важной торговой артерии в раннем Средневековье под властью Византии, с расцветом Равенны и, позднее, с возвышением Венецианской республики⁴. Могущество Венецианской республики определило роль Адриатического моря как важного торгового пути, связывающего Европу со странами Востока. Венеция в период своего расцвета была «величайшим импортиумом в мире»⁵, куда приезжали купцы со всех концов Европы, особенно из центральной и южной Германии⁶, а торговые связи доходили до берегов Северного моря, Англии и Франции. Венеция обладала одним из сильнейших торговых и военных флотов, контролировала выход в Адриатику, пользовалась широчайшим военным, политическим и торговым господством в большинстве стран Восточного Средиземноморья. С упадком венецианского могущества Адриатическое море утратило роль главной морской артерии Средиземного моря.

Сегодня Средиземное море – это внутреннее море, расположенное между Европой, Африкой и Азией. С Америкой и портами Африки оно связано Атлантическим океаном через Гибралтарский пролив, с Восточной Европой и Кавказом – Черным морем через проливы Дарданеллы и Босфор. Суэцкий канал является одним из главных маршрутов, соединяющих Средиземное море с Красным морем и Индийским океаном для сообщения с Азией.

Адриатическое море является частью Средиземного моря между Апеннинским и Балканским полуостровами, омывает берега стран – членов ЕС (Италии, Словении, Хорватии) и стран – кандидатов на вступление в ЕС (Боснии и Герцеговины, Черногории, Албании). Как отмечают профессора Политехнического университета г. Бари П. Колонна и Р. Паскацио, берега Адриатического моря соединяются практически в нижней части центра Европы, в то время как южная граница Адриатики выходит почти в центр Средиземноморья – в область, которую

1 Боннар 1994, 40.

2 Цит. по: Боннар 1994, 41.

3 *Mare Nostrum* («Наше море») – топоним, который впоследствии в своей внешней политике взял на вооружение Б. Муссолини.

4 Во времена могущества Венецианской республики Адриатическое море называлось не иначе как Венецианский залив или просто Залив.

5 Представление о размерах материковой части Венецианской республики мы можем получить по сохранившимся в разных странах львам святого Марка, которые были главным символом Венецианской республики. Подробнее см.: Мардзо Маньо 2024.

6 “Mare Adriatico,” Treccani, accessed December 14, 2024, [https://www.treccani.it/enciclopedia/mare-adriatico_\(Enciclopedia-Italiana\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/mare-adriatico_(Enciclopedia-Italiana)/).

можно считать местом рождения трех структурно исторических морских путей: в Америку (на запад), в Африку (на юг) и в Азию (на восток)¹.

Сегодня Адриатическое море представляет собой коридоры различного типа: транспортно-логистический, экономический, энергетический, миграционный, культурный, экологический; прибрежные города и их порты являются торговыми, промышленными и туристическими центрами региона. При этом и Средиземное, и Адриатическое моря отличаются «стремительной интернационализацией»², в развитии которой участвуют внерегиональные игроки: Китай, США, Россия. Помимо Европейского союза, в регионе действуют такие организации, как НАТО, ОБСЕ. В результате Адриатика постепенно становится территорией интенсивного многоуровневого сотрудничества и соперничества, в которые вовлечены акторы разного характера: региональные и внерегиональные, государственные и негосударственные³.

Адриатическое море является частью Адриатико-Ионического макрорегиона, отдельно выделяемого Европейским союзом. При этом основной грузопоток в Адриатико-Ионическом регионе концентрируется в северной области Адриатики, где находятся крупные порты Триест и Копер; также велико значение венецианского порта, хорватской Риеки и итальянской Равенны. В этой связи в фокусе исследования – порты Адриатики. Цель настоящего исследования – установить степень связанности в Адриатическом море в контексте развития транспортной инфраструктуры Европейского союза и стратегии ЕС в регионе.

Понятия морской связанности и морской мощи

Концепция морской связанности произошла от более широкого понятия морской мощи, когда стало оформляться понимание значимости морских путей и ресурсов для государственной мощи и международной стабильности. Классической является работа американского военно-морского теоретика, одного из основателей геополитики А.Т. Мэхэна «Влияние морской мощи на историю, 1660–1783», в которой подчеркнута важность контроля над морскими путями и ресурсами для достижения доминирования в мире⁴. Его идеи заложили основу понимания роли морской связанности в глобальной политике и экономике.

Продолжая идеи А.Т. Мэхэна, Б. Фиск в начале XX в. разработал концепцию «морской стратегии», обратив внимание на взаимосвязанность морских коммуникаций и их влияния на национальные интересы⁵. Его работы способствовали формированию представлений о морской связанности как ключевом элементе международной безопасности и экономического процветания.

Исследование Дж. Модельски и У. Томпсона посвящено эволюции морской мощи и ее влиянию на глобальную политику⁶. Основная идея заключается в том, что доминирование на море является ключевым элементом гегемонии в миро-

1 Colonna, Pascasio 2012.

2 Алексеенкова 2021.

3 Cocco 2013.

4 Mahan 1890.

5 Fiske 1904.

6 Modelski, Thompson 1988.

вой политике. Дж. Модельски и У. Томпсон разработали концепцию долгосрочных циклов лидерства, согласно которой глобальная гегемония возникает в результате морского превосходства одной из держав. Авторы выделяют великие державы, которые последовательно занимали лидирующие позиции в мире: Португалия, Нидерланды, Британия, США. В исследовании подчеркивается, что основой для каждого из этих периодов гегемонии была морская мощь. Контроль над торговыми маршрутами, военная сила на море и способность проецировать власть на большие расстояния обеспечивали этим странам возможность устанавливать правила игры на международной арене. Дж. Модельски и У. Томпсон также придают значение роли технологических инноваций и экономических факторов в формировании морской мощи; они указывают на важность инвестиций в военно-морские силы, развитие флота и инфраструктуры, а также в поддержку торговли и экономического роста.

В знаменитом труде З. Бжезинского «Великая шахматная доска»¹ рассматривается, среди прочего, геостратегическое значение морской связанности и глобальных транспортных маршрутов. Автор подчеркивает важность контроля над ключевыми морскими и транспортными путями, такими как Суэцкий канал, Малаккский пролив и Босфор, поскольку они связывают разные регионы Евразии и обеспечивают беспрепятственное движение товаров и ресурсов. Морская связанность позволяет США поддерживать свое присутствие и влияние в стратегически важных регионах.

М. Стопфорд рассматривает экономические аспекты морской индустрии, включая связанность и логистические цепочки². Автор относит морскую индустрию к важнейшей составляющей глобальной экономики, акцентируя внимание на ее значении для международного товарообмена и транспортного обеспечения.

Р. Каплан рассматривает Индийский океан как ключевой регион с точки зрения морской связанности и глобальной политики³. Автор показывает, что Индийский океан становится важным геополитическим пространством, где сталкиваются интересы ведущих мировых держав, таких как США, Китай и Индия. А. Фридберг анализирует конкуренцию между Китаем и США в Азиатско-Тихоокеанском регионе, уделяя внимание морской связанности и стратегическим интересам⁴. Он рассматривает морскую связанность как одну из ключевых составляющих геополитической стратегии обоих государств. Исследователь подчеркивает, что контроль над морскими путями в Азиатско-Тихоокеанском регионе имеет решающее значение для обеспечения безопасности и экономического процветания как Китая, так и США.

Дж. Тилл предлагает современный взгляд на морскую мощь и связанность в контексте глобализации и новых технологических вызовов⁵. Дж. Тилл прогнозирует, что морская мощь останется ключевым элементом глобальной политики и экономики в XXI веке.

1 Brzezinski 1997.

2 Stopford 2009.

3 Kaplan 2010.

4 Friedberg 2011.

5 Till 2013.

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) определяет морскую связанность как уровень участия страны в глобальной морской транспортной сети, измеряемый количеством и качеством линейного судоходства. Всемирный банк определяет морскую связанность как меру, отражающую легкость, с которой страна может подключаться к международным морским транспортным сетям. Она измеряется количеством регулярных линейных линий, частотой рейсов и скоростью доставки грузов. Самые лучшие показатели транспортного сообщения имеют страны Азии, согласно индексу обслуживания линейным судоходством: первое место занимал Китай, за ним следовали Республика Корея и Сингапур. Четвертое место заняли США, в то время как среди европейских стран по этому показателю лидировали Испания, Британия и Нидерланды¹.

Порты в Адриатическом море различаются по уровню развития инфраструктуры и качеству предоставляемых услуг. Регулярность и частота морских линий в Адриатическом море ниже, чем в других регионах, таких как Северное море или Восточное Средиземноморье, что снижает доступность и надежность морских перевозок.

Проблема периферийности

Как отмечают П. Колонна и Р. Паскацио, в центральных и северных странах ЕС всегда возможно движение на 360 градусов из любой точки (с некоторыми ограничениями для стран Балтии), в то время как для стран Южной Европы, где море является природным препятствием для коммуникации, это невозможно. Таким образом, страны Южной Европы обладают следующими отличительными особенностями: перемещения по оси «Запад – Восток» затруднены из-за необходимости использовать морские пути или длинные сухопутные маршруты; морские перевозки с запада на восток осложнены из-за наличия Апеннинского полуострова, который создает природный барьер и заставляет суда идти в обход. Кроме этого, Адриатическое море является узким (максимальная ширина акватории составляет 222 км), а потому неудобным, словно изолирующим большую часть Италии от Европы². «Ситуация была бы иной, если бы Адриатического моря не существовало, а Италия была бы привязана к Балканскому полуострову. В этом случае связь с востоком была бы не только историческим, культурным или экономическим выбором, но и физической данностью. В таком случае транспортные связи из Италии на восток через земли Адриатики были бы естественными, интенсивными и, возможно, изменили бы ход истории», – предполагают П. Колонна и Р. Паскацио³.

Сегодня географическая конфигурация региона естественным образом располагает Адриатику вдали от основных глобальных судоходных маршрутов. В научной литературе Адриатическое море называют «периферийным», «окраинным» (к «периферийным» морям также относят, например, Балтийское,

1 Обзор морского транспорта. Лавирование по стратегически важным морским коридорам // ЮНКТАД. 2024. [Электронный ресурс]. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024overview_ru.pdf. (дата обращения: 19.11.2024).

2 Colonna, Pascazio 2012.

3 Ibid.

Черное моря)¹. «Периферийность» обусловлена географическим положением, что де-факто делает Адриатическое море полузамкнутым. Из-за ограниченно-го сообщения с открытым океаном такие моря имеют следующие особенности: ограниченная доступность, низкая частота рейсов, длительное время в пути в сочетании с высокими транспортными расходами.

Стратегия ЕС в макрорегионе

Адриатико-Ионический макрорегион воспринимается Европейским союзом как стратегически важный с геополитической и экономической точек зрения. При этом в понимании ЕС макрорегион – это не географический регион с заранее определенными границами, а функциональная область, объединяющая национальные, региональные и местные уровни для решения общих задач. Европейский союз позиционирует себя как лидер региона, пытаясь предложить странам-кандидатам безальтернативный путь развития в рамках членства в ЕС. Пока этого не произошло (в 2013 г. в ЕС вступила только Хорватия), ЕС работает над упрочнением связанности так называемого Адриатико-Ионического макрорегиона.

С 2000-х гг. началась интеграция западнобалканских стран в Европейский союз, когда был запущен ряд программ сотрудничества. Так, в мае 2000 г. в г. Анкона (Италия) главы государств и правительств Италии, Албании, Боснии и Герцеговины, Хорватии, Греции и Словении учредили Адриатико-Ионическую инициативу. По итогам работы конференции была подписана Анконская декларация, в которой говорится, что укрепление регионального сотрудничества способствует политической и экономической стабильности, создавая тем самым основу для «прогресса процесса европейской интеграции»². В 2008 г. в Анконе был создан Постоянный секретариат Инициативы Адриатико-Ионического региона для формализации этого сотрудничества.

Другой инициативой стала концепция Адриатико-Ионического еврорегиона, разработанная в 2006 г. в г. Пула (Хорватия). Эта модель сотрудничества предполагает транснациональное и межрегиональное взаимодействие между регионами, расположенными вдоль Адриатического побережья. В декабре 2012 г. Комиссия ЕС совместно с правительством Хорватии представила Морскую стратегию для Адриатического и Ионического морей, которая стала первой морской стратегией в регионе³.

Хорватия стала членом ЕС 1 июля 2013 г., что послужило стимулом к переосмыслению развития региона. В сентябре 2014 г. ЕС принял Стратегию для Адриатического и Ионического региона (*EUSAIR*), которая должна была стать инструментом укрепления социальной, экономической и территориальной сплоченности макрорегиона с целью сокращения неравенства. В Стратегии ЕС участвуют 10 стран: четыре государства – члена ЕС (Греция, Хорватия, Италия, Словения), пять стран – кандидатов на вступление в ЕС (Албания, Босния

1 Serry 2020; Scarascia et al. 2017; Cocco 2013.

2 "The Ancona Declaration," Adriatic and Ionian Initiative, May 20, 2000, accessed December 15, 2024, <https://www.aii-ps.org/about/guidelines-and-rules-of-procedures/the-ancona-declaration/download>.

3 О морской политике ЕС подробнее см.: Колесникова 2024.

и Герцеговина, Черногория, Сербия, Северная Македония), а также Светлейшая Республика Сан-Марино¹.

Основными сферами для взаимодействия в рамках *EUSAIR* стали: 1) «голубой рост»: «голубые» технологии, рыболовство и аквакультура, управление и услуги на море и в морской сфере; 2) связанность: морской транспорт, интермодальное сообщение с внутренними районами, энергетические сети; 3) качество окружающей среды: морская среда, биоразнообразие; 4) устойчивый туризм: диверсифицированное туристическое предложение продуктов и услуг, устойчивое и ответственное управление туризмом².

Главная политическая цель *EUSAIR* – поддержка евроинтеграции Западных Балкан посредством предоставления политической и финансовой поддержки для укрепления добрососедских отношений в регионе; региональное сотрудничество и экономическое развитие; укрепление безопасности; продвижение общих ценностей и сохранение культурного многообразия.

Параллельно ЕС работает над связанностью «регионов регионов». Так, реализуется проект девяти панъевропейских транспортных коридоров (*TEN-T*) – транспортной сети, включающей в себя железные дороги, водные пути, каботажные судоходные маршруты и дороги, соединяющие городские узлы, морские и внутренние порты, аэропорты и терминалы³. Предполагается, что в регионе Адриатического моря будут действовать четыре таких транспортных коридора⁴. Часть Средиземноморского коридора пройдет по территории северной Италии, простираясь с запада на восток, и соединит итальянские Турин, Милан, Верону, Венецию, Удине, Триест, Болонью и Равенну. Балтийско-Адриатический коридор соединит Австрию и Словению с итальянскими портами Триест, Венеция, Равенна, Анкона и Бари через городские узлы Удине и Болонья. Скандинавско-средиземноморский коридор соединит северную и южную Италию, а также восточную и западную, охватывая Бреннер-Тренто, Верону, Болонью, города центральной и южной Италии (включая Анкону, Бари, Таранто), а также острова Сардинию, Сицилию и Мальту⁵. Коридор «Западные Балканы – Восточное Средиземноморье» связывает Грецию и Балканский полуостров с Австрией и Венгрией и включает такие портовые города Адриатико-Ионического региона, как Копер, Риека, Плоче, Подгорица, Дуррес, Игуменица, Патры. Примечательно, что в рамках коридора «Западные Балканы – Восточное Средиземноморье» предусмотрено соединение порта Бари с Дурресом – это единственная «ветка», пересекающая Адриатику, в проекте транспортных коридоров ЕС. Таким образом, предполагается связать основные значимые промышленные, торговые центры Европы, при этом несущественное внимание уделяется развитию морского транспорта – транспортные коридоры в основном огибают Адриатическое море.

1 “EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region,” European Commission, 2014, accessed December 15, 2024, https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/cooperation/macro-regional-strategies/adriatic-ionic_en.

2 “EUSAIR,” EU Strategy for the Adriatic-Ionian Region, accessed December 16, 2024, <https://www.adriatic-ionician.eu/>.

3 “Trans-European Transport Network (TEN-T),” European Commission, accessed December 16, 2024, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en.

4 Подробнее см.: Котов 2024.

5 “European Transport Corridors,” European Commission, <https://clck.ru/3JdDf5>.

Конкурентоспособность портов Северной Адриатики

В мире насчитывается свыше нескольких сотен тысяч портов, при этом только через менее ста из них проходят основные грузопотоки. Морское судоходство является главным видом транспорта для межконтинентальных торговых потоков. Главными торговыми артериями являются: Тихоокеанский торговый путь, Южно-Китайское море, Атлантический океан, Индийский океан.

Естественным фактором, определяющим конкурентоспособность морских портов, является географическое положение¹, которое во многом предопределяет другие факторы: природно-климатические (естественные глубины в акватории морского порта и на подходах к нему, ледовая обстановка, заносимость дна, риски природных катаклизмов и т.д.), экономико-географические (территориальная близость к местам производства и потребления перевозимой продукции; расположение на пересечении главных морских маршрутов; включенность в международные транспортные коридоры, обслуживающие потребности мировой торговли, особенности развития хинтерланда), инфраструктурные (наличие портовой и транспортной инфраструктуры).

Европейская система контейнерных портов сосредоточена главным образом в Северном море в районе Гамбург – Гавр, который пропускает около половины общего объема контейнерных перевозок в Европе. Однако сегодня быстрый рост контейнерных перевозок наблюдается в Средиземноморье.

Самыми крупными в ЕС по годовому грузообороту являются порты нидерландского Роттердама (438,8 млн тонн), бельгийского Антверпена (271 млн тонн), немецкого Гамбурга (114,3 млн тонн) – их отличает в том числе непосредственная близость к крупным промышленным центрам, в результате чего возникает большой спрос на перевозки. В Средиземном море главным портом можно считать Альхесирас, расположенный в испанской Андалусии (грузооборот – 107 млн тонн в год).

Расположение портов Адриатического моря отличается от вышеперечисленных. Их особенность состоит в том, что они обслуживают внутренние районы ЕС – хинтерланд (нем. *Hinterland*, букв. – «страна сзади») – Центральную и Восточную Европу, в первую очередь Австрию и Германию. Главным вектором движения в Адриатике является «Север – Юг», а не «Запад – Восток» – порты ориентированы на выход в большое Средиземное море и доставку грузов из третьих стран, не входящих в ЕС. Примечательно, что порты Северной Адриатики связаны с европейскими транспортными коридорами – Средиземноморским, Скандинаво-Средиземноморским, Балтико-Адриатическим, которые предполагают вектор движения «Запад – Восток», помимо традиционного «Север – Юг»².

Сегодня в Адриатическом море насчитывается 74 порта³, в Ионическом – 25⁴. При этом показатели грузооборота портов даже в одном бассейне сильно отличаются между собой. Главными портами Адриатики по годовому грузообороту

1 Бодровцева 2017.

2 См. схему связанности портов Северной Адриатики с европейскими транспортными коридорами (Равенны, Венеции, Триеста, Конепра, Риеки): "Advantages," North Adriatic Ports Association, accessed December 15, 2024, <https://northadriaticports.com/advantages/>.

3 "Adriatic Sea Ports," Ports, accessed December 18, 2024, <http://ports.com/sea/adriatic-sea/>.

4 "Ionian Sea Ports," Ports, accessed December 18, 2024, <http://ports.com/sea/ionian-sea/>.

являются: Триест, Копер, Венеция, Риека, Равенна. В настоящей статье основное внимание уделено именно портам Северной Адриатики – как самым крупным и участвующим в сети панъевропейских коридоров.

Примечательно, что с недавних пор – за счет развития трансъевропейской транспортной сети – порты Северной Адриатики позиционируют себя как альтернатива портам Северного моря. Де-факто порты Адриатики встают на путь конкуренции с портами Северного и других морей. Так, на официальном сайте Ассоциации портов Северной Адриатики (NAPA) приводится информация о том, что путь от Суэцкого канала через Адриатику короче, чем через североευропейские порты: в то время как путь от Суэцкого канала до Адриатики занимает три дня и пять часов (1377 морских миль), путь до портов Северного моря занимает гораздо больше времени – семь дней и 19 часов (3361 морских миль)¹.

Однако, как фиксирует ЮНКТАД², большое значение имеет геополитический фактор. Так, нападения на суда в Красном море нарушают судоходство в Баб-эль-Мандебском проливе и Суэцком канале, вынуждая судоходные компании менять маршруты и отправлять суда вокруг мыса Доброй Надежды, что делает порты Адриатики заранее невостребованными. По подсчетам британского Управления национальной статистики (ONS), число судов, проходящих через Суэцкий канал, в первую неделю апреля 2024 г. было на 66% ниже, чем в первую неделю апреля 2023 г., вследствие атак хуситов на грузовые суда и танкеры³.

Порты Северной Адриатики

В Северной Адриатике выделяются четыре крупных региона портовых городов: 1) между Словенией и Италией: между Копером, Триестом и Монфальконе; 2) Венеция; 3) Риека; 4) Равенна. Их современный вид обусловили природные и географические условия. Так, города западной части Северной Адриатики расположены на болотах, в то время как города восточной части находятся либо на узкой полосе суши, либо на острове⁴.

Руководство перечисленных портовых районов приняло решение реагировать совместно на разного рода трансформации, объединившись в Ассоциацию портов Северной Адриатики (NAPA)⁵ – с целью повышения своего потенциала, качества транспортной инфраструктуры и сопутствующих услуг и эффективности. Главная цель портов Северной Адриатики в рамках ассоциации – стать мультипортовым хабом⁶. Сегодня перевозки в Северной Адриатике носят глобальный трансконтинентальный характер. При этом каждый порт имеет свою уникальную характеристику и де-факто является конкурентом не только северным портам, но и другим портам в Адриатике.

1 "Advantages," North Adriatic Ports Association, accessed December 15, 2024, <https://northadriaticports.com/advantages/>.

2 Обзор морского транспорта. Лавирование по стратегически важным морским коридорам // ЮНКТАД. 2024. [Электронный ресурс]. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024overview_ru.pdf (дата обращения: 19.11.2024).

3 "Ship Crossings Through Global Maritime Passages: January 2022 to April 2024," Office for National Statistics, April 24, 2024, accessed December 10, 2024, <https://www.ons.gov.uk/businessindustryandtrade/internationaltrade/bulletins/shipcrossingsthrough-globalmaritimepassages/january2022toapril2024>.

4 Lucija Azman Momirski, "Port City Development on The Northern Adriatic Coast," Port City Futures, 2021, accessed December 16, 2024, <https://www.portcityfutures.nl/port-city-development-on-the-northern-adriatic-coast>.

5 "North Adriatic Ports Association," NAPA, accessed December 15, 2024, <https://northadriaticports.com/>.

6 Momirski 2021.

Копер, Триест и Монфальконе

Транспортная система во внутренних районах портового города имеет решающее значение для расширения пропускной способности порта. В 1857 г. акционерное общество «Австрийская южная железнодорожная компания» завершило строительство нового железнодорожного пути из Вены через Грац и Люблян, благодаря чему порт Триест стал основным транзитным пунктом. Это кратчайшие пути по суше из Западной Европы в Дунайский регион и на Балканы, далее в Восточную Европу и Малую Азию, с пересадками на западе и в районе Венеции, пересадками с юга на север Германии¹.

Порт Триеста является ведущим нефтяным терминалом в Средиземноморье, а также представляет собой ворота в Европу для перевозок *RO-RO* из Турции. Однако, прежде всего, Триест является первым итальянским портом по объему железнодорожных перевозок: ежегодно здесь проходит около 10 тыс. поездов.

Порт Копер находится на берегу одноименного залива в северной части Адриатического моря, примерно в 10 км к югу от Триеста. Порт Копер является единственным морским портом Словении. Компания «Лука Копер» управляет всеми двенадцатью специализированными терминалами в многоцелевом порту, обрабатывая все виды грузов: контейнеры, автомобили и *RO-RO*, сухие и наливные грузы, а также пассажиропоток. Общая пропускная способность порта в 2021 г. составила 20,8 млн тонн, включая 997,6 тыс. *TEU* и 617,2 тыс. автомобилей, что делает Копер не только крупнейшим контейнерным терминалом в Адриатике, но и одним из самых важных автомобильных терминалов в Европе. Большая часть грузопотока порта предназначена для стран ЕС, а именно: Австрии, Венгрии, Италии, Словакии, Чехии, Германии. Связность порта показывает очень высокую зависимость от железнодорожного сообщения, так как 60% всех грузов, перерабатываемых в порту, перевозятся по железной дороге с ежедневными контейнерными поездами в основные логистические и промышленные центры Центральной и Восточной Европы. Морское сообщение включает средиземноморские фидерные² и другие каботажные перевозки. Особенно хорошо налажено контейнерное сообщение Копера с Дальним Востоком и Юго-Восточной Азией. Предполагается, что в среднесрочной перспективе приоритетными объектами транзита через Копер будут контейнеры и автомобили, однако многоцелевой характер будет сохранен.

Венеция и Кьоджа

Венеция – один из важнейших итальянских портов, расположенный в стратегическом узле трансевропейских сетей. Это также один из важнейших средиземноморских портов с точки зрения круизных перевозок, являющийся крупным хабом для круизных лайнеров. Характерной особенностью Венеции является то, что город притягивает к себе туристов, которые прибывают в том числе на морском транспорте.

¹ Momirski 2021.

² Фидерная грузоперевозка – это относительно короткая морская перевозка внутри ограниченного водного бассейна с целью консолидации грузов (обычно контейнеров). В основном потребность в фидерных перевозках возникает в мелководных регионах, где большие океанские контейнеровозы не могут подойти к причалу.

В то время как исторический порт и его современная часть по-прежнему при- мыкают к основным островам Венеции, промышленная зона переместилась на материк, и ее площадь почти вдвое превышает площадь основных островов Венеции. Основная задача по улучшению транспортного сообщения в интересах порта заключается в интеграции развития судоходных маршрутов с внутренним сообщением. Такое развитие требует эффективного управления и комплексного подхода к трем аспектам связности. Венеция не имеет доминирующей автомобильной связи с внутренними районами, а местная дорожная сеть не такая плотная, как в районе Триеста. Железнодорожная инфраструктура уже создана¹.

Венецианский порт встроен в цепочку поставок (агропромышленный комплекс, сталелитейная продукция, химическая промышленность, энергетика), а также связан с коммерческими и туристическими отраслями. С точки зрения потоков и связей портовая система Северной Адриатики оказывает влияние на региональную предпринимательскую структуру и в целом на весь итальянский Северо-Восток².

Риека

Как и порт Триеста, порт Риеки также расположен между городом и морем, вдоль побережья, однако ему не хватает складских и перевалочных площадей. В Риеке сложилась полицентрическая модель, поскольку некоторые объекты порта расположены в других местах, например в Бакаре, на острове Крк, в районе Пломина и так далее. Из-за сложных географических условий здесь меньше местных дорожных сетей, а железнодорожное полотно не менялось уже полтора века, что может помочь объяснить, почему Риека переживает негативные изменения (например, снижение грузоперевозок и, как следствие, занятости и численности населения)³.

Администрация порта намерена превратить Риеку в привлекательный интермодальный центр Северной Адриатики для международного морского бизнеса. Благодаря масштабной стратегии инвестирования более 500 млн евро был построен новый современный контейнерный терминал *Rijeka Gateway*, который начнет работу в 2025 г. и станет одним из самых современных и автоматизированных терминалов в мире. Это повлияет на рост общего контейнерооборота до 1 млн *TEU* в 2025 г. и до 1,5 млн *TEU* к 2030 году⁴.

Равенна

Исторически Равенна была важной военно-морской базой флота Древнего Рима, а болота, на которых она располагалась, делали ее более защищенной. Сегодня доки расположены на канале, соединяющем центр города, который находится в глубине материка, с морем. Здесь расположены верфи, многоцелевые терминалы, включая пассажирский, а также пристани для круизных лайнеров⁵.

1 Momirski 2021.

2 "Port of Venice," NAPA, accessed December 15, 2024, <https://northadriaticports.com/services/port-of-venice>.

3 Momirski 2021.

4 "Port of Rijeka," NAPA, accessed December 15, 2024, <https://northadriaticports.com/services/port-of-rijeka>.

5 Momirski 2021.

Порт Равенны тесно связан с окрестностями, где морские газовые месторождения позволили развить крупную нефтехимическую промышленность – после Второй мировой войны были построены нефтеперерабатывающие и нефтехимические заводы. Сегодня переработка нефти и природного газа, а также производство синтетического каучука как смежный сектор являются системообразующими отраслями промышленности региона Эмилия-Романья. Порт Равенны является ведущим портом Италии в торговле с восточным Средиземноморьем и Черноморским регионом, где обслуживает почти 40% всего национального объема (за исключением угля и нефтепродуктов). Это также важный порт для торговли с Ближним Востоком и Восточной Азией¹.

Через Равенну проходят шоссе *A14* («Автострада Адриатика» между Болоньей и Таранто), европейский маршрут *E45*, соединяющий Норвегию и Сицилию, и европейский маршрут *E55*, соединяющий Швецию и Грецию. Железнодорожный вокзал и аэропорт Равенны связывают город с другими городами Италии и Европы. Будучи узлом, доступным для основных итальянских и европейских рынков, Равенна является одним из основных портов в рамках сети *TEN-T* и южным терминалом Балтийско-Адриатического коридора (который также включает железнодорожное сообщение между Равенной, Венецией и Триестом).

Терминалы Равенны принимают различные виды грузов. Это ведущий порт Италии по перевалке сыпучих грузов, особенно сырья для производства керамики, зерновых, удобрений и муки, а также стратегический перевалочный пункт для металлургической продукции, контейнерных перевозок и для услуг *RO-RO*. Порт дополняют пять прибрежных месторождений: *Alma Petroli S.p.A.* – сырой нефти, тяжелых полуфабрикатов, мазута и битума; *Petrolifera Italo Rumena S.p.A.*, специализирующаяся на химических и нефтяных продуктах; *Petra S.p.A.* – для нефтепродуктов; а также *Versalis S.p.A.* и *Fosfitalia S.p.A.*, которые в основном хранят жидкие химикаты.

Таким образом, основные характеристики контейнерных портов различны во всех четырех районах. Пропускная способность Копера и Триеста ограничена мощностью терминалов, в то время как в Риеке загрузка довольно низкая, но имеет высокий потенциал к росту в связи с развитием инфраструктуры. Триест и Копер имеют самые короткие сухопутные маршруты, связанные с более прямым морским сообщением из Азии. Именно Триест и Копер главным образом играют роль «ворот» в Европу.

Выводы

Адриатико-Ионический регион – относительно новое понятие, которое на современном этапе неоднородно, а раньше часто было раздроблено по территории, экономическим показателям и политической власти. Начиная с 2000-х гг. сотрудничество между странами Адриатико-Ионического региона стало осуществляться под эгидой ЕС, точкой отсчета можно считать Анконскую декларацию 2000 г., а уже в 2014 г. ЕС принял Стратегию для Адриатико-Ионического

1 Chen Xin et al. 2019.

региона *EUSAIR*. *EUSAIR* – единственная макростратегия в регионе, участниками которой являются страны – члены ЕС (Италия, Греция, Словения и Хорватия), страны – кандидаты в ЕС (Албания, Сербия, Черногория, Северная Македония, Босния и Герцеговина) и другие государства (Сан-Марино). Стратегия 2014 г. является окончательным признанием важности региона для ЕС. Однако вызовы, с которыми сталкивается регион, и потенциальные угрозы превышают практические возможности *EUSAIR*¹. Хотя макрорегион ЕС не задумывался как инструмент внешней политики ЕС, он также может рассматриваться как таковой для координации национальной внешней политики по конкретным вопросам. Особое направление реализации стратегии ЕС – связанность, в том числе морская (морской транспорт; интермодальное сообщение с внутренними районами страны; энергетические сети).

Традиционно в научной литературе Адриатическое море причисляют к «периферийным», поскольку этот водный бассейн имеет специфическое географическое расположение и физические характеристики, уступая Северному морю. Однако развитие панъевропейских транспортных коридоров *TEN-T*, которое реализуется ЕС, способно внести корректировки в распределение грузопотоков на европейской территории. Порты Северной Адриатики динамично развиваются, имеют сообщение с главнейшими европейскими коридорами, расположены в центре Европы и, в конечном итоге, намерены составить конкуренцию портам Гамбурга и Роттердама, уйдя от статуса «периферийных». Главная цель портов Адриатики – стать региональными хабами, «воротами» в Европу для товаров из третьих стран, в частности, азиатских.

1 Berisha 2023.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Алексеевкова, Е.А. Морская экономика Италии в контексте зеленого курса ЕС // Современная Европа. 2021. № 2. С. 63–74. <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope220216374>.

Alekseenkova, Elena S. "Italian Maritime Economy and the EU Green Deal." *Contemporary Europe*, no. 2 (2021): 63–74 [In Russian].

Бодровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов // Транспортное дело России. 2017. № 2. С. 105–109.

Bodrovtsseva, Naina Yu. "Systematization of an Assessment Factors and Indicators of the Seaports Competitiveness." *Transportnoe delo Rossii*, no. 2 (2017): 105–109 [In Russian].

Боннар, А. Греческая цивилизация. Том 1. Ростов-на-Дону: Феникс, 1994.

Bonnard, André. *Greek Civilisation*. Vol. 1. Rostov-on-Don: Feniks, 1994 [In Russian].

Колесникова, М.Л. Морское пространственное планирование в ЕС: основные итоги // Современная Европа. 2024. № 2. С. 32–44. <http://dx.doi.org/10.31857/S0201708324020037>.

Kolesnikova, Marina L. "Results of Maritime Spatial Planning in the EU." *Contemporary Europe*, no. 2 (2024): 32–44.

Котов, А.В. Стратегическое пространственное развитие в Европейском союзе. М.: Институт Европы РАН, 2024.

Kotov, Aleksander V. *Strategic Spatial Development in the European Union*. Moscow: Institute of Europe, 2024 [In Russian].

Мардзо Маньо, М. Венеция. История воды и суши. М.: Слово, 2024.

Marzo Magno, Alessandro. *Venice. The History of Water and Land*. Moscow: "Slovo", 2024 [In Russian].

Berisha, Erblin. "The Adriatic Ionian Region: Challenges and Opportunities in the Time of Geopolitical Tensions and the Role of EUSAIR." *Economia Marche Journal of Applied Economics*, no. 1 (2023): 59–68. <http://dx.doi.org/10.57638/1120-9593AIREGION>.

Brzezinski, Zbigniew. *The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*. New York: Basic Books, 1997.

Colonna, Pasquale, and Rosanna Pascasio. "Transport between Adriatic and Mediterranean Coasts: Historical and Motivational Analysis for Future Sustainable Development." *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, no. 53 (2012): 134–145.

Fiske, Bradley A. *The Navy as a Fighting Machine*. New York: Appleton and Company, 1904.

Friedberg, Aaron L. *A Contest for Supremacy: China, America, and the Struggle for Mastery in Asia*. New York: W.W. Norton & Company, 2011.

Kaplan, Robert. *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power*. New York: Random House, 2010.

Mahan, Alfred Th. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Company, 1890.

Modelski, George, and William Thompson. *Seapower in Global Politics, 1494–1993*. Houndmills; Basingstoke; Hampshire: Palgrave Macmillan UK, 1988.

Scarascia, Luca, Adrian Stanica, Irina Dinu, and Pietro Lionello. "Common Behaviour of the Adriatic and Black Seas Level in the 20th Century as Response to a Mediterranean Forcing." *Geophysical Research Abstracts*, no. 19 (2017).

Serry, Arnaud. "Shipping in Peripheral Seas: The Case of Baltic Sea Region and Adriatic Sea." In *19th International Conference on Transport Science*, 281–287. Portoroz: Slovene Association of Transport Sciences, University of Ljubljana, University of Split, 2020.

Stopford, Martin. *Maritime Economics*. London; New York: Routledge, 2009.

Till, Geoffrey. *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. London; New York: Routledge, 2013.

Chen Xin, Helena Motoh, Zlatko Šabič, and Nina Pejič. *The Role of North Adriatic Ports*. Budapest: China-CEE Institute, 2021.

Сведения об авторе

Елена Александровна Маслова,

к.полит.н., доцент, старший научный сотрудник Института Европы РАН,

доцент кафедры интеграционных процессов МГИМО МИД России

125009, Россия, Москва, Никитский переулок, 2

e-mail: e.maslova@inno.mgimo.ru

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 27 января 2025.

Переработана: 17 марта 2025.

Принята к публикации: 21 марта 2025.

Сведения о финансировании

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда
(проект № 23-28-01630, <https://rscf.ru/project/23-28-01630/>).

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Маслова, Е.А. Проблема морской связанности и периферийности в Адриатике // Международная аналитика. 2025. Том 16 (1). С. 182-197.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-182-197>

The Issue of Maritime Connectivity and Peripherality in the Adriatic

ABSTRACT

The Adriatic Sea, as part of the Mediterranean Sea, plays an important role in the regional and international maritime connected system. Historically, it served as an important trade route, connecting Europe to the East, thanks to the power of the Republic of Venice. Today, the Mediterranean is one of the busiest waterways in Europe, but the main traffic transits to the North Sea – to the ports of Rotterdam, Antwerp, and Hamburg. In the modern context, there is a perception of this sea as “peripheral” due to its geographical location and limited access to the world's shipping routes. The geographical configuration of the Adriatic Sea as a part bordering the continental landmass and partly surrounded by peninsulas or archipelagos makes this sea de facto naturally enclosed and located far away from the main global shipping routes. The main vector of traffic in the Adriatic is from North to South, with ports orientated towards access to the greater Mediterranean Sea and the delivery of cargo from non-EU countries. The Adriatic is a strategically important region (Adriatic-Ionian macro-region) for the European Union. The EU initiates strategies and promotes projects to improve maritime connectivity and strengthen regional links. The development of pan-European TEN-T transport corridors opens new perspectives for improving maritime connectivity and competitiveness of ports in the northern Adriatic, such as Venice, Koper, Trieste, Ravenna, Rijeka. These ports are becoming an alternative to the traditional Northern European ports of Hamburg – Le Havre, aiming to occupy key positions in the European logistics chain. To a large extent, this competitiveness is ensured, on the one hand, by the development of ‘hinterland’ and, on the other hand, by intermodal transport. Significant challenges remain to modernising infrastructure, improving conditions for intermodal transport, and overcoming the historical legacy of being “peripheral.” The overarching goal of the ports of the northern Adriatic is to become a multiport hub. However, apart from the geographical factor, the competitiveness of the Adriatic ports is increasingly determined by geopolitics and instability – the Houthi attacks are provoking a reduction in shipping traffic in the Suez Canal, which will inevitably affect the demand for Northern Adriatic ports.

KEYWORDS

EU macro-regions, Adriatic-Ionian macro-region, Italy, transport corridors, Mediterranean sea, Adriatic sea, ports

Author

Elena A. Maslova,

PhD (Polit. Sci.), Senior Research Fellow, Institute of Europe, Associate Professor,
Department of Integrational Processes, MGIMO University
2, Nikitskiy Lane, Moscow, Russia, 125009

email: e.maslova@inno.mgimo.ru

Additional information

Received: January 27, 2025. Revised: March 17, 2025. Accepted: March 21, 2025.

Funding

The research was supported by the Russian Science Foundation grant no. 23-28-01630,
<https://rscf.ru/project/23-28-01630/>.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Maslova, Elena A. "The Issue of Maritime Connectivity and Peripherality in the Adriatic."
Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 182–197.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-182-197>