

МЕЖДУНАРОДНАЯ АНАЛИТИКА

2025 / ТОМ 16 / НОМЕР 1



ТРАНСПОРТНЫЕ КОММУНИКАЦИИ И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

11–19

А.А. БЕЗБОРОДОВ

Мировая логистика –
самый свободный
бизнес, больше
всего страдающий
от политики

20–38

Е.В. ПАК

10 лет ЕАЭС: основные
итоги и проблемы
сотрудничества в
области транспорта и
логистики

39–59

Е.А. СЕРГЕЕВ

Транспортная политика
Европейского союза:
между стратегическими
целями и
экономической
реальностью

125–143

Г.В. ЛУКЬЯНОВ,
А.М. НАДЖАРОВ

Племена и трафик:
транссахарские
маршруты нелегальной
торговли как фактор
конфликта в Сахаро-
Сахельском регионе



CHIEF EDITOR

Sergey M. Markedonov
MGIMO University (Russia, Moscow)

DEPUTY EDITOR

Akhmet A. Yarlykapov
MGIMO University (Russia, Moscow)

EDITORIAL BOARD

Andrei Tsygankov – San Francisco State University (USA)
Aleksandar Životić – University of Belgrade (Serbia)
Benedikt Harzl – University of Graz (Austria)
Erkin Baydarov – R.B. Suleimenov Institute of Oriental Studies (Kazakhstan)
Kimitaka Matsuzato – University of Tokyo (Japan)
Mitat Celikpala – Kadir Has University (Turkey)
Richard Sakwa – University of Kent (UK)
Sanjay Deshpande – University of Mumbai (India)
Sayed Kazem Sajjadpour – Institute for Political and International Studies (Iran)
Xue Fuqi – Chinese Academy of Social Sciences (China)
Zhao Huasheng – Fudan University (China)
Alexander L. Chechevishnikov – MGIMO University (Russia, Moscow)
Andrey A. Sushentsov – MGIMO University (Russia, Moscow)
Dmitriy I. Pobedash – Ural Federal University (Russia, Ekaterinburg)
Ilya N. Tarasov – Immanuel Kant Baltic Federal University (Russia, Kaliningrad)
Larisa V. Deriglazova – Tomsk State University (Russia, Tomsk)
Lyubov A. Fadeeva – Perm State University (Russia, Perm)
Maxim A. Suchkov – MGIMO University (Russia, Moscow)
Michael I. Rykhtik – Lobachevsky State University of Nizhni Novgorod (Russia, Nizhni Novgorod)
Natalia V. Eremina – Saint-Petersburg State University (Russia, St. Petersburg)
Oleg Yu. Mikhalev – Voronezh State University (Russia, Voronezh)
Valeriy N. Konyshov – Saint-Petersburg State University (Russia, St. Petersburg)
Viktor Yu. Apryshchenko – Southern Federal University (Russia, Rostov-on-Don)
Viktor L. Larin – Institute of History, Archaeology and Ethnology, the Far Eastern Branch of Russian Academy of Sciences (Russia, Vladivostok)
Yakov Ya. Grishin – Kazan Federal University (Russia, Kazan)

SCOPE

Journal of International Analytics focuses on current problems of international relations, theory and methodology of international politics based on a collection of regional materials. From 2010 to 2016, the journal was called the Institute for International Studies Yearbook.

Published since 2010 quarterly.

INDEXING

The Journal is included in the Russian Science Citation Index (RSCI), and in the List of leading peer-reviewed scientific journals and publications of the Higher Attestation Commission under the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (Q2). The Editorial Board is continuing to advance the Journal in international databases.

Mass media registration certificate
PI No. FS77-65736 of May 20, 2016

DOI Prefix 10.46272
ISSN (print) 2587-8476
ISSN (online) 2541-9633

PUBLISHER

Institute for International Studies, MGIMO University, Russia

ASSOCIATE EDITORS

Alexander L. Chechevishnikov
Anastasia V. Pavlova
Evgenia S. Larina
Evgeni S. Pankov
Natalya A. Samoylovskaya
Uliana V. Yakutova

COMPUTER LAYOUT

Alexey V. Talalaevsky

DESIGN

Veronika E. Levitskaya

2025 / ТОМ 16 / № 1

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Сергей Мирославович Маркедонов
МГИМО (Россия, Москва)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Ахмет Аминович Ярлыкапов
МГИМО (Россия, Москва)

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Александар Животич – Белградский университет (Сербия)

Бенедикт Гарцль – Университет Граца (Австрия)

Андрей Павлович Цыганков – Университет штата Калифорния в Сан-Франциско (США)

Еркин Уланович Байдаров – Институт востоковедения имени Р.Б. Сулейменова (Казахстан)

Кимитака Мацузато – Токийский университет (Япония)

Митат Челикпала – Университет Кадир Хас (Турция)

Ричард Саква – Кентский университет (Великобритания)

Сайед Казем Саджадпур – Институт политических и международных исследований (Иран)

Санджай Дешпанде – Университет Мумбаи (Индия)

Сюэ Фуци – Китайская академия общественных наук (КНР)

Чжао Хуашэн – Фуданьский университет (КНР)

Александр Леонидович Чечевишников – МГИМО (Россия, Москва)

Андрей Андреевич Сушенцов – МГИМО (Россия, Москва)

Валерий Николаевич Конышев – Санкт-Петербургский государственный университет (Россия, Санкт-Петербург)

Виктор Лаврентьевич Ларин – Институт истории археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения Российской академии наук (Россия, Владивосток)

Виктор Юрьевич Апрыщенко – Южный федеральный университет (Россия, Ростов-на-Дону)

Дмитрий Иванович Победаш – Уральский федеральный университет имени Б.Н. Ельцина (Россия, Екатеринбург)

Илья Николаевич Тарасов – Балтийский федеральный университет имени И. Канта (Россия, Калининград)

Лариса Валерьевна Дериглазова – Томский государственный национальный исследовательский университет (Россия, Томск)

Любовь Александровна Фадеева – Пермский государственный национальный исследовательский университет (Россия, Пермь)

Максим Александрович Сучков – МГИМО (Россия, Москва)

Михаил Иванович Рыхтик – Нижегородский государственный национальный исследовательский университет имени Н.И. Лобачевского (Россия, Нижний Новгород)

Наталья Валерьевна Еремина – Санкт-Петербургский государственный университет (Россия, Санкт-Петербург)

Олег Юрьевич Михалёв – Воронежский государственный университет (Россия, Воронеж)

Яков Яковлевич Гришин – Казанский федеральный университет (Россия, Казань)

ЦЕЛИ

В журнале поднимаются актуальные вопросы современных международных отношений, а также теории и методологии изучения международно-политических процессов с опорой на страновой материал. В 2010–2016 годах издание носило название «Ежегодник Института международных исследований».

Издается с 2010 г.
Выходит 4 раза в год.

ИНДЕКСИРОВАНИЕ

Журнал включен в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ), входит в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней кандидата и доктора наук (К2).

Свидетельство о регистрации средства массовой информации
ПИ № ФС77–65736 от 20 мая 2016 г.

DOI Prefix 10.46272
ISSN (print) 2587-8476
ISSN (online) 2541-9633

ИЗДАТЕЛЬ

Институт международных исследований
МГИМО МИД России.

РЕДАКТОРЫ ВЫПУСКА

Александр Леонидович Чечевишников
Анастасия Вячеславовна Павлова
Евгений Сергеевич Панков
Евгения Сергеевна Ларина
Наталья Александровна Самойловская
Ульяна Вячеславовна Якутова

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЕРСТКА

Алексей Владимирович Талалаевский

ДИЗАЙН

Вероника Евгеньевна Левицкая



СОДЕРЖАНИЕ

СЛОВО РЕДАКТОРА

«От кареты до ракеты».

Транспорт и логистика как факторы международных отношений

С.М. МАРКЕДОНОВ

7

ИНТЕРВЬЮ

Мировая логистика – самый свободный бизнес, больше всего страдающий от политики

А.А. БЕЗБОРОДОВ

11

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ СТАТЬИ

10 лет ЕАЭС: основные итоги и проблемы сотрудничества в области транспорта и логистики

Е.В. ПАК

20

Племена и трафик: транссахарские маршруты нелегальной торговли как фактор конфликта в Сахаро-Сахельском регионе

Г.В. ЛУКЬЯНОВ, А.М. НАДЖАРОВ

125

Транспортная политика Европейского союза: между стратегическими целями и экономической реальностью

Е.А. СЕРГЕЕВ

39

Польша: из транзитной страны в логистический хаб Центральной Европы

С.А. КУВАЛДИН

144

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

Т.Х. МЕЛОЯН

60

Лишение России режима наибольшего благоприятствования в рамках санкционного давления Запада: влияние на торговлю и логистику

Е.Я. АРАПОВА, Е.С. КНЯЗЬКИНА

162

Образы Северного морского пути в российском официальном дискурсе (2008–2024)

Н.С. ЛИПУНОВ

78

ОБЗОРНЫЕ СТАТЬИ

Проблема морской связанности и периферийности в Адриатике

Е.А. МАСЛОВА

182

Игры престолов на газовом рынке: как Катар планирует удерживать лидирующие позиции в экспорте СПГ

Н.А. КОЖАНОВ

99

Трансформация транспортного каркаса Евразии в начале XXI века

А.Г. ДАНКОВ, Е.В. САВКОВИЧ

198

CONTENTS

EDITORIAL NOTE

“From Carriage to Rocket.” Transport and Logistics as Factors in International Relations S. MARKEDONOV	7
--	---

INTERVIEW

Global Logistics is the Freest Business Most Affected by Politics A. BEZBORODOV	11
--	----

RESEARCH ARTICLES

Marking 10 th Anniversary of the EAEU: a Transport and Logistics Perspective E. PAK	20
Tribes and Trafficking: Trans-Saharan Illegal Trade Routes as a Conflict Factor in the Sahara-Sahel Region G. LUKYANOV, A. NADZHAROV	125

Transport Policy of the European Union: Between Strategic Goals and Economic Reality E. SERGEEV	39
Poland: from a Transit Country to a Logistics Hub in Central Europe S. KUVALDIN	144

Transport Infrastructure as a Basis for NATO Mobility in Europe: Key Directions and Formats for Development T. MELOYAN	60
Revoking Russia’s MFN Status as an Instrument of Western Sanctions Pressure: Impact on Trade and Logistics E. ARAPOVA, E. KNYAZKINA	162

Images of the Northern Sea Route in the Russian Official Discourse (2008–2024) N. LIPUNOV	78
--	----

Game of Thrones in the Gas Market: How Qatar Plans to Maintain Its Leading Position in LNG Exports N. KOZHANOV	99
--	----

RESEARCH ESSAYS

The Issue of Maritime Connectivity and Peripherality in the Adriatic E. MASLOVA	182
---	-----

Transformation of the Transport Framework of Eurasia in the Beginning of the 21 st Century A. DANKOV, E. SAVKOVICH	198
---	-----

«От кареты до ракеты». Транспорт и логистика как факторы международных отношений

Рассуждая о технологических изменениях, радикально повлиявших на наш привычный уклад, мы, как правило, фокусируемся на достижениях XXI века в таких областях, как искусственный интеллект, робототехника, беспилотные аппараты, нанотехнологии и геномика. Однако все современные открытия не могли бы появиться без научных традиций и практического опыта предшествующих эпох.

Среди поворотных моментов мировой истории, определивших развитие человечества вплоть до начала космической эры, «неолитическая революция» занимает особое место¹. Именно в этот период оставшиеся неизвестными гении изобрели лодку, весло и колесо². Эти достижения дали начало более сложным транспортным средствам и путям их сообщения, составляющим сегодня нашу рутинную повседневность. Так, первые грузоперевозки в пределах одной локации нескольких близко расположенных, а затем и отдаленных поселений позволили развивать торговые и гуманитарные коммуникации.

Как подчеркивает специалист в области транспортной инфраструктуры профессор Д.А. Мачерет, «уже в глубокой древности взаимообуславливающее развитие транспорта и обмена сделало возможным появление и рост городов, формирование сложных общественно-экономических структур. Развитие транспортных систем способствовало совершенствованию общественных институтов и, в свою очередь, сильно зависело от складывающейся институциональной среды»³. Таким образом, транспорт стал одним из ключевых факторов социально-экономического и научного прогресса. В эпоху античного Рима появилась «крылатая мудрость» *via est vita*, гласящая, что дорога – это жизнь. Именно вокруг караванных путей формировались первые интеграционные объединения⁴.

1 Simmons, Alan H. *The Neolithic Revolution in the Near East: Transforming the Human Landscape*. Tucson: University of Arizona Press, 2007.

2 McGrail, Seán. *Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times*. Oxford, NY: Oxford University Press, 2001; Bondár, Mária. "Prehistoric Innovations: Wheels and Wheeled Vehicles." *Acta Archaeologica* 69, no. 2 (2018): 271–297.

3 Мачерет, Д.А. Транспортный фактор формирования эпохи современного экономического роста // Экономическая политика. 2019. Т. 14. № 1. С. 157.

4 Кортунов, А.В. Ганзейский союз как прообраз грядущего миропорядка // Российский совет по международным делам. 31 декабря 2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ganzeyskiy-soyuz-kak-proobraz-gryadushchego-miroporyadka/> (дата обращения: 02.02.2025).

Вместе с тем развитие морских, автомобильных, железнодорожных и авиационных коммуникаций не только связывало страны и регионы ради взаимовыгодного использования ресурсов. Нередко они становились точками пересечения интересов как отдельных государств, так и различных военно-политических блоков. Вокруг транспортных узлов разворачивались (и продолжают до сих пор) масштабные конфликты, когда на первый план выходила не экономическая целесообразность, а стремление к безопасности¹. В этом контексте следует упомянуть борьбу за доминирование в Тихом океане и Атлантике, Босфоре и Дарданеллах, а также нарастающую конкуренцию в Арктике и новый всплеск интереса к Панамскому каналу, Гренландии, Северному морскому пути.

Транспорт как феномен международной жизни представляет собой многомерное явление. С одной стороны, развитие коммуникаций способствует сближению между правительствами, странами и народами, а с другой – усиливает конкуренцию за лидерство в мире. Так, Великие географические открытия стали важнейшим фактором в формировании современных международных отношений (по сути, одной из первых волн глобализации) и в то же время привели к установлению многовекового доминирования Европы. Не менее ярким примером является политическое визионерство 28-го президента США Томаса Вудро Вильсона (1856–1924). Предлагая в своих т.н. Четырнадцать пунктов «абсолютную свободу судоходства на морях вне территориальных вод как в мирное, так и в военное время», а также «устранение, насколько это возможно, всех экономических барьеров и установление равенства условий для торговли всех наций», он ни на минуту не забывал о двух факторах: об очевидном преимуществе США как морской державы и об американской экономической мощи, без которых Вашингтон не смог бы стать «более равным» по сравнению с остальными странами мира².

Первый номер «Международной аналитики» 2025 г. посвящен роли и значению транспортных коммуникаций, а также инфраструктурных проектов в современном мире. Открывает его интервью с Алексеем Безбородовым, одним из ведущих российских специалистов в области международного транспорта и логистики, успешно сочетающим в своей работе практический опыт и академические знания. По его мнению, мировая логистика – одна из самых парадоксальных сфер человеческой деятельности. По своей природе это – самый свободный из видов бизнеса, но в то же время трудно себе представить стратегические коммуникации абсолютно независимыми от государственного контроля. Как следствие, политизация транспортной темы и, соответственно, ее «секьюритизация».

Четыре исследовательские статьи первого тематического блока номера посвящены различным проблемам постсоветского пространства. Статья Егора Пака представляет собой попытку подвести итоги десятилетия работы Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в области транспорта и логистики. Автор показывает, что повышение «связности» транспортно-логистических систем стран интеграционного объединения в целом соответствует интересам не только не-

1 Cowen, Debora. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.

2 Ambrosius, Lloyd E. *Woodrow Wilson and American Internationalism*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017. P. 230–254.

посредственных его участников, но и стран «Большой Евразии». При этом кооперации в рамках ЕАЭС все еще удастся избежать чрезмерной политизации, свойственной современным международным отношениям.

Работа Екатерины Араповой и Екатерины Князькиной посвящена влиянию санкционного давления Запада на Россию в сферах торговли и логистики. Авторы обращаются к такому важному сюжету, как лишение России режима наибольшего благоприятствования. Исследователи убедительно демонстрируют, что логистический кризис первых месяцев введения беспрецедентных антироссийских санкций в целом удалось преодолеть уже к концу 2022 г., хотя наиболее сильный удар был нанесен по авиационной отрасли. В то же время авторы приходят к выводу о том, что санкционное давление стало движущей силой для переоснащения и оптимизации отечественной логистики.

Статья Никиты Липунова – удачный пример сочетания политэкономического исследования и имагологии. Автор сфокусировался на изучении роли образов Северного морского пути в российском официальном дискурсе в период с 2008 по 2024 год. В статье рассматриваются два наиболее значимых образа – «национальной транспортной коммуникации России в Арктике» и «международного транспортного коридора». Исследователь наглядно показал, что в официальных представлениях о Северном морском пути наличествует преемственность. При этом выделенные образы как конкурируют между собой, так и дополняют друг друга.

В работе Артема Данкова и Евгения Савковича рассматривается трансформация транспортной системы Евразии. По их мнению, новые идеи евразийских «коридоров» не ограничиваются инфраструктурным измерением. Поэтому важно обращать внимание на стратегический выбор, который будет определять перспективы Евразии. Отсюда и исследовательский вопрос: кто, как и в какие сроки сможет способствовать переходу евразийских проектов из идей в эффективные результаты, но все же базирующиеся на осознании общей ответственности за этот регион.

Во втором блоке четыре статьи посвящены транспортно-логистическим проблемам Европы и евро-атлантического сообщества. В работе Егора Сергеева анализируется транспортная политика Европейского союза. Автор находит в ней определенный конфликт между стратегическими целями и экономической реальностью. По его мнению, перспективы ЕС в области транспорта и логистики зависят от глубины интеграции государств – членов объединения и от преодоления имеющихся дисбалансов. Важной дилеммой, перед которой стоит Брюссель сегодня, является выбор между экономической эффективностью и экологической безопасностью.

Текст Тиграна Мелояна посвящен близкой проблеме – значению транспортной инфраструктуры в обеспечении военно-политической мобильности НАТО. Движение альянса в этом направлении, особенно при сохранении нынешнего эскалационного курса, может создать дополнительные риски для безопасности России. Автор показывает, как альянс и отдельные его члены пытаются вписать транспортно-логистические проекты в общий тренд на «секьюритизацию» европейской безопасности. При этом, по его мнению, военная мобильность становится ключевой для углубления сотрудничества между

ЕС и НАТО.

В работе Елены Масловой поднимается проблема морской связанности и периферийности в бассейне Адриатики. Этот регион представляет стратегическую значимость для ЕС и НАТО. Как следствие, геополитическая целесообразность развития морской связанности выходит на первый план, вытесняя экономические мотивы. Нестабильность на Ближнем Востоке, по мнению автора, повышает востребованность адриатической логистики.

Статья Станислава Кувалдина – это обращение к страновому кейсу. Автор рассматривает трансформацию Польши из транзитной страны в важный логистический хаб Европы. Варшава использует свои географические преимущества для наращивания влияния внутри ЕС. В то же время автор показывает, что без поддержки структурных фондов ЕС такая траектория развития для Польши была бы существенно осложнена.

Завершают номер транспортно-логистические сюжеты Ближневосточного региона и Африки, которые представлены в работах Николая Кожанова, а также Григория Лукьянова и Александра Наджарова. Статья Николая Кожанова посвящена кейсу Катар. Автор показывает, как Доха борется за сохранение лидирующих позиций на рынке сжиженного природного газа. Он приходит к выводу о том, что решение катарских властей расширить инфраструктуру по производству СПГ будет способствовать трансформации кооперационных связей эмирата с США, ЕС и КНР. Второй текст обращен к теме транссахарских маршрутов нелегальной торговли. Авторы дополняют конфликтологическое исследование по Сахаро-Сахельскому региону политэкономическим измерением. Они приходят к выводу о том, что незаконные пустынные караваны важны не только как фактор продолжительного конфликта, но и как своеобразный компенсаторный экономический механизм для населения турбулентного региона.

Резюмируя, хотелось бы отметить, что первый номер дает комплексное представление о значении транспорта и логистики для современных международных отношений. Развитие транспортных коммуникаций и инфраструктурных проектов работает как интеграционный фактор и как фактор конфликта. Реализация амбициозных задач дает экономический эффект, открывает широкие социальные перспективы, но в то же время может служить источником этнополитических противоречий, формирования устойчивых «нелегальных схем», быть частью масштабных геополитических противостояний. Коллизии между выгодой бизнеса и государственными интересами, транснациональными корпорациями и национальной безопасностью, личным и общественным началом пронизывают всю сферу международного транспорта. Поэтому транспортно-логистические проблемы международных отношений будут и в перспективе находить отражение на страницах нашего издания.

Сергей Маркедонов, главный редактор

Мировая логистика – самый свободный бизнес, больше всего страдающий от политики

*Интервью с Алексеем Алексеевичем Безбородовым,
управляющим партнером ООО «ИНФРА ПРОЕКТЫ»,
приглашенным преподавателем кафедры УГМК «Международные
транспортные операции» МГИМО МИД России,
доцентом НИУ Высшая школа экономики*

*Алексей Алексеевич Безбородов – ведущий российский аналитик в сфере
международного транспорта и логистики. Автор более 200 исследований в области
контейнерных и железнодорожных перевозок, стивидорных услуг.*

*Беседу вел С.М. Маркедонов,
главный редактор журнала «Международная аналитика»*

Сергей Маркедонов: Мировой порядок меняется на наших глазах. Ценности, иерархии, союзы, интеграционные структуры, которые еще вчера казались незыблемыми, подвергаются эрозии или масштабной «перезагрузке». В прогнозах относительно того, каким будет новый мир, нет недостатка. Как эти перемены сказываются на международном транспорте и логистике? Вообще, можем ли мы говорить о неких международно-транспортных системах по аналогии с системами международных отношений: Вестфальской, Венской, Версальской? И если можем, то какие следовало бы выделить? И какие системы формируются вместе с изменением старого мира и рождением нового?¹

Алексей Безбородов: Давайте будем говорить о вещах, наверное, достаточно простых. Да, аналогии с системами международных отношений, основанных на тех или иных исторически важных договорах, конечно, есть. Да, каждый раз после подписания подобных документов, в том числе в Ялте или ранее, проис-

1 Глобальные вызовы для международного транспорта: угрозы и возможности / под ред. А.А. Сушенцова. М.: Дело, 2021. 331 с.

ходят глобальные перемены, и мир меняется. Однако меняется не жизнь конкретных людей, а система взаимоотношений государств: победителям – одно, проигравшим – другое. Выстраиваются новые финансовые отношения и так далее. Однако если подходить к ситуации с точки зрения международных транспортных систем, то все достаточно просто.

Все основано, конечно же, на изобретении колеса. Начали с колеса, какое-то время возили на этом колесе что-то небольшое, «вокруг себя». Потом стали использовать четыре колеса, соединили их с лошадью, стали возить чуть дальше, но тоже «вокруг себя». Потом постепенно появились паруса, прочие способы передвижения. Следовательно, увеличивалась дальность транспортировки грузов, росли соответствующие доходы. Интересно то, что, независимо от использовавшихся транспортных средств, всю историю человечества до Второй мировой войны стоимость перевозки грузов, по сути, была равна их собственной стоимости, а то и превышала ее. Это важно для дальнейшего объяснения. Настоящий прорыв произошел после Второй мировой войны, когда в эксплуатации дизельных, бензиновых и прочих двигателей появились новые технологии использования старых способов перемещения, а также появился атомный двигатель. Распространилась технология сварки, новые типы стали, выросли скорости и появились новые способы передачи информации. При этом – энтузиазм от наступления мирного времени.

По сути, мы можем утверждать, что до Второй мировой войны ничего особо не менялось. Даже несмотря на глобальные изобретения и изменения – формирование колониальных империй, появление новых способов перевозки грузов по земле, внедрение паровых двигателей на железной дороге и в торговом флоте, использование двигателей внутреннего сгорания, – логистика не изменялась. Логистика международная, не внутренняя, основывалась в первую очередь на спросе со стороны самых богатых групп населения. И это означает одну простую вещь: 95–99% жителей любой страны, включая центры колониального управления, такие как Британия, не пользовались благами цивилизации¹. Натуральное хозяйство, местное потребление, невозможность транспортировки сколько-нибудь значимого объема продовольствия или товаров повседневного спроса – вот что такое жизнь в любой, даже самой развитой стране.

Люди не видели шелков, фарфора, пряностей, еще каких-то вещей. Импортировать машину – значит заплатить две цены машины за доставку, импортировать одежду – заплатить за доставку ее собственную стоимость и еще пошлины до 100%. Плохой урожай – голод. Но в какой-то момент у простых людей появилась возможность приобретать колониальные товары, например чай или кофе². Это уже связано с массовым наймом жителей Британии на должности в колониях. Началось медленное формирование среднего класса. И Нью-Йорк, и Лондон, и Париж, и Петербург были процветающими городами, но все потребление было местным. Импортные товары – исключение. Машины, одежда для элиты, консервы, иногда фрукты. Да, ввозили и металл, и уголь, и пшеницу, и текстиль – на

1 Гуревич, А.Я. Средневековый мир: Культура безмолвствующего большинства. М.: Искусство, 1990. С. 321–322.

2 Акройд, П. Лондон: биография. М.: Альпина Паблишер, 2016. С. 373.

пароходах и на большие расстояния. Однако по сравнению с сегодняшним тоннаж флота был в десять тысяч раз меньше, а если считать относительно численности населения – в две тысячи раз меньше.

Совсем иной была и структура потребления. Мужчина мог всю жизнь носить одно пальто и одни брюки. Обувь была очень дорогой, а пища менее калорийной. Домашняя утварь передавалась по наследству, а из мебели – один сундук. Объем мировой торговли и уровень взаимозависимости стран были очень низкими¹.

Все это своего рода предисловие к тому, что, по сути, вначале появился парус. В парусную эпоху торговля была достаточно хаотична, и до середины XX в. она шла из колоний в метрополии. Росту товарооборота способствовало также появление паровых двигателей. Кроме того, некоторые колонии в Северной Америке получили независимость, и стала вестись торговля между бывшей метрополией и бывшей колонией. В любом случае с помощью пара перевозилось достаточно небольшое количество грузов². После этого на кораблях стали устанавливать дизельные двигатели, вследствие чего объем товарооборота вырос еще больше, но, повторюсь, до 1950-х гг. никакой возможности сделать доставку груза дешевле его стоимости практически не было.

Вторая мировая война завершила очередной цикл стабильных торговых потоков по постоянным направлениям³. Он длился примерно семьдесят лет, начиная с 1870-х гг., когда Россия окончательно укрепила влияние на Кавказе и на Балканах, став одной из крупнейших держав. Вторая мировая война привела к завершению этого периода и вместе с тем способствовала укреплению международного влияния Советского Союза. Однако с точки зрения мировой торговли он представлял, конечно, исключение. До 1970-х гг. СССР существовал отдельно от глобальной торговли. Собственно говоря, этап после Второй мировой войны до начала 1970-х гг. – это еще один период развития транспортных взаимоотношений. Основной объем товарооборота приходился на треугольник «Западная Европа – США – Япония». В 1970-е гг. растет влияние Китая, и это переворачивает всю систему торговли. При этом следует напомнить, что в 1950-е гг. появился контейнер, который как раз в 1970-е гг. стал общепризнанным, общепонятным и общеприменимым средством транспортировки грузов⁴.

Однако стоимость доставки грузов по-прежнему была достаточно высокой. Например, стоимость транспортировки контейнера через Тихий океан была равна стоимости *Toyota Corolla*, но и в контейнере могли быть достаточно дорогие грузы. Товары еще только начали дешеветь благодаря японской рабочей силе. Китайская же рабочая сила вышла на рынок к концу 1980-х гг. и стала обеспечивать общее потребление для так называемого золотого миллиарда. Изменилась вся геополитика. Центром торговли, производства и логистики стал Китай – он сохраняет лидерство до сих пор. И сколько бы Д. Трамп не делал

1 Шайдель, В. Великий уравнитель: насилие и история неравенства от каменного века до XXI столетия. М.: АСТ, 2020. 768 с.

2 Pomeranz, Kenneth. *The Great Divergence: China, Europe and the Making of the Modern World Economy*. Princeton; Oxford: Princeton University Press, 2000.

3 Button, Kenneth, and Aura Reggiani, eds. *Transportation and Economic Development Challenges*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2011.

4 Cudahy, Brian. *Box Boats: How Container Ships Changed the World*. New York: Fordham University Press, 2006. P. 22–23.

вид, что он может повлиять на мировую торговлю, – это, конечно, ошибочное мнение.

Контейнеризация и дешевое производство привели не только к импорту дефляции из Китая в развитые страны. Зависимость от дешевых товаров за последние 50 лет стала всеобъемлющей. Если японская промышленность в 1960-е гг. справилась с насыщением рынка транзисторами, телевизорами и, в 1970-е гг., дешевыми малолитражками, а Гонконг, Сингапур и Южная Корея дополнили японское производство чуть более дешевыми аналогами, то китайские производители осилили все типы: обувь и пищепром, текстиль и электронику, суда и машины...

Вокруг этого производства была создана контейнерная логистика¹. Она смогла к началу 2010-х гг. довести стоимость итоговой доставки до минимума: футболка – за 0,01 цента, телефон – за 10 центов, ноутбук – за доллар, телевизор – за десять и так далее. Правда, потом появились маркетплейсы: добавили свою «последнюю милю» и изменили логистику, а точнее, представление о ней. По сути, интернет-гиганты добавили к магистральной логистике небольшой кусок распределения, минимальную кастомизацию (в части выбора, но не в части формирования самостоятельного продукта) и гигантскую в сравнении с магистральной доставкой стоимость. В пересчете на единицу товара по некоторым группам (премиальная одежда, дорогие телефоны, мелкие игрушки, обувь) стоимость «последней мили» в два-три раза превышает стоимость доставки в контейнере на расстояние в десятки тысяч километров, а если считать на километры, то в сотни раз.

Появилась и группа товаров, дешевых, быстрых в использовании, которые в Гармонизированной номенклатуре грузов КНР проходят по группам 9804 и 9805 как товары, не облагаемые ввозными пошлинами и доставляемые по схеме В2С («продавец за границей – покупателю»)². Однако это временное явление: слишком дорого. Да и порог стоимости завоза отдельных товаров потребителю становится по миру все ниже и ниже. В США он отменен, в Европе снижается, в России тоже скоро отменят.

В целом международные транспортные системы, наверное, легче всего делить по типам грузов. Первая категория – контейнерные. Они самые современные, самые свободные, развиваются наиболее динамично. Вторая – нефтяные, наиболее политизированные. Третья – угольные. Они чуть менее политизированные, но не менее значимые. В любом случае ситуация такова: есть контейнеры – и все остальное. Контейнер на сегодняшний день по весу занимает чуть более 20% от мирового грузооборота, который превышает 13 млрд тонн. Напомню, речь идет только о морском грузообороте, то есть только о чистом грузообороте без «задвоений», без каких-либо каботажных, трамповых, транзитных, перевалочных перевозок, которых достаточно много, но считать их бессмысленно, поскольку речь не идет о конечной доставке груза. Следовательно, рождение нового мира пока не происходит. Пока есть просто торговля, которая обеспечивается теми или иными судоходными компаниями.

1 Левинсон, М. Ящик. Как грузовой контейнер сделал мир меньше, а мировую экономику больше. М.: Бомбора, 2023. С. 25–27.

2 “China Parcels That Trump Wants to Tariff Are Already in Retreat,” Bloomberg, March 20, 2025, accessed March 25, 2025, <https://shorturl.at/1NPX8>.

По итогам первого президентского срока Д. Трампа уже началось перераспределение товарных потоков за счет переноса производств. Китай выносит во Вьетнам все, что находится под особым риском, а наименее капиталоемкое и дешевое производство уходит в совсем дешевые Бангладеш, Пакистан и Индонезию. Наиболее чувствительные к логистике производства перетекают поближе к потребителю: в Мексику, Португалию, Северную Африку¹. Однако это только начало. Второй срок Д. Трампа начался буквально под лозунгом «проблемы индейцев шерифа не волнуют», главным в любых торговых отношениях.

С.М.: Сегодня коронакризис оказался вытеснен на периферию информационной повестки. Между тем события 2019–2021 гг. стали ударом по международным связям в целом и в особенности по транспортным коммуникациям: логистике, инфраструктурным проектам². В какой степени пандемийный изоляционизм изменил мировые транспортно-логистические связи? Имеются ли отложенные последствия этого бедствия сегодня? На каких сферах они сказались и еще могут сказаться?

А.Б.: На самом деле никакого бедствия для транспортной системы не случилось. Транспортная система заработала за годы пандемии столько, сколько не зарабатывала никогда раньше. Международные перевозчики, которые владеют основными судоходными мощностями, получили в среднем в 10–15 раз больше чистой прибыли, чем в самые лучшие годы до пандемии. Соответственно, если и можно говорить о том, что пандемия повлияла на них, то нужно говорить, что она повлияла на них исключительно положительно³.

Нет ни одной компании, которая что-то потеряла бы, будь то контейнерные перевозчики, перевозчики нефти или нефтепродуктов. Поэтому отложенный эффект очень простой: многие компании после начала пандемии поменяли стратегии, пересмотрели свои вложения, инвестиции, отношение ко многим вещам. Никакого бедствия для судоходных компаний не случилось. Впрочем, и для местных компаний, а также для курьерских, складских и прочих ничего не произошло. Они только больше заработали. Но больше всего заработали именно морские компании, судоходные.

С.М.: Главной внешнеполитической темой России начиная с февраля 2022 г. стала Специальная военная операция на Украине. Она связана и с беспрецедентными западными санкциями, и с радикальным переформатированием всех коммуникаций. Как бы Вы оценили последствия этих событий и для мировой транспортно-логистической системы, и для России в частности? Нашей стране удалось адаптироваться к «новой транспортной нормальности»?

А.Б.: Мировая транспортная система, удивительным образом, будучи предельно свободной системой, легко адаптировалась к общей ситуации. При всех формальных вызовах все оказалось очень просто. Поскольку большинство государств, прибегающих к санкциям, не владеют средствами производства, они не смогли никаким образом повлиять на ситуацию. Проще говоря, чтобы объявлять

1 Wu, Jing. *Global Trends in Manufacturing Supply Chains*. Singapore: Springer, 2025.

2 Лебедева, М.М. Влияние пандемии COVID-19 на мировую политику // Вестник МГИМО-Университета. 2022. Т. 15. № 1. С. 98.

3 Глобальные вызовы для международного транспорта: угрозы и возможности / [С.Н. Шишкарев, А.В. Торкунов, А.А. Сушенцов и др.]; под редакцией А.А. Сушенцова. М.: Дело, 2021. 311 с.

санкции и контролировать их соблюдение, нужно находиться в положении Британии XVIII–XIX веков. В силу того что сегодня мы имеем дело с Британией и США XXI в. (важнейший для нас пример – ледоколы: США пытаются, но даже не могут начать реализацию соответствующей программы), никакой возможности повлиять на ситуацию, кроме ограничения платежей, у них нет. Опять же, даже эту сферу не удалось поставить под контроль в силу диверсификации платежных инструментов. Таким образом, российская транспортно-логистическая отрасль адаптировалась к ситуации практически моментально. За шесть месяцев с начала СВО, к сентябрю 2022 г., все все купили, все все зафрахтовали, все панические настроения закончились достаточно быстро. Контейнеровозы куплены, контейнерные терминалы достроены либо построены новые. По-прежнему идут железнодорожные вагоны, совершаются операции, платежи, расчеты – не важно: через Грузию, через Калининград или через Мурманск.

С.М.: Следующий вопрос во многом продолжает предыдущий. Поиск альтернатив, «поворот на Восток», развитие отношений с Глобальным югом стали ключевыми направлениями внешнеэкономической деятельности Москвы в последние годы. Какие перспективы Вы видите у транспортного коридора «Север – Юг»? Планов множество, комментариев и прогнозов еще больше. Но когда о нем можно будет говорить как о действительно эффективном проекте? И какие схожие проекты транспортно-логистического «освоения Евразии» Вы считаете наиболее перспективными для России?

А.Б.: Что касается Глобального юга, здесь все сложно. Глобальный юг отстал от китайского производства и развития на десятилетия. Он не в состоянии сам себя обеспечить элементарными базовыми продовольственными товарами. Глобальный юг, к сожалению, слишком идеализирует сам себя. В результате сам по себе фактор коридора «Север – Юг» становится время от времени то анекдотом, то насмешкой над здравым смыслом, но сейчас просто идет тестирование этого коридора. Перевозчики испытывают все варианты: западный, каспийский, восточный. Грузы перевозятся, цены пока не очень адекватные, но в целом ситуация простая. Нам особо нечем торговать с Индией, кроме сырья, а Индии нечего предложить нам, кроме фармацевтической продукции, отдельных видов текстиля и еще небольшого количества прочих товаров. В результате нарастить объем торговли хотя бы до 100 млрд долл., скорее всего, не получится. Соответственно, обеспечивать логистикой эту торговлю, наверное, особого смысла нет. Точнее, смысл, конечно, есть, но при широком рассмотрении это не так интересно, как, скажем, торговать с Казахстаном или, тем более, с Китаем, с Белоруссией. Торговые отношения России и Индии вторичны по отношению к российско-китайской торговле.

С.М.: Сегодня разговоры о возрастающей роли новых технологий стали общим местом в дискуссиях на политэкономические темы. IT-сфера, киберугрозы, искусственный интеллект – в какой степени все эти достижения помогают развитию международных транспортных коммуникаций? И в какой мере создают новые риски и угрозы?

А.Б.: Вы знаете, новые технологии и искусственный интеллект пока не оказывают заметного влияния на логистику. Сколько бы не было попыток создать агрегаторы, чтобы считать *интеллектуально и искусственно* фрахты и стоимости перевозки, торговать этой услугой, пока ни у кого это не получается. У кого-то

получается с более красивой картинкой, у кого-то – с менее красивой. Но это все, образно выражаясь, даже не надстройка. Это то, что у программистов называется фронт-энд, то есть оформление сайтов и так далее. К жизни это все имеет очень отдаленное отношение и не является новой технологией. Вот если бы кто-то изобрел эффективное квадратное или овальное колесо, тогда это была бы новая технология. Если бы, например, кто-то в массовом масштабе поставил на торговые суда атомный двигатель, это действительно была бы новая технология. Ни увеличение грузоподъемности судна или самолета, ни рост дальности перевозок не являются новыми технологиями. Они представляют собой более эффективное использование стандартных технологий, но ничего нового в этом нет.

Возможность подключиться к космическому интернету через спутники не отменяет того факта, что торговый флот уже около 70 лет использует связь через спутники. Для моряков это не новость. Да, теперь можно пользоваться дешевым интернетом на кораблях, пароходах, контейнеровозах и танкерах. Да, моряки могут чаще писать домой и даже говорить по видеосвязи, но ничего нового в этой технологии нет. Проще говоря, сам по себе контент не изменился. Мы так же обмениваемся личной информацией – и через интернет, и через бумажное письмо. Скорость обмена информацией, опять же, к самой сути информации не имеет никакого отношения. Говорить о влиянии искусственного интеллекта, о каком-либо автономном перемещении пароходов, машин или вагонов можно будет только тогда, когда робот с искусственным интеллектом сможет постричь человека. До тех пор, пока он человека не пострижет, это все профанация. Все остальное – это просто оформление перемещения трудовых ресурсов и резервов из докеров в программисты. Не более того.

С.М.: Завершающий вопрос. Что сегодня в мировой логистике и торговле Вы назвали бы самым важным? Какие тренды являются доминирующими?

А.Б.: По итогам политических и дипломатических разговоров о двух потенциальных американских приобретениях имеет смысл посмотреть на последствия. Только не на прямые, а на косвенные. Гренландия – не самое важное. Конфликт с Данией у Д. Трампа развивается полностью по принципу «лестницы эскалации». Только американский президент перепрыгивает через ступеньки. Есть подозрение, что одним из следующих шагов станет явная угроза разрыва контракта между Министерством обороны США и *Maersk*. Министерство возглавил бывший журналист П. Хегсет, предельно несистемный руководитель. И это первый риск для *Maersk*.

Помимо этого, И. Маск и возглавляемая им DOGE очевидно нацелены на быстрые успехи, а значит, Минобороны – подходящая цель, именно там гигантские и необоснованные расходы. При этом несекретных расходов, кроме содержания персонала, не так уж много. Контракт с *Maersk* – очевидный кандидат на ревизию и разрыв. Это два.

И третий повод – упомянутая политическая эскалация. Кандидаты на замену датчанам – *MSC*, *CMA CGM*, *Evergreen*. Однако *MSC* имеет предельно негативный имидж в американской прессе: журналисты обвиняли ее в незаконной транспортировке наркотиков.

Важнейшая сделка для всего рынка случилась в начале марта 2025 г.: состоялась покупка терминальных активов гонконгской группы *Hutchison Ports*

крупнейшим в мире контейнерным оператором *MSC* в консорциуме с инвестиционной компанией *Blackrock*¹. Потенциально *MSC* получит 80% активов *Hutchison* – без гонконгских и китайских терминалов.

Компания *MSC* попала в рейтинг крупнейших терминальных операторов *Drewry* только в 2022 г., после резкого расширения терминальной сети через целый ряд сделок, включая покупку *Bolloré Africa Logistics*, и вот-вот уже взойдет на его вершину. С приобретением 80% активов *Hutchison* мощность терминальной сети *MSC* превысит 75 млн *TEU*, что примерно на четверть больше, чем у нынешнего лидера – сингапурской группы *PSA*. Комментируя сделку по продаже *Hutchison*, президент Д. Трамп заявил, что она является началом процесса по возврату США контроля над Панамским каналом: компания управляет контейнерными терминалами на обоих концах канала².

Кстати, среди портов присутствия *MSC* есть и Санкт-Петербург. Швейцарская группа единственная из глобальных операторов не ушла с российского рынка после 2022 г.: продолжили работать линейные сервисы на все три ключевых контейнерных порта России, и компания сохранила за собой купленную в 2012 г. долю в «Контейнерном терминале Санкт-Петербург» (КТСПб). Собственно, участие *MSC* и позволило КТСПб после начала кризиса сохранить большую долю грузооборота и стать крупнейшим российским контейнерным терминалом на Балтике.

Панама – это эскалация против собственной логистики. Панаму взять легче: Латинская Америка и не такое проглатывала. Но Венесуэла и Куба вполне смогут организовать герилью. Вопрос – на что ее направлять? Собственно, американцы справились с развалом своего судостроения, вагоностроения, краностроения и компьютеризацией логистики, значит, справятся и с торможением Панамского канала. Хотя и подтолкнуть можно. Например, оказывая содействие неправильным решениям. В результате 10–15% грузопотока перейдут на сухопутный переход по Панамскому перешейку, с обслуживанием на бывших терминалах *Hutchison*. Остальное (а это всего 3% от мировой морской торговли объемом 12 млрд тонн) пойдет по Индийскому океану или через северный или южный маршруты (Северо-Западный проход и мыс Горн)³.

Причем тут Россия? Например, самый короткий маршрут из Бразилии в центральную часть Китая проходит через Россию! Почти весь поток из Бразилии идет «балком» и «брейк-балком». Большая часть китайского потока в Бразилию – в контейнерах. Контейнеризировать почти весь поток несложно, США давно контейнеризировали сою и пшеницу. В 2023 г. Китай поставил в Бразилию техники, машин и одежды на 59 млрд долл., купил в Бразилии сои, мяса, руды и нефти на 122 млрд. В 2024 г. Китай нарастил поставки в Бразилию до 72 млрд, сократил свои закупки до 116 млрд и снизил дефицит с 63 млрд до 44 млрд долл., то есть на 30%. В любом случае «неконтейнеризируемых»

1 CK Hutchison продает портовые активы консорциуму с участием BlackRock за \$14,2 млрд // Интерфакс. 4 марта 2025. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/business/1011965> (дата обращения: 20.03.2025).

2 Michael Bow, "US Fund to Take Control of Panama Canal Ports in Victory for Trump," *The Telegraph*, March 4, 2025, accessed March 20, 2025, <https://www.telegraph.co.uk/business/2025/03/04/us-fund-take-control-panama-canal-ports-victory-trump/>.

3 "Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints," UN Trade and Development (UNCTAD), October 22, 2024, accessed March 25, 2025, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>.

товаров в китайско-бразильской торговле сильно меньше, чем в торговле между Китаем и Россией. Маршрут через Россию пока в пять-шесть раз дороже, чем по воде. Однако, например, маршрут Чэнду – Дуйсбург или Сиань – Дуйсбург в 2013 г. тоже был в 10 раз дороже, чем маршрут Шанхай – Гамбург, но в 2019–2020 гг. сухопутный маршрут стал даже дешевле. Любой маршрут нужно «раскатывать». А если Панамский канал будет снижать качество обслуживания или прекратит работу, то самый короткий маршрут с отличным имиджем у страховщиков станет первым кандидатом на «раскатку».

Цитирование

Безбородов, А.А. Мировая логистика – самый свободный бизнес, больше всего страдающий от политики // Международная аналитика. 2025. Том 16 (1). С. 11–19.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-11-19>

For citation

Bezborodov, Alexey A. "Global Logistics is the Freest Business Most Affected by Politics."
Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 11–19.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-11-19>

10 лет ЕАЭС: основные итоги и проблемы сотрудничества в области транспорта и логистики

Егор Вадимович Пак, МГИМО МИД России, Москва, Россия

Контактный адрес: e.pak@inno.mgimo.ru

АННОТАЦИЯ

С момента подписания Договора о Евразийском экономическом союзе в 2014 г. евразийские процессы в области транспорта и логистики достигли определенных результатов (например, в части транзитных железнодорожных перевозок), несмотря на сохраняющиеся организационно-экономические барьеры (главным образом технического и административного характера), а также экзогенные шоки. Значимое влияние на отраслевое сотрудничество в 2022–2024 гг. оказал и фактор санкционного режима в отношении России. Так, на сегодняшний день можно с определенной уверенностью говорить об участии партнеров Москвы по ЕАЭС в логистических схемах по организации импорта ряда товаров (в т.ч. подсанкционных) в Россию. При этом в настоящем контексте важно проводить водораздел между государственной риторикой и интересами бизнеса: в некоторых случаях имеет место примат политики над экономикой, в некоторых – наоборот.

Целью статьи является критическое исследование результатов сотрудничества стран-участниц в области транспорта и логистики в 2014–2024 годах. Выявлено, что повышение «связности» транспортно-логистических систем стран ЕАЭС в контексте формирования Единого транспортного пространства в 2025 г. в целом отвечает интересам как «пятерки», так и других стран Большой Евразии. Краеугольной предпосылкой качественного участия стран ЕАЭС в транспортно-логистической повестке развития региона является их желание «встроиться» в глобальные цепи поставок, предоставив участникам рынка гарантированные, безопасные и устойчивые опции доставки груза. Автором сделан вывод, что в условиях фрагментации системы международных экономических отношений и, что самое главное, ее форсированной политизации ЕАЭС все же достаточно успешно справляется с проблемами в области транспорта и логистики, а приверженность развитию региональной интеграции, демонстрируемая официальными Астаной, Бишкеком, Ереваном, Минском и Москвой, внушает определенный оптимизм.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

евразийская экономическая интеграция, ЕАЭС, транспорт и логистика в ЕАЭС, транспортная «связность», Единое транспортное пространство, Большая Евразия

Введение

Представляется, что будущее евразийского проекта во многом зависит от реализации пространственного вектора его развития. Настоящая повестка актуальна для всех государств – участников ЕАЭС и, по сути, является продолжением общемировой тенденции по формированию устойчивого транспорта и мобильности на транспорте, содержащейся в программном документе ООН – Десятилетие устойчивого транспорта ООН (*UN Decade of Sustainable Transport*) на период 2026–2035 годов.

Пространственный аспект актуален для Союза еще и потому, что Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия являются странами, не имеющими выхода к морям Мирового океана (*landlocked economies*). Эти страны находятся в «ловушке континентальной географии»: например, грузам из Казахстана надо преодолеть 4800 км по территории стран-транзитеров, чтобы достичь морских портов, а из Киргизии и Армении – 4570 км и 2865 км соответственно.

В свою очередь, страны ЕАЭС начиная с 2014 г. сообщая в формате Объединенной транспортно-логистической компании – Евразийского железнодорожного альянса (ОТЛК-ЕРА) – предоставляют стабильную и гарантированную услугу коммерческого транзита по своей территории в направлении Восток – Запад. Соответственно, создание современной, устойчивой и инклюзивной транспортно-логистической системы ЕАЭС (что, впрочем, справедливо и для других стран СНГ, «тяготеющих» к ЕАЭС¹, и, шире, для Большой Евразии²) может способствовать повышению глобальной конкурентоспособности региона, что отвечает интересам властей, бизнеса и граждан. Таким образом, транспортно-логистическое направление интеграции в ЕАЭС способно вывести соответствующие процессы в Большой Евразии на качественно новый уровень.

Вместе с тем нынешний формат реализуемой в ЕАЭС скоординированной (согласованной) транспортной политики в полной мере не позволяет решить поставленную задачу. Так, имеет место разноуровневый процесс стратегического планирования, когда каждая из стран имеет собственную национальную программу развития отрасли. Логистика внутри ЕАЭС также не избавлена от влияния технических и иных административных барьеров, например технических стандартов: различия в предельно допустимой нагрузке на ось грузового автомобиля достаточно часто становятся преградой для грузоперевозок внутри объединения. Наконец, на железной дороге государства-члены вправе самостоятельно устанавливать транзитные тарифы, что препятствует единому отраслевому целеполаганию.

Таким образом, конвергенция управленческих подходов к развитию региональной транспортно-логистической системы, предоставляющей услуги грузо-владельцам как внутри Союза, так и иностранным субъектам транзитом через его территорию, может сыграть решающую роль в расширении и углублении евразийской экономической интеграции на горизонте до 2045 г. в рамках программы «Евразийский экономический путь».

1 Например, для Китая, Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана и Азербайджана.

2 Например, для Китая, Афганистана и Монголии.

Обзор литературы

Транспорт и логистика как направление евразийской экономической интеграции достаточно широко представлены в научно-практическом дискурсе.

В ретроспективном анализе взаимосвязь транспорта, экономического развития и политических конструкций как на глобальном, так и региональном уровнях, содержится в работах И.М. Могилевкина¹. Актуальные вопросы развития транспортно-логистической системы ЕАЭС изучены Л.Б. Вардомским² и К.Х. Зоидовым³. Транзит, его роль и геополитическая составляющая в евразийских интеграционных процессах раскрыты Л.Б. Вардомским⁴ и М.О. Тураевой⁵. Адаптация логистики внешней торговли России к действующим в отношении нее санкционным режимам выявлена Ю.А. Щербаниным⁶. Особенности организации импортных поставок в Россию по новым логистическим схемам, в т.ч. через страны ЕАЭС, описаны А.М. Голубчиком и Е.В. Паком⁷.

Таким образом, можно говорить о наличии транспортно-транзитного и транзитного подходов⁸ к исследованию экономической интеграции в ЕАЭС. Инфраструктурой такой интеграции (которая, впрочем, может быть масштабирована на всю Большую Евразию) логично считать евроазиатские международные транспортные коридоры (МТК) «Восток – Запад» и «Север – Юг»⁹, которые в совокупности должны лечь в основу «евразийского транспортного каркаса»¹⁰.

В свою очередь, акцент на пространственной (в ряде источников географической¹¹) стороне интеграции в ЕАЭС как перспективном направлении исследования связан с категориями «транспортной доступности», «транспортной связности» и «транспортной мобильности».

Экономическое благосостояние напрямую зависит от выгод, генерируемых транспортной отраслью главным образом в части улучшения транспортной доступности¹². Под транспортной доступностью понимается «возможность достижения какой-либо территории с использованием транспортной инфраструктуры всех видов»¹³. Важно, что такая опция должна быть справедлива как для пассажиров, так и для грузов, что в совокупности, по сути, является одним из элементов формирования экономической безопасности регионального объединения¹⁴. Иногда маршруты перемещения собирательно именуется термином «транспортная коммуникация»¹⁵.

Более фундаментально возможность перемещения пассажиров и грузов является прямым следствием уровня транспортной «связности» (в ряде источников

1 Могилевкин 2005; Могилевкин 2020.

2 Вардомский 2021.

3 Зоидов, Медков, Зоидов 2024.

4 Вардомский 2021.

5 Тураева 2022.

6 Щербанин 2023.

7 Голубчик, Пак 2023.

8 Развитие транзитной экономики... 2016.

9 Пак 2020.

10 Винокуров et al. 2024.

11 Лисоволик, Сутырин, Иванова 2019.

12 Щербанин 2011.

13 Лавриненко et al. 2019.

14 Пак, Андропова 2023.

15 Тураева, Горохова 2021.

«связанности»), т.е. «связности» национальных транспортно-логистических систем, и ее следует рассматривать как определяющий фактор повышения эффективности хозяйственных связей внутри регионального объединения. И ЕАЭС здесь не исключение, а, возможно, наиболее показательный пример с учетом исторической важности пространственного фактора для развития Союза.

В иностранной литературе в этом контексте часто употребляется термин *transport connectivity*, что в целом можно считать синонимом транспортной «связности». Вместе с тем в концепции *transport connectivity*¹ упор делается на узловом подходе, где под узлом понимаются отдельный объект или комплекс объектов транспортно-логистической инфраструктуры. Перемещение грузов и пассажиров может осуществляться как напрямую от узла к узлу (т.е. линейно), так и в сетевом взаимодействии (т.е. нелинейно)². Соответственно, наибольший эффект для экономики достигается тогда, когда имеется множественность маршрутов для перевозки объектов.

Одновременное наличие таких опций доставки пассажиров (причем этот сегмент в городском / междугороднем масштабах является пока доминирующим) и грузов обозначается иностранными исследователями как «мобильность» (*mobility*). Вместе с тем единого определения мобильности не существует. Наиболее часто встречающаяся дефиниция «мобильности как услуги» (*mobility as a service*) понимает под нею наличие у потребителя услуги по перемещению несколькими видами транспорта, доступной у нескольких провайдеров, но на одной цифровой платформе, которая становится интегратором всех возможных вариантов перевозки³. В ряде случаев – с учетом повестки Целей устойчивого развития ООН (*UN Sustainable Development Goals*) и Десятилетия устойчивого транспорта ООН (*UN Decade of Sustainable Transport*) на период 2026–2035 гг. – к базовой характеристике такой платформы добавляются аспекты устойчивого развития, в т.ч. инклюзивность, экологичность и энергоэффективность. В таком контексте уместно говорить об «устойчивой мобильности на транспорте».

Как представляется, фактор «связности» в развитии транспортно-логистических систем стран ЕАЭС на внутреннем и внешнем контурах нуждается в системном и критическом изучении. В настоящей статье основное внимание будет уделено грузовому сегменту транспортной «связности» стран ЕАЭС. Объективным ограничением исследования является отсутствие данных по некоторым странам, в частности по Белоруссии, которая не разглашает свои показатели за 2022 г. и 2023 г., а также агрегированных показателей по водным видам транспорта стран-участниц. Соответственно, в ряде случаев статистика по морским и речным сегментам взята из национальных агентств, что, впрочем, не сильно сказалось на результатах, так как вклад этих видов в общую структуру грузоперевозок незначителен.

1 Nakoinz 2023.

2 Rodrigue 2024.

3 "Transport Trends and Economics 2018-2019," UNECE Inland Transport Committee, 2020, accessed November 29, 2024, https://unece.org/DAM/trans/main/wp5/publications/Mobility_as_a_Service_Transport_Trends_and_Economics_2018-2019.pdf.

**Анализ грузооборота и грузоперевозок стран ЕАЭС:
динамика и структура**

С февраля 2022 г. Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) перестала публиковать агрегированную статистику взаимной торговли, так как соответствующая информация признана некоторыми странами ЕАЭС не подлежащей публикации. Но по данным ряда открытых источников, в 2023 г. взаимная торговля внутри объединения достигла рекордных показателей в 90 млрд долл. (рост почти в два раза в сравнении с 2014 годом)¹. При этом важно, что ее объемы демонстрировали рост и в 2022–2023 гг. на фоне беспрецедентных торговых ограничений в отношении России, а также института «вторичных санкций», который довлеет над некоторыми странами ЕАЭС.

В 2014–2023 гг. интеграционные процессы в целом способствовали развитию грузооборота и грузоперевозок стран ЕАЭС магистральными видами транспорта, т.е. морским, железнодорожным, автомобильным, речным и авиационным, во всех видах сообщения – внутреннем, экспортно-импортном и транзитном.

В 2014–2023 гг. грузооборот стран ЕАЭС в целом демонстрировал положительную динамику и в 2023 г. составил 3492,1 млрд т-км (Таблица 1).

Таблица 1.

**ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА СТРАН ЕАЭС ПО МАГИСТРАЛЬНЫМ ВИДАМ
ТРАНСПОРТА (2014–2023), МЛРД Т-КМ**
**DYNAMICS OF FREIGHT TURNOVER OF THE EAEU COUNTRIES BY MAINLINE
MODES OF TRANSPORT (2014–2023), BILLION TONNES-KM**

Страна	Годы							
	2014	2016	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Армения	1,5	1,4	1,6	1,9	1,7	1,9	1,9	1,9
Белоруссия	71,7	66,4	80,8	76,8	71,3	74,2	н/д	н/д
Казахстан	299,1	261,3	316,8	311,5	319,5	331,8	338,4	338,4
Киргизия	2,4	2,3	2,6	2,7	2,2	2,3	2,5	2,5
Россия	2656,5	2708,8	2967,7	2992,0	2931,0	3059,8	3067,2	3067,2
ЕАЭС	3031,2	3040,2	3369,5	3384,9	3325,8	3470,0	3410,1	3410,1

Источник: составлено и рассчитано автором по данным ЕЭК и национальных статистических агентств «пятерки», <https://eec.eaeunion.org/>, <http://www.armstat.am>, <http://www.belstat.gov.by>, <http://www.stat.gov.kz>, <http://www.stat.kg>, <https://rosstat.gov.ru>.

Традиционно в структуре грузооборота в странах ЕАЭС преобладает железнодорожный транспорт. Так, на протяжении всего исследуемого периода его доля составляла в среднем 86% (Таблица 2).

1 Рекордный рост взаимной торговли ЕАЭС: на пути к углублению интеграции? // Россия в глобальной политике. 24 октября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.globalaffairs.ru/articles/eaes-livinczeva-zajczev/> (дата обращения: 29.11.2024).

Таблица 2.

СТРУКТУРА ГРУЗООБОРОТА СТРАН ЕАЭС ПО МАГИСТРАЛЬНЫМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА (2014–2023), %**STRUCTURE OF FREIGHT TURNOVER IN THE EAEU COUNTRIES BY MAINLINE MODES OF TRANSPORT (2014–2023), %**

Вид транспорта	Годы									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
авиа	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,1	0,1
авто	9,6	9,7	9,7	9,4	9,5	9,8	9,7	10,4	10,2	11,3
речной	2,4	2,1	2,2	2,1	2,0	1,9	1,9	2,0	2,0	1,6
ж/д	86,7	86,6	86,4	86,7	87,1	86,8	86,9	86,0	86,4	85,0
морской	1,1	1,4	1,5	1,6	1,1	1,2	1,3	1,3	1,3	2,0

Источник: составлено и рассчитано автором по данным ЕЭК и национальных статистических агентств «пятерки», <https://eec.eaeunion.org/>, <http://www.armstat.am>, <http://www.belstat.gov.by>, <http://www.stat.gov.kz>, <http://www.stat.kg>, <https://rosstat.gov.ru>.

Как видно из *Таблицы 2*, из всей «пятерки» только у Армении и Киргизии на первом месте в структуре грузооборота находится автомобильный транспорт – в 2023 г. соответствующие значения составили 68% и 51,3% соответственно. Важно подчеркнуть, что грузооборот по своей природе является не вполне репрезентативным показателем работы транспорта. Так, например, грузооборот лидирующего железнодорожного транспорта учитывает «порожний пробег» как вагонов, так и контейнеров. В этой связи уместнее анализировать показатель реальной погрузки – объем грузоперевозок.

В 2014–2023 гг. объем грузоперевозок стран ЕАЭС также демонстрировал в целом повышательную динамику и в 2023 г. достиг 8783,6 млн т (*Таблица 3*).

Таблица 3.

ДИНАМИКА ГРУЗООБОРОТА СТРАН ЕАЭС ПО МАГИСТРАЛЬНЫМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА (2014–2023), МЛН Т**DYNAMICS OF FREIGHT TURNOVER OF THE EAEU COUNTRIES BY MAINLINE MODES OF TRANSPORT (2014–2023), BILLION TONNES**

Страна	Годы							
	2014	2016	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Армения	8,5	18,8	27,4	12,9	13,0	15,2	16,7	16,5
Белоруссия	336,9	291,5	330,3	309,5	287,5	285,9	н/д	н/д
Казахстан	503,7	452,1	559,3	594,6	597,3	629,0	660,6	716,9
Киргизия	28,7	35,5	38,0	38,7	29,6	33,9	43,9	50,7
Россия	6928,6	6899,5	7096,0	7266,6	6898,2	7121,1	7706,6	7999,5
ЕАЭС	7806,4	7697,5	8051,0	8222,3	7825,7	8085,1	8427,8	8783,6

Источник: составлено и рассчитано автором по данным ЕЭК и национальных статистических агентств «пятерки», <https://eec.eaeunion.org/>, <http://www.armstat.am>, <http://www.belstat.gov.by>, <http://www.stat.gov.kz>, <http://www.stat.kg>, <https://rosstat.gov.ru>.

В структуре грузоперевозок всех стран ЕАЭС, кроме Казахстана, автотранспорт находится на первом месте и составляет в среднем 75% (*Таблица 4*).

Таблица 4.

СТРУКТУРА ГРУЗОБОРОТА СТРАН ЕАЭС ПО МАГИСТРАЛЬНЫМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА (2014–2023), %
STRUCTURE OF FREIGHT TURNOVER IN THE EAEU COUNTRIES BY MAINLINE MODES OF TRANSPORT (2014–2023), %

Вид транспорта	Годы									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
авиа	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01
авто	73,6	74,4	74,7	73,5	73,6	74,6	74,0	74,1	77,4	77,9
речной	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5	1,3	1,4	1,4	1,4	1,3
ж/д	24,5	23,7	23,4	24,6	24,5	23,7	24,2	24,2	20,9	20,4
морской	0,2	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4

Источник: составлено и рассчитано автором по данным ЕЭК и национальных статистических агентств «пятерки», <https://eec.eaeunion.org/>, <http://www.armstat.am>, <http://www.belstat.gov.by>, <http://www.stat.gov.kz>, <http://www.stat.kg>, <https://rosstat.gov.ru>.

Преобладание автомобильного сегмента в грузоперевозках стран ЕАЭС также следует оценить критически. Как правило, настоящая деятельность не лицензируется (например, в России), а в перевозках задействовано много индивидуальных предпринимателей, на балансе которых может находиться 1–2 транспортных средства, что мешает объективной фиксации перевозимых объемов. Достоверными могут считаться автоперевозки только в международном сообщении, т.е. при пересечении границы ЕАЭС.

Весьма показательно, что в этой связи Казахстан является исключением: в структуре грузоперевозок страны в 2014–2023 гг. лидирует железная дорога (в среднем 69% за исследуемый период). Начиная с 2005 г. перевозка грузов автотранспортом лицензируема, а с 2010 г. – из методологии расчета показателя исключены индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие перевозки грузов.

Особенности реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС

Началом институционального оформления скоординированной (согласованной) транспортной политики принято считать решение Коллегии ЕЭК № 284 от 25.12.2012 «О согласованной транспортной политике государств – членов Таможенного союза и Единого экономического пространства». В Договоре «О Евразийском экономическом союзе» (Раздел XXI) уже зафиксировано проведение в ЕАЭС скоординированной (согласованной) транспортной политики. Конечной целью всех инициатив в области транспорта и логистики в Союзе обозначено создание в 2025 г. Единого транспортного пространства (ЕТП).

Заявленная комбинация «скоординированная-согласованная» неслучайна: наиболее продвинутые интеграционные механизмы стран-членов созданы на железнодорожном и автомобильном видах транспорта. К основным программным результатам интеграции на железной дороге могут быть отнесены следующие:

- унифицированы тарифы на внутренние перевозки грузов, а также внешне-торговые перевозки в / из третьих стран через морские порты ЕАЭС;
- действует коридор колебаний железнодорожных тарифов внутри ЕАЭС;
- установлен порядок доступа перевозчиков стран-членов к инфраструктуре друг друга;
- создан оператор транзитных контейнерных перевозок по территории ЕАЭС в направлении КНР – ЕС (ныне ОТЛК ЕРА).

Справедливости ради следует отметить, что достигнутые договоренности в области железнодорожных тарифов в ЕАЭС во многом базируются на практике Тарифной конференции железнодорожных администраций государств СНГ, куда входит вся «пятерка».

Бесспорным достижением ЕАЭС в железнодорожном сегменте является создание достаточно стабильно функционирующей системы транзита как внутри ЕАЭС (так называемый «внутренний транзит», который для стран ЕАЭС преимущественно идет по территории России), так и по его территории в третьи страны (так называемый международный транзит¹, или «сквозной транзит»).

Транзитные перевозки железной дорогой в 2016–2024 гг. внутри ЕАЭС (такие перевозки для «пятерки» актуальны только для Белоруссии и Казахстана и осуществляются транзитом по территории России) в целом демонстрировали положительную динамику (Таблица 5).

Таблица 5.

**ДИНАМИКА МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА
ПО ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС (2014–2024), ТЫС. TEU**

**DYNAMICS OF INTERNATIONAL RAILWAY TRANSIT THROUGH
THE EAEU (2014–2024), THOUSAND TEU**

Страна	Годы								
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Белоруссия	88,8	169,4	201,3	262,4	418,9	484,4	364,8	268,0	624,4
Казахстан	29,0	55,0	72,9	103,2	175,3	227,2	253,9	278,6	174,2

* данные за январь – сентябрь 2024 г.

Источник: составлено автором по данным аналитического агентства *Infranews*, www.infranews.ru.

Грузовая база железнодорожного транзита из Казахстана по территории России состоит главным образом из каменного угля, а также зерновых и следует в направлении российских портов на Балтике для последующего экспорта, например, в ЕС. Имеет место и транзит казахстанской продукции по территории России в адрес российских портов на Черном море, а также прибалтийских портов – Клайпеды, Риги, Вентспилса.

Основной экспортный товар Белоруссии – калийные удобрения – начиная с 2020 г., момента введения экономических санкций ЕС в отношении страны, постепенно переориентируется с литовских портов на Балтике (главным образом с Клайпеды) на соответствующие российские терминалы в Балтийском (главным

1 Под международным транзитом понимается перевозка груза иностранного грузовладельца из одной страны в другую по территории третьей. Например, из ЕС в Китай по территории России.

образом в Бронку) и Азово-Черноморском бассейнах. Показательно, что на белорусские удобрения традиционно приходилось почти 65% всего транзита по железным дорогам Литвы. По итогам 2023 г. около 70% белорусского экспорта удобрений отгружено через терминалы Большого порта Санкт-Петербург, а около 7% – через Новороссийск¹.

Что касается международного транзита, то его следует рассматривать в двух плоскостях – грузеном и общем с учетом порожнего пробега. В целом динамика грузеного транзита в 2014–2024 гг. положительна (Таблица 6).

Таблица 6.

**ДИНАМИКА МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА
ПО ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС (2014–2024), ТЫС. TEU**
**DYNAMICS OF INTERNATIONAL RAILWAY TRANSIT THROUGH
THE EAEU (2014–2024), THOUSAND TEU**

Транзит	Годы								
	2014	2016	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Груженный транзит	160,1	206,0	417,7	500,8	757,9	1,014	786,2	753,7	797,3
Транзит с учетом порожнего пробега	237,8	258,7	556,8	581,3	808,5	1,075	838,7	855,3	1,029

* данные за январь–сентябрь 2024 г.

Источник: составлено автором по данным аналитического агентства *Infranews*, www.infranews.ru.

Резкий рост грузеного транзита в 2020–2021 гг. обусловлен коронакризисом. Порты Китая в этот период находились в режиме жесткого карантина, на автомобильных пунктах пропуска из Китая в страны ЕАЭС наблюдались большие очереди. Как следствие, фрахтовые ставки на доставку контейнеров в линейном сообщении на популярных маршрутах, например Шанхай – Роттердам, выросли в 7–8 раз. Соответственно, железнодорожная опция доставки грузов между Китаем и ЕС по территории ЕАЭС осталась единственной альтернативой даже с учетом роста стоимости фрахта на востребованном маршруте Шанхай – Владивосток / Восточный. Показательно, что в октябре 2020 г. ценовые индикаторы железной дороги *ERA* (*Eurasian Rail Alliance Index*) и морской *WCI* (*World Container Index*) сравнялись, и железнодорожный вариант доставки контейнера в направлении Восток – Запад стал предпочтительнее и по скорости, и по стоимости.

По мере восстановления международной торговли после коронакризиса и, как следствие, определенной нормализации фрахтовой конъюнктуры (начиная с ноября 2022 г. индексы *ERA* и *WCI* опять сравнялись) объемы грузеного железнодорожного транзита в 2022–2023 гг. незначительно снизились. В условиях роста геополитической напряженности, в т.ч. кризиса в Красном море (который в феврале – апреле 2024 г. сделал железнодорожную доставку по территории ЕАЭС опять предпочтительнее морской), есть все основания полагать, что по итогам 2024 г. груженный транзит по территории ЕАЭС перешагнет отметку в 1 млн *TEU* и превысит пиковые показатели 2021 года.

1 Экспорт калийных удобрений: итоги 2023 и перспективы // Сообщество железнодорожников Беларуси. 6 марта 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://belzhd.info/news/eksport-kalijnyh-udobrenij-itogi-2023-i-perspektivy/> (дата обращения: 29.11.2024).

Основные программные результаты интеграции в автомобильном сегменте заключаются в следующем:

- пограничный контроль в международном сообщении производится в автомобильных пунктах пропуска на внешних границах ЕАЭС;
- внутренние грузоперевозки автомобильным транспортом и международные, осуществляемые перевозчиками стран-участниц по территории ЕАЭС, осуществляются на безразрешительной основе;
- принята «Программа поэтапной либерализации каботажных¹ автоперевозок в ЕАЭС на 2016–2025 годы».

Развитие сегмента каботажных автоперевозок в ЕАЭС направлено на сокращение «порожного» пробега при возвращении перевозчиков в страну базирования после завершения основной (международной) перевозки и, как следствие, снижение негативного воздействия на окружающую среду. Более фундаментально реализация автокаботажа нацелена на усиление конкурентной среды в автомобильном сегменте стран-участниц. Впрочем, это объективно вызывает недовольство перевозчиков интегрирующихся стран, считающих внутренние перевозки исключительно национальной прерогативой.

Представляется, что здесь может быть использован опыт ЕС в создании ответствующего сегмента на автотранспорте, тем более что конечная цель Программы начиная с 2025 г. схожа с европейской – перевозчик из одной страны – члена ЕАЭС может выполнить три грузоперевозки между пунктами на территории другой страны – члена ЕАЭС в течение семи дней после завершения международной². Вместе с тем важно подчеркнуть, что создание системы свободного доступа автоперевозчиков на рынки друг друга в ЕС заняло 38 лет (с 1961 по 1999), а с учетом либерализации автокаботажных перевозок после расширения 2004, 2007 и 2013 гг. процесс завершился только к 1 июля 2017 года.

Показательно, что уже сегодня белорусские автотранспортные предприятия (в рамках соглашения «Об автоперевозках между Россией и Белоруссией») осуществляют вывоз контейнеров из российских портов на Дальнем Востоке в пункты назначения в Сибири и Центральной России, тем самым снижая их загрузенность в условиях дефицита фитинговых платформ. Фактически перевозчики из Белоруссии уже сегодня осуществляют каботажные автоперевозки по территории России.

Что касается речного транспорта, то в 2019 г. принято соглашение «О судоходстве», которое, по сути, открывает систему внутренних водных путей России для других стран ЕАЭС, главным образом Казахстана. Согласно достигнутым договоренностям, устанавливается уведомительный порядок судоходства под флагом стран – членов ЕАЭС по внутренним водным путям друг друга (срок рассмотрения уведомления на транзитный проход составит до 10 дней), а также вводится взаимное признание документов членов экипажа. Реализация этого соглашения может способствовать развитию приграничных перевозок инертных грузов (там, где это возможно), а также проходу судов типа «река-море» в сообщении Каспийское море – Черное море через систему Волго-Донского канала.

1 Здесь под каботажом понимается транспортировка груза перевозчиком, зарегистрированным в одном государстве – участнике ЕАЭС, между пунктами на территории другого государства – участника объединения.

2 Официально автокаботаж для перевозчиков из стран ЕАЭС разрешен с 1 марта 2025 года.

Так, Казахстан, ратифицировавший соглашение в 2020 г., получит доступ к реке Обь, а также сможет обеспечить перевозку грузов судами смешанного плавания в адрес своих грузовладельцев в порты Актау и Курык, а также в перспективе – доставку в адрес грузовладельцев из Азербайджана, Ирана и Туркменистана.

Дальнейшие планы по развитию транспорта и логистики в ЕАЭС в контексте создания ЕТП в 2025 г. закреплены в «дорожной карте» по реализации основных этапов скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – участников ЕАЭС на 2024–2026 годы. Заявленные мероприятия можно условно разделить на три группы: инфраструктурная (развитие экосистемы МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг» и устранение «узких мест»), цифровая (внедрение электронного документооборота) и регуляторная (активизация работы по устранению технических, административных и иных барьеров на отдельных видах транспорта).

Инфраструктурный блок ориентирован на реализацию соответствующих проектов в области транспорта и логистики, имеющих приоритетное значение для углубления интеграционных процессов. Проекты направлены преимущественно на создание «евразийского каркаса» и в ряде случаев носят межстрановой характер (Таблица 7).

Таблица 7.

ПЕРЕЧЕНЬ ПРИОРИТЕТНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ЕАЭС, ОБЛАДАЮЩИХ БОЛЬШИМ ИНТЕГРАЦИОННЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ В СООТВЕТСТВИИ С «ДОРОЖНОЙ КАРТОЙ» НА 2024–2026 ГОДЫ
LIST OF THE EAEU PRIORITY INFRASTRUCTURE PROJECTS WITH HIGH INTEGRATION POTENTIAL IN ACCORDANCE WITH THE ROADMAP FOR 2024–2026

Армения
4-я очередь развития автодорожного участка коридора «Север – Юг» от Агарака до Каджарана
Белоруссия
Реконструкция автодороги М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница России (Редьки) Реконструкция автодороги М-10 граница России (Селище) – Гомель – Кобрин Развитие железнодорожных участков (Жлобин – Могилев – Орша – Витебск – граница России) в направлении портов на Северо-Западе России
Казахстан
Реконструкция участков автодороги М-32 Модернизация железнодорожных участков (Орск – Болашак, Илецк-1 – Актобе, Челябинск – Никельтау, Аксарайская – Макат, Шалкар – Мангыстау) для развития восточного участка МТК «Север – Юг» Строительство железнодорожной ветки Дарбаза – Мактаарал и строительство вторых путей на участке Казалы – Арысь
Киргизия
Реконструкция обьездной автодороги вокруг Бишкека Проект железной дороги Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад Электрификация железнодорожного участка Луговая – Балыкчи
Россия
Строительство российского участка автомагистрали «Меридиан» Строительство и модернизация сети автодорог вдоль МТК «Восток – Запад»

Источник: составлено автором по данным ЕЭК, <https://eec.eaeunion.org>.

Вместе с тем диверсификация транспортных маршрутов на евразийском пространстве происходит и более фундаментально, что в определенной степени переводит дискуссию в геополитическую плоскость. Так, «транспортный каркас» Евразии должен объединить МТК «Восток – Запад» (включая его Северный, Центральный и Южный маршруты), МТК «Север – Юг» и МТК «ТРАСЕКА» (включая Транскаспийский международный транспортный маршрут), создав условия для повышения транспортной «связности» региона и, как следствие, способствуя повышению устойчивости глобальных цепей поставок на настоящих маршрутах.

В этом контексте отдельного внимания заслуживает Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), или «Срединный коридор», который из стран-членов проходит только по территории Казахстана, но в обход России. Географически он проходит преимущественно по трассировке МТК «ТРАСЕКА» (инициированного в 1993 г. ЕС и не приведшего к значимым результатам) и имеет те же слабые звенья: множественную необходимость перевалки груза с железной дороги на морское «плечо» / паром на Каспии, далее на железную дорогу до Поти и затем опять на морское «плечо» / паром в направлении ЕС, а также неразвитость портовой инфраструктуры для обработки контейнеров на Каспии.

Впрочем, следует констатировать и определенный успех в развитии «Срединного коридора». Так, объемы перевозки по коридору в 2023 г. составили 2,76 млн т (против 1,7 млн т в 2022 г.), а за первые 7 месяцев 2024 г. перевезено уже 2,56 млн т грузов. Растет и перевозка контейнеров: в январе – октябре 2024 г. их перевозки составили 46,3 тыс. *TEU* (рост в 2,6 раза в сравнении с 2023 годом)¹. На маршруте также создан единый мультимодальный сервис, предоставляемый совместным предприятием железных дорог Казахстана, Азербайджана и Грузии – *Middle Corridor Multimodal*. Наконец, в сентябре линейный мейджор *Maersk* представил рынку котировки на перевозку контейнеров по коридору в направлении КНР – ЕС².

Важно подчеркнуть, что «Срединный коридор» пока не является явным конкурентом МТК «Восток – Запад», проходящему по территории России, Казахстана и Белоруссии. По оценкам «ОТЛК ЕРА», объем контейнерных перевозок по маршруту «КНР – Европа – КНР» в январе – августе составил 296,2 тыс. *TEU*, что явно превышает соответствующие значения ТМТМ. Что касается стоимости перевозки 1 *FEU*, то сервис «ОТЛК ЕРА» в среднем на 30% дешевле. Однако развитие «Срединного коридора» может быть полезно для прилежащих стран Большой Евразии для повышения общей транспортной «связности» региона путем предоставления грузовладельцам альтернативных опций доставки, т.е. мобильности как услуги.

Цифровой блок нацелен на повышение прослеживаемости перемещения груза и транспортных средств, а также внедрение электронного документооборота. В части прослеживаемости грузоперевозок, осуществляемых по территории двух и более стран ЕАЭС (в т.ч. транзитом), будет продолжена реализация

1 Контейнерные перевозки по Транскаспийскому транспортному маршруту за январь – октябрь 2024 г. выросли в 2,6 раза // PortNews. 13 ноября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://portnews.ru/news/370264/> (дата обращения: 29.11.2024).
2 Maersk опубликовал условия перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту // Logistan. 6 сентября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://logistan.info/1435-maersk-opublikoval-usloviya-perevozok-po-transkapijskomu-mezhdunarodnomu-transportnomu-marshrutu/> (дата обращения: 29.11.2024).

комплекса запланированных мер, предпринятых в 2023 г., когда вступило в силу соглашение «О применении в ЕАЭС навигационных пломб».

Планы по развитию электронного документооборота подразумевают использование электронных накладных на автомобильном и железнодорожном видах транспорта – *e-CMR* и *e-CMГС*, соответственно. К пилотному проекту по внедрению *e-CMR* подключились Белоруссия и Россия. Важно отметить, что реализуемая в ОАО «РЖД» система электронного документооборота АС «ЭТРАН» может быть технически масштабирована на все страны ЕАЭС при условии согласия железнодорожных администраций этих стран.

Более того, 1 августа 2024 г. в России стартовал эксперимент по формированию Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП), оператором которого выступил Минтранс. Целью эксперимента является внедрение электронного документооборота на всех видах транспорта, в т.ч. в мультимодальном сообщении, с участием органов власти, грузовладельцев, экспедиторов, перевозчиков, операторов инфраструктуры и отдельных систем электронного документооборота¹.

В свою очередь, недавно между Казахстаном и Китаем было достигнуто соглашение об обмене разрешениями на двусторонние международные автоперевозки (именуемые в профессиональной среде «дозволами») в электронном виде начиная с 1 января 2025 года². Представляется, что этот шаг следует рассматривать в контексте всей работы, ведущейся между ЕАЭС и КНР в области транспорта и логистики. Основой такого взаимодействия является соглашение «О торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны». Непосредственно вопросам цифровизации железнодорожных грузоперевозок посвящены распоряжение Евразийского межправительственного совета от 20 августа 2021 г. № 17 «О плане первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны», а также распоряжение Евразийского межправительственного совета от 8 июня 2023 г. № 10 «О результатах мониторинга исполнения плана первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны».

Ведется работа и по созданию системы «одного окна» (*single-window policy*) как цифрового инструмента, способствующего упрощению бизнес-процессов при реализации экспортно-импортных операций участников ВЭД стран ЕАЭС.

1 1 августа стартует эксперимент по формированию Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП) // Министерство транспорта Российской Федерации. 1 августа 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11376> (дата обращения: 29.11.2024).

2 С января 2025 г. обмен иностранными бланками разрешений с Китайской Народной Республикой будет происходить в цифровом формате // Министерство транспорта Республики Казахстан. 16 ноября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/884536?lang=ru> (дата обращения: 29.11.2024).

В ноябре 2024 г. Белоруссия представила национальный пилотный проект на площадке ЕЭК.

Наконец, регуляторный блок касается снятия остающихся ограничений при организации свободного перемещения грузоперевозок различными видами транспорта как внутри ЕАЭС, так и транзитом по его территории.

Некоторые проблемы на пути создания Единого транспортного пространства в ЕАЭС

На сегодняшний день наибольшие проблемы при формировании общего рынка транспортно-логистических услуг в ЕАЭС сохраняются на железнодорожном и автомобильном видах транспорта. Представляется, что они носят фундаментально экономический характер. Вместе с тем в ряде случаев можно говорить и об определенной политизации вводимых ограничений, например, в качестве ответной меры или шага в интересах отдельных национальных бизнес-кругов (что, впрочем, практически не доказуемо).

Так, чувствительными проблемами при организации железнодорожных перевозок в ЕАЭС является использование железнодорожными администрациями стран-участниц конвенционных запретов, а также введение временных ограничений на ввоз и транзит конкретных товарных позиций. Последняя мера вводится, как правило, под предлогом несоответствия продукции фитосанитарным требованиям, а также как инструмент противодействия «серому импорту» или реэкспорту. Важно подчеркнуть, что оба ограничительных механизма допускаются правом ЕАЭС во исполнение односторонних торговых действий государств-членов посредством введения отдельных нетарифных мер¹.

Из наиболее значимых моментов последних лет можно привести пример конвенционного запрета, введенного в июне 2023 г. АО «НК «Казақстан темір жолы» (КТЖ)², на перевозку керосина и авиационного топлива со всех железнодорожных станций ОАО «РЖД» в адрес всех станций КТЖ по причине переизбытка этой продукции на местном рынке и, как следствие, чрезмерного скопления подвижного состава на сети казахстанских железных дорог³.

В свою очередь, до конца 2024 г. действовал запрет казахстанской стороны на ввоз пшеницы из России всеми видами транспорта, что объясняется борьбой с «серыми схемами» поставок. Кстати, впервые такое ограничение было введено в апреле 2023 года. В ответ на это в октябре 2024 г. Россия ввела ограничения на ввоз и транзит по своей территории пшеницы, чечевицы и семян льна масличного из Казахстана из-за их несоответствия фитосанитарным требованиям⁴. Из-под ограничений на транзит выведено казахстанское зерно, следующее в порты России для перевалки из вагонов сразу в балкеры (так называемый «прямой»

1 Халипов 2024.

2 АО «НК «Казақстан темір жолы» – полное официальное название железных дорог Казахстана на казахском языке.

3 Нефтяные хроники // Petroleum. Kazakhstan Analytical Journal. Сентябрь, 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.petroleumjournal.kz/index.php?p=article&aid1=173&aid2=961&id=2251&outlang=1> (дата обращения: 10.12.2024).

4 Учитывая непринятие мер казахстанской стороной, Россельхознадзор вводит временные ограничения на ввоз ряда видов подкарантинной продукции из Казахстана // Россельхознадзор. 17 октября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://fsps.gov.ru/news/uchityvaja-neprijatie-mer-kazahstanskoj-storonoj-rosselhoznadzor-vvodit-vremennye-ogranichenija-na-vvoz-rjada-vidov-podkarantinnoj-produkcii-iz-kazahstana/> (дата обращения: 29.11.2024).

метод погрузки), при условии наличия фитосанитарных сертификатов непосредственно для стран назначения. Уже в ноябре 2024 г., по заявлению властей Казахстана, все ограничения на транзит казахстанского зерна по территории России сняты¹.

Наконец, отсутствие единых транзитных тарифов по территории ЕАЭС также приводит к разногласиям. Так, в апреле 2024 г. Казахстан ввел повышающий коэффициент на транзитные ставки в направлении стран ЕАЭС, объяснив это необходимостью покрытия возрастающих расходов на модернизацию сети, а также индексацией тарифов ОАО «РЖД»². Таким образом, на ряде направлений перевозчики из других стран ЕАЭС, главным образом России, поставлены в невыгодное положение по сравнению с казахстанскими.

Что касается автомобильных перевозок, то в настоящем сегменте главной проблемой являются опять же барьеры технического характера, главным образом допустимая нагрузка на ось грузового автотранспорта. Такое ограничение, например, встречается при грузоперевозках между Россией и Казахстаном, что вызвано достаточно большим количеством транспортных средств иностранного производства в парке казахстанских автопредприятий. Соответственно, нагрузка на ось таких автотранспортных средств превышает установленный в России стандарт – до 22,5 т для строенных осей с межосевым расстоянием от 1,3 м до 1,8 м. Исправить ситуацию может принятие соглашения «О допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров», проект которого на сегодняшний день проходит процедуру внутригосударственного согласования.

Определенный конфликт интересов перевозчиков стран-членов связан с санкционными режимами в отношении России и Белоруссии. После введения ограничений некоторые крупные российские и белорусские перевозчики прошли регистрацию в Казахстане, получили казахстанские номера и стали конкурировать с национальными перевозчиками за «дозволы», отведенные Казахстану.

В развитии этой ситуации следует рассматривать и ограничения, вводимые Казахстаном с 1 июля 2024 г., в отношении российских и белорусских перевозчиков, осуществляющих перевозки грузов из ЕС в Казахстан с «перечепкой». По мнению казахстанских властей, европейский полуприцеп в случае схемы с перечепкой, временно ввезенный на территорию ЕАЭС, сохраняет статус иностранного товара только в том случае, если он возвращается порожним по территории Казахстана в адрес страны регистрации после завершения международной перевозки³. Соответственно, каботажные автоперевозки по территории

1 Вопрос перевозки казахстанского зерна через Россию решен положительно // АПК Новости Казахстана. 18 ноября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://apk-news.kz/news/item-4663> (дата обращения: 29.11.2024).

2 Россия обвинила Казахстан в нарушении базового принципа Договора о ЕАЭС по тарифу на транзит // КазТаг. 9 ноября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://kaztag.kz/ru/news/rossiya-obvinila-kazakhstan-v-narushenii-bazovogo-printsipa-dogovora-o-eaes-po-tarifu-na-tranzit> (дата обращения: 10.11.2024).

3 Казахстан. С 1 июля 2024 г. ужесточается контроль за перевозками с использованием механизма перечепки // Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. 28 июня 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.asmap.ru/detail/kazakhstan-s-1-iyulya-2024-goda-uzhestochaetsya-kontrol-za-perevozkami-s-ispolzovaniem-mekhanizma-pe> (дата обращения: 29.11.2024).

Казахстана или в направлении российских и белорусских получателей на таких полуприцепах без уплаты соответствующих пошлин и сборов не допускаются.

Таким образом, по своей сути обозначенные проблемы, безусловно, препятствуют формированию равного доступа перевозчиков стран-участниц на рынки друг друга, но могут быть достаточно быстро преодолены.

Заключение

Представляется, что интеграция в области транспорта и логистики, как, впрочем, и интеграционные процессы в ЕАЭС в 2014–2024 гг. в целом, лучше всего могут быть охарактеризованы постулатом, приписываемым Дэн Сяопину, – «переходить через реку, нащупывая на дне камни».

На сегодняшний день можно с определенной уверенностью утверждать, что в контексте создания ЕТП к 2025 г. «нащупывание камней» происходит. Результаты такого движения видны как для стран ЕАЭС, не имеющих выхода к морям Мирового океана, так и для всей Большой Евразии, в т.ч. с точки зрения развития транспортной «связности» региона. Институциональной основой отраслевых процессов в ЕАЭС является скоординированная (согласованная) транспортная политика.

Выявлено, что на сегодняшний день наибольшие достижения в ее реализации заметны в железнодорожном и автомобильном сегментах. Так, государства ЕАЭС предлагают участникам ВЭД (как из стран-участниц, так и иностранным) гарантированную и оптимальную по цене опцию доставки грузов, например в направлении «Восток – Запад». Как следствие, в 2014–2024 гг. в целом зафиксирован рост транзитных перевозок железной дорогой по территории ЕАЭС.

На автомобильном транспорте знаковой датой является 1 марта 2025 г. – когда автомобильный каботаж для перевозчиков из Армении, Казахстана и Киргизии стал разрешен по территории России. Для Белоруссии такой режим введен уже в 2024 году.

Определенные перспективы для Казахстана несет реализация соглашения «О судоходстве», по которому страна получит беспрепятственный доступ на внутренние водные пути России, а далее в порты на Черном море, что может способствовать перевозке грузов казахстанских и иностранных грузовладельцев судами смешанного плавания в / из каспийских портов.

Важно отметить, что инфраструктура транспортной «связности» в ЕАЭС и, шире, в Большой Евразии претерпевает определенную диверсификацию. Активное развитие получает «Срединный коридор», который, правда, идет в обход России, но на сегодняшний день явно проигрывает объемам грузоперевозок, в т.ч. контейнеров, по коридорам, проходящим по территории России.

Значимое влияние на развитие сотрудничества в области транспорта в ЕАЭС оказывают и санкционные режимы недружественных государств, действующие в отношении России и Белоруссии.

Установлено, что созданию ЕТП препятствует ряд барьеров технического и административного характера, которые наиболее заметны при осуществлении грузоперевозок между Россией и Казахстаном железнодорожным и автомобильным видами транспорта. Вместе с тем они носят преимущественно временный

характер и вводятся во многом по просьбе национального бизнеса, что в целом тоже полезно с точки зрения развития интеграции по типу «снизу вверх» (*bottom-up integration*), когда нарастание вовлеченности бизнеса в процесс принятия решений придает им большую практикоориентированность. Тем не менее по итогу все спорные моменты так или иначе снимаются на высшем уровне, но при этом обнажают определенную асинхронность бизнес-интересов внутри ЕАЭС.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

- Вардомский, Л.Б. Между геополитикой и экономикой: вопросы развития международного транзита в СССР и России // *Геоэкономика энергетики*. 2021. № 1. С. 24–38. https://doi.org/10.48137/2687-0703_2021_13_1_24.
- Vardomskiy, Leonid B. "Balancing Between Geopolitics and Economics: the Development of International Transit in the USSR and Russia." *Geoeconomics of Energetics*, no. 1 (2021): 24–42 [In Russian].
- Вардомский, Л.Б. Пространственное измерение евразийской интеграции // Региональные исследования. 2021. № 4 (74). С. 18–28. <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2021-4-2>.
- Vardomskiy, Leonid B. "Spatial Dimension of Eurasian Integration." *Regional Research*, no. 4 (74) (2021): 18–28 [In Russian].
- Винокуров, Е., Амангельды, С., Ахунбаев, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А. Евразийский транспортный каркас: Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития, 2024.
- Vinokurov, E., S. Amangeldy, A. Ahunbaev, A. Zaboiev, A. Kuznecov, and A. Malahov. *Evrasijskij transportnyj karkas*. Doklad 24/6. Almaty: Evrazijskij bank razvitiya, 2024 [In Russian].
- Голубчик, А.М., Пак, Е.В. Логистические схемы обхода санкционного режима стран Запада в отношении России // Российский внешнеэкономический вестник. 2023. № 5. С. 63–69. <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2023-5-63-69>.
- Golubchik, Andrej M., and Egor V. Pak. "Logistics of Bypassing Schemes of Western Economic Sanctions against Russia." *Russian Foreign Economic Journal*, no. 5 (2024): 63–69 [In Russian].
- Зойдов, К.Х., Медков, А.А., Зойдов, З.К. Актуальные направления меридиональной трансформации транспортно-транзитной системы Азиатской России // Проблемы рыночной экономики. 2024. № 1. С. 125–139. <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2024-1-125-139>.
- Zoidov, Kobiljon Kh., Alexey A. Medkov, and Zafar K. Zoidov. "Current Trends in the Meridional Transformation of the Transport and Transit System of Asian Russia." *Market Economy Problems*, no. 1 (2024): 125–139 [In Russian].
- Лавриненко, П.А., Ромашина, А.А., Степанов, П.С., Чистяков, П.А. Транспортная доступность как индикатор развития региона // Проблемы прогнозирования. 2019. № 6. С. 136–146.
- Lavrinenko, P.A., A.A. Romashina, P.S. Stepanov, P.A. Chistjakov. "Transportnaja dostupnost' kak indikator razvitiya regiona." *Studies on Russian Economic Development*, no. 6 (2019): 136–146.
- Лисоволик, Я.Д., Сутырин, В.В., Иванова, К.С. Актуальные аспекты наследия евразийцев для российского экономического развития // Вопросы географии. 2019. Т. 148. С. 309–327.
- Lisovolik, Ya.D., V.V. Sutyurin, and K.S. Ivanova. "Importanta Aspects of the Heritage of the Eurasian School of Thought for the Economic Development in Russia." *Problems of Geography* 148 (2019): 309–327 [In Russian].
- Могилевкин, И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. Москва: Наука, 2005. 357 с.
- Mogilevkin, Ilya M. *Transport and Communications: Past, Present, and Future*. Moscow: Nauka, 2005 [In Russian].
- Могилевкин, И.М. Россия в мировых экономических связях. Ретроспективный анализ. Москва: ИМЭМО РАН, 2020. 151 с.
- Mogilevkin, Ilya M. *Rossija v mirovyh jekonomicheskikh svyazjah. Retrospektivnyj analiz*. Moscow: IMEMO RAN, 2020 [In Russian].
- Развитие транзитной экономики – основа стабильности, безопасности и модернизации России и стран Центральной Азии / под общ. ред. В.А. Цветкова. Москва: ЦЭМИ РАН, 2016. 339 с.
- Razvitie tranzitnoj jekonomiki – osnova stabil'nosti, bezopasnosti i modernizacii Rossii i stran Central'noj Azii, edited by V.A. Cvetkova. Moscow: CJeMI RAN, 2016 [In Russian].
- Пак, А.Ю., Андропова, И.В. Оценка состояния экономической безопасности региональных интеграционных объединений на примере Евразийского экономического союза // Проблемы прогнозирования. 2023. № 3. С. 70–79.
- Pak, Anna Yu., and Inna V. Andronova. "Assessment of the State of Economic Security of Regional Integration Associations on the Example of the Eurasian Economic Union." *Studies on Russian Economic Development* 34, no. 3 (2023): 329–334 [In Russian].
- Пак, Е.В. Перспективы реализации транзитного потенциала РФ и Казахстана // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 11. С. 132–138. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2020-64-11-132-138>.
- Pak, Egor V. "Transit Potentials of Russia and Kazakhstan." *World Economy and International Relations* 64, no. 11 (2020): 132–138 [In Russian].
- Тураева, М.О. Транзит и глобальная неопределенность // Экономика и управление: проблемы, решения. 2022. Т. 4. № 6. С. 80–89.
- Turaeva, Madina O. "Transit and Uncertainty." *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya* 4, no. 6 (2022): 80–89 [In Russian].
- Тураева, М.О. Грузовой транспорт России: некоторые итоги 2022 года // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2023. № 3. С. 45–63.
- Turaeva, Madina O. "Performance of Russian Freight Transport in 2022: Some Outcomes." *The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences*, no. 3 (2023): 45–63 [In Russian].

Тураева, М.О., Горохова, И.В. Россия в условиях развития евразийских коммуникаций и транзита: последствия пандемии и национальные транспортные интересы // Вестник Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова. 2021. № 3. С. 32–43. <https://doi.org/10.21686/2413-2829-2021-3-32-43>.

Turaeva, Madina O., and Irina V. Gorokhova. "Russia and the Development of Eurasian Communications and Transit: After-Effects of the Pandemic and National Transportation Interests." *Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics*, no. 3 (2021): 32-43. [In Russian].

Щербанин, Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. №3 (12). С. 65–78.

Scherbanin, Yuriy A. "Transport i jekonomicheskij rost: vzaimosvjaz' i vlijanie." *The Journal of Eurasian Economic Integration*, no. 3 (12) (2011): 65–78. [In Russian].

Халипов, С.В. Правовые основы нетарифного регулирования России в Евразийском экономическом союзе // Евразийский юридический журнал. 2024. № 1 (188). С. 22–25.

Khalipov, Sergey V. "Legal Fundamentals of Russia's Non-Tariff Regulation in the Eurasian Economic Union." *Eurasian Law Journal* 188, no. 1 (2024): 22–25. [In Russian].

Nakoinz, Oliver. Transport, Interaction, and Connectivity. *Open Archaeology* 9, no. 1 (2023). <https://doi.org/10.1515/opar-2022-0347>.

Rodrigue, Jean-Paul. *The Geography of Transport Systems*. London: Routledge, 2024.

Сведения об авторе

Егор Вадимович Пак,

к.экон.н., доцент, заведующий кафедрой УГМК «Международные транспортные операции»

МГИМО МИД России

119454, Россия, Москва, пр. Вернадского, 76

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

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 10 декабря 2024.

Переработана: 19 февраля 2025.

Принята к публикации: 24 февраля 2025.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Пак, Е.В. 10 лет ЕАЭС: основные итоги и проблемы сотрудничества в области транспорта и логистики // Международная аналитика. 2025. Том 16 (1). С. 20–38. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-20-38>

Marking 10th Anniversary of the EAEU: a Transport and Logistics Perspective

ABSTRACT

Since 2014 transport and logistics as a dimension of Eurasian economic integration has achieved tangible results (i.e. in terms of transit volumes by rail across the EAEU) disregarding obvious organizational and economic hurdles (mainly of technical and administrative origin), as well as exogenous shocks. The sanctions regime imposed by the West on Russia in 2022 has a bold influence on the cooperation in question. As of today, there is some evidence that EAEU members are involved in logistics schemes allowing Russia to bypass Western sanctions. However, in this essence it is important to differentiate official rhetoric and business rationales in Russia's partners to the Union, as in some cases politics overweighs economics, while in others it is the other way round.

The paper aims to critically trace the transport and logistics dimension of Eurasian integration in 2014–2024. It has been revealed that increasing transport connectivity within the EAEU, in light of the 2025 agenda to create a common transport space, is in line with the national interests of all member states, as well as the Greater Eurasia region as a whole. A cornerstone impetus for such motion comes from the endeavour of Armenia, Belarus, Kazakhstan, Kyrgyzstan and Russia to participate qualitatively in global supply chains by offering a guaranteed, secure and sustainable delivery option to the market. In the end, the author concludes that with the on-going fragmentation of global economy and its fierce politicization, as of today the EAEU is ably handling transport and logistics agenda. And more fundamentally, the hurdles involved are being relatively quickly solved by officials in Astana, Bishkek, Yerevan, Minsk and Moscow which is definitely a cause for optimism for all parties concerned.

KEY WORDS

Eurasian economic integration, EAEU, transport and logistics in the EAEU, transport connectivity, EAEU common transport space, Greater Eurasia

Author

Egor V. Pak,

PhD. (Econ.), Associate Professor, Head of the Department of International
Transport and Logistics, MGIMO University

76, Vernadsky avenue, Moscow, Russia, 119454

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

Additional information

Received: December 10, 2024. Revised: February 19, 2025. Accepted: February 24, 2025.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Pak, Egor V. "Marking 10th Anniversary of the EAEU: a Transport and Logistics Perspective."

Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 20–38.

<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-20-38>

Транспортная политика Европейского союза: между стратегическими целями и экономической реальностью

Егор Александрович Сергеев, МГИМО МИД России, Москва, Россия

Контактный адрес: sergeev.e.a.@my.mgimo.ru

АННОТАЦИЯ

Транспортный сектор представляет собой один из краеугольных камней единого внутреннего рынка Европейского союза. Логистически связывая входящие в интеграционное объединение государства, он одновременно рассматривается как один из источников вызовов, в первую очередь климатических. Из-за повышения значимости «зеленой» экономики все большую актуальность приобретают анализ и сопоставление регуляторных практик, инициируемых как на наднациональном, так и на национальном уровнях. В настоящем исследовании предпринимается попытка оценить современные составляющие целей транспортной политики ЕС и связать их с реальным положением вещей в отдельных элементах транспортного сектора объединения. В статье показаны заложенные в транспортной политике противоречия, заключающиеся в несоответствии ее целей и возможностей. В известной степени эта предпосылка затрудняет приложимость концепции «круговой» европеизации к транспортной политике, которая регулирует уникальное по своим внутренним характеристикам хозяйственное явление. В работе описываются основные элементы транспортной политики ЕС, подчеркивается ее разветвленный и дифференцированный характер. Вместе с тем едва ли можно утверждать, что на протяжении эволюции произошли существенные изменения в ее целеполагании. Таким образом, данная политика вписывается в следующую логическую конструкцию: ее развитие, с одной стороны, зависит от глубины интеграции в ЕС, а с другой стороны, сдерживается изначально встроенными в интеграционную конструкцию дисбалансами. Именно эти дисбалансы не позволяют достичь поставленных целей в области сокращения выбросов и изменения соотношения между различными видами транспорта. Сложности имеются в вопросах развития транспортной инфраструктуры и привлечения инвестиций в эту сферу. В статье подчеркиваются неоднозначные характер и результативность транспортной политики Европейского союза ввиду упомянутой противоречивости рассматриваемой сферы. Такие итоги определяют направления будущих мер воздействия на транспортную сферу в ЕС с учетом принципиальной неспособности разрешить противоречие, состоящее в связанности экономического роста и повышения вредоносных выбросов в атмосферу.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Европейский союз, транспортная политика, виды транспорта, транспортная инфраструктура, выбросы парниковых газов

Транспортный сектор обеспечивает 5,2% добавленной стоимости в ЕС, в нем занято 5,3% работников¹. Благодаря транспорту, как известно, достигается большая связность территории, что важно в контексте новых стратегических подходов ЕС, а также увеличивается мобильность, что соответствует постулатам и задачам единого внутреннего рынка объединения. Кроме того, как отмечается исследователями и представителями институтов ЕС, при сравнительно небольшом вкладе сектора в производство добавленной стоимости он является одним из крупнейших загрязнителей, ведь на транспорт приходится до четверти выбросов парниковых газов². Этот сектор практически не сократил эмиссию относительно уровня 1990 г., а также объемы конечного потребления³. Что важнее, транспорт в ЕС является крупнейшим конечным потребителем источников энергии для неэнергетических целей. Так, на автомобильный транспорт приходится 49% используемой нефти, на водный – 9%, воздушный – 8%⁴. Учитывая, что уровень зависимости от нефти в ЕС превышает 97%, в текущих геополитических условиях со стороны лиц, принимающих решения, очевидно должно нарастать внимание к вопросам транспортной политики.

Из сказанного следует, что транспортный сектор (даже без включения в него значимых вопросов логистики и / или транспортного оборудования) замыкается на немалом числе политически чувствительных для ЕС вопросов. Данное утверждение представляется весьма важным, поскольку общая транспортная политика, хотя фигурировала уже в Римском договоре, развивалась нелинейно, обладала гетерогенной структурой принятия решений⁵, а также не всегда глубоко и однонаправленно имплементировалась национальными законодательствами. Последнее обстоятельство объясняется как спецификой самой отрасли, так и особенностями транспортных систем государств-членов. Более того, отдельные составляющие транспортного комплекса довольно сильно различаются условиями деятельности, особенностями регулирования, организационной структурой, нормами безопасности и многими другими элементами. Иными словами, дифференциация в рамках отрасли, которая является объектом наднационального регулирования, возможно, выше, чем во многих других сферах экономической деятельности.

Парадокс заключается в том, что политическая и экономическая значимость транспортной политики в последние годы, очевидно, возростала. Многие амбициозные цели как «зеленого», так и «цифрового» переходов в ЕС в первоочередном порядке затрагивали сферу транспорта. Одновременно происходило накопление проблем, которые в том или ином виде стали затрагивать транспортные вопросы. Все это требует реагирования со стороны институтов ЕС и государств-членов, что весьма затруднительно осуществить, имплементировать и особенно реализовать на пространстве всего объединения.

1 "EU Transport in Figures 2024," European Commission, 2024, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/43wp3a5h>.

2 Варнавский 2024.

3 "How Russian Oil Flows to Europe: Imports, Dependency, Trade Value, Ports and Pipelines," Transport and Environment, March 7, 2022, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/45cttj8>.

4 "Oil and Petroleum Products – a Statistical Overview," Eurostat Database, March 25, 2024 accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/2vyuxwd8>.

5 Fleur 2009.

Кроме того, указанные вопросы, вероятно, требуют комплексного понимания, не ограничивающегося узкими рамками отраслевых исследований, а вписывающего вопросы транспорта в широкий контекст современной «антикризисной» стратегии ЕС. В целом можно говорить о некоторой активизации научного осмысления проблематики транспортной политики ЕС, но оно пока представляется несколько фрагментированным.

Цель настоящего исследования – оценить степень соответствия между современными составляющими целей транспортной политики Европейского союза и перспективами их реализации в реальном секторе экономики. Ведущим фактором для анализа последнего элемента является выявление наиболее существенных ограничений для дальнейшей гармонизации и оптимальной имплементации общей транспортной политики.

Стоит, однако, отметить, что в настоящей статье рассматриваются далеко не все аспекты транспортной политики ЕС (так, опускаются некоторые вопросы либерализации рынка, развития отдельных элементов инфраструктуры, например портовой, и т.д.), что объясняется крайней сложностью и комплексным характером рассматриваемой проблематики. Основной фокус работы направлен на оценку соответствия между заявляемыми стратегическими целями транспортной политики и реальными экономическими характеристиками рассматриваемой отрасли.

Концептуальные подходы к транспортной политике ЕС

Академическая литература, в которой в той или иной мере освещается транспортная политика ЕС, крайне дифференцирована. Она отражает юридические, отраслевые, технические и многие другие аспекты транспортного сектора, а также отдельных видов транспорта в разных странах ЕС. В целом, с учетом заявленной цели, научные материалы по транспортной политике объединения можно условно разделить на несколько крупных категорий. Во-первых, существуют исследования, в рамках которых изучаются транспортная политика как таковая¹ или аспекты ее эволюции². Отдельный пласт работ посвящен специфике и месту транспортной политики в системе принятия решений в ЕС³. Исследователи отмечают особую роль не только наднациональных институтов, но и национальных (и часто субнациональных) правительств, лоббистских организаций и других групп давления⁴, что может несколько отличать движущие мотивы транспортной политики от тех, что имеют место в направлениях деятельности ЕС. Достаточно крупные кластеры исследований представлены следующими вопросами: эффективность имплементации мер транспортной политики⁵; взаимосвязь между транспортной политикой и целями «устойчивого зеленого» перехода, адаптированного под современные цели ЕС⁶; дифференциация между государствами – членами Европейского союза⁷.

1 Moszczyńska 2022.

2 Giorgi, Schmidt 2002.

3 Aparicio 2017.

4 von Malmberg 2023.

5 Dolge et al. 2023.

6 Haywood, Jacob 2023.

7 Bednarz-Okrzyńska 2024.

Отечественные исследователи также уделяли внимание транспортной политике ЕС, хотя эту тематику нельзя назвать распространенной. В ряде работ рассматриваются правовые и организационные аспекты транспортной политики¹, отмечается постепенный и длительный процесс перехода к единым нормам транспорта². В ряде исследований фиксируются не только этапы эволюции транспортной политики и распространения ее на разные виды транспорта, но и определенные проблемы. Так, эксперты выделили три потенциально слабых звена в реализации транспортной политики ЕС: искусственное затягивание процесса создания полноценной конкурентной среды на едином рынке транспортных услуг, перерождение технических агентств в самостоятельных акторов, а также недостаточное использование механизмов государственно-частного партнерства³. В научной литературе освещались отдельные направления реализации транспортной политики ЕС, включая морской⁴ и железнодорожный⁵ транспорт.

В действительности же спектр ракурсов, в которых рассматривается транспортная политика, крайне велик. С точки зрения поставленной в начале настоящей работы проблемы (потенциальное несоответствие между целями и возможностями транспортной политики) интересным представляется анализ энергетической политики сквозь призму концепции европеизации. В узком смысле европеизация предполагает процесс создания, распространения и институционализации формальных и неформальных правил, процедур и норм, которые согласуются и утверждаются в ходе политического процесса на наднациональном уровне в ЕС, а потом закрепляются в национальном законодательстве государств-членов⁶. Стоит отметить, что понимание европеизации в разные периоды исследований существенно отличалось: если на ранних этапах процессы воздействия ЕС на национальные государства и влияния последних на принятие решений на уровне объединения рассматривались линейно, то более современное видение европеизации предполагает «круговой» процесс. В его рамках уровни принятия решений постоянно влияют друг на друга, наднациональные нормы трансформируют нормы национальные, а те, видоизменившись под воздействием регулирования ЕС, в свою очередь, начинают по-новому воздействовать на наднациональный уровень⁷. При этом действующие лица на национальном уровне могут по-разному использовать «Европу» и ее регулирование в зависимости от своих целей.

Европеизация как концепция предполагает прежде всего изменение внутренних политических процессов, системы управления и администрирования под влиянием взаимодействия национального уровня принятия решений с нормами и практиками, существующими на наднациональном уровне (т.е. на уровне Европейского союза). Транспортная политика, наряду с вопросами защиты окружающей среды и политикой сплочения, стала одним из первых направлений

1 Горбунов 2015.

2 Кислицина 2019.

3 Пак, Полянова 2015.

4 Колесникова 2017.

5 Варнавский 2024.

6 Radaelli 2003.

7 Saurugger 2014.

деятельности ЕС, попавших в объектив исследователей концепции европеизации¹. Как утверждают некоторые авторы, концепция европеизации в теоретическом осмыслении деятельности Европейского союза во многом смогла «примирить» между собой традиционные для интеграционных исследований подходы «интерговернменталистов» и «неофункционалистов»². Каноническое определение европеизации включает в себя процесс конструирования, диффузии и институционализации формальных и неформальных норм, процедур, политических парадигм, разделяемых ценностей и убеждений, которые сначала определяются в процессе принятия решений на уровне ЕС, а затем инкорпорируются в национальный дискурс, идентичность, политические структуры и государственную политику³.

Но, как справедливо отмечается в некоторых работах⁴, концепция европеизации не всегда позволяет оценить реальное влияние норм ЕС и взаимодействия между уровнями принятия решений на всю сферу экономической деятельности. Вероятно, «круговая» логика процессов европеизации в транспортной политике, во-первых, может нарушаться в силу наличия множества ограничивающих факторов (см. далее), а во-вторых, не всегда учитывает то, как регуляторные меры проникают в экономическую деятельность и как они отражаются на реальных экономических показателях. Как представляется, ни теория, ни практика принятия решений в ЕС не позволяют в полной мере уловить тонкую и не всегда линейную связь между политическими (в том числе технократическими или ценностными) целями проводимой политики и реальным сектором экономики.

Дело в том, что осуществление политики, если понимать под ней совокупность определенных ценностей и практик, основанных на коренных и т.н. вторичных политических убеждениях⁵, в первую очередь отражает ту матрицу ценностей, которая заложена в основе системы принятия решений и реализации отдельных направлений деятельности. В применении к техническим и чисто хозяйственным вопросам существующая система ценностей и убеждений может давать сбои, поскольку она не в полной мере учитывает особенности функционирования и интересы хозяйствующих субъектов. В ЕС это противоречие может ощущаться еще сильнее, поскольку единое понимание некоторой политики распространяется на государства с различающимися экономиками, что требует либо полной гармонизации ценностных установок (что невозможно), либо дифференцированного подхода к объектам с неодинаковыми структурами хозяйства. В случае с транспортной политикой подобная ситуация на настоящий момент, видимо, недостижима, поскольку фундаментальное противоречие заложено в самих принципах организации политики ЕС применительно к транспортному сектору как хозяйственному явлению. Транспортная политика была основана на принципах либерализации рынка, но при этом сам транспортный сектор и транспортная инфраструктура предполагают значительное присутствие

1 Graziano, Vink 2013.

2 Ibid.

3 Radaelli 2003.

4 Fernández-i-Marín et al. 2024, 9.

5 von Malmberg 2023.

государства, концентрацию рынка, не всегда рыночное ценообразование и т.д. Кроме того, высокая степень дифференциации параметров транспортных систем в государствах – членах ЕС не способствует достижению единых целей.

Составляющие транспортной политики ЕС и особенности ее трансформации

Регулирование ЕС в сфере транспортной политики, имея довольно обширный и разветвленный характер, касается не только общих, но и многих частных вопросов (например, правил шума от железных дорог). Достаточно легко запутаться в таком широком объеме нормативно-правовых актов, решений Суда ЕС, постановлений Европейской комиссии, а после решить, что практически невозможно структурировать весь пласт проблем и понять логику развития этого направления деятельности союза. Тем не менее эти задачи все же осуществимы, хоть и с некоторыми ограничениями.

Традиционно можно говорить о нескольких ключевых направлениях (своеобразных «опорах») транспортной политики ЕС. К ним стоит отнести четыре сферы: 1) транспортная безопасность, 2) транспортная инфраструктура, 3) охрана окружающей среды, 4) вопросы конкуренции и эффективности различных видов транспорта¹. Последний пункт, вероятно, необходимо разделить на проблемы перевозки пассажиров и проблемы перевозки грузов, так как специфика процессов крайне сильно отличается.

Наиболее обширна сфера регулирования конкуренции и эффективности грузоперевозок, поскольку включает в себя разные по полноте и особенностям регулирования виды транспорта. Например, сюда можно отнести автомобильный, железнодорожный, морской (включая портовую политику и регулирование) виды транспорта, интермодальные перевозки, общую политику в сфере грузоперевозок, а также проблемы городских грузоперевозок². В вопросах пассажирских перевозок к существующим видам транспорта необходимо добавить также городской общественный транспорт, который обладает своей спецификой. Отдельно стоит упомянуть проекты Трансъевропейских транспортных сетей (*TEN-T*), которые могут рассматриваться одновременно как часть инфраструктурной политики и политики в сфере развития эффективности грузоперевозок.

Основные проблемы транспортной безопасности в нормотворчестве и практике ЕС включали в себя аварийность на транспорте, травматизм и смертность в результате ДТП. Хотя в период 2021–2023 гг. общее число инцидентов на железных и автомобильных дорогах несколько возросло, ЕС удалось добиться существенного сокращения происшествий на транспорте.

Экологическое направление в транспортной политике ЕС является одним из основных еще с начала 1990-х годов. Значимость этого направления постепенно усиливалась, кульминацией чего стало распространение целей «зеленой сделки» на вопросы транспорта в период первой Комиссии У. фон дер Ляйен (2019–2024). В качестве основной цели ставилось снижение выбросов парни-

1 Ponti et al. 2013.

2 Aditjandra 2018.

ковых газов к 2050 году. В 2020 г. была принята Стратегия устойчивой и умной мобильности (*Sustainable and Smart Mobility Strategy*), цели которой представлены в Таблице 1.

Таблица 1.

ЦЕЛИ СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОЙ И УМНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ЕС
EU SUSTAINABLE AND SMART MOBILITY STRATEGY GOALS

Год	Цель стратегии мобильности
К 2030 г.:	- на европейских дорогах будет эксплуатироваться не менее 30 млн автомобилей с нулевым уровнем выбросов; - 100 европейских городов станут климатически нейтральными; - скоростные железнодорожные перевозки удвоятся; - плановые коллективные поездки на расстояние менее 500 км должны быть углеродно-нейтральными в пределах ЕС; - автоматизированная мобильность будет внедряться в больших масштабах; - суда с нулевым уровнем выбросов будут готовы к выходу на рынок.
К 2035 г.:	- большие самолеты с нулевым уровнем выбросов будут готовы к выходу на рынок.
К 2050 г.:	- почти все автомобили, фургоны, автобусы, а также новые большегрузные автомобили будут иметь нулевой уровень выбросов; - грузовые железнодорожные перевозки удвоятся; - скоростные железнодорожные перевозки увеличатся в три раза; - мультимодальная Трансевропейская транспортная сеть (<i>TEN-T</i>), оборудованная для устойчивого и интеллектуального транспорта с высокоскоростным сообщением, будет функционировать для всеобъемлющей сети.

Источник: составлено автором на основе данных "Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future," EUR.lex, accessed March 18, 2025, <https://tinyurl.com/4tdbpx8h>.

Кроме того, значимыми элементами первой Комиссии У. фон дер Ляйен стали дополнительные шаги на пути достижения углеродной нейтральности. Речь идет прежде всего о принятии новых мер в области альтернативных видов топлива, распространении правил Системы торговли квотами ЕС на автомобильный, воздушный и морской виды транспорта, а также о новых ориентирах в области развития Трансевропейских сетей¹.

В целом магистральный подход ЕС к достижению ряда климатических целей не слишком менялся. Еще Белая книга 2001 г. содержала необходимость изменения соотношения между различными видами транспорта, а также «оживления» железнодорожного транспорта². На сегодняшний момент эти цели все так же актуальны³. Указанный список элементов транспортной политики, скорее всего, окажется неполным, поскольку существуют, например, вопросы условий труда и иные социальные аспекты⁴. В действительности системных изменений в целеполагании ЕС в вопросах транспортной политики за последние три десятилетия практически не произошло. Если же сравнить направления усилий

1 "Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network, Amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and Repealing Regulation (EU) No 1315/2013 (Text with EEA relevance)," Official Journal of the European Union, June 28, 2024, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/mrxbes9>.

2 "White Paper European Transport Policy for 2010: Time to Decide," European Commission, September 12, 2001, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/5mws9rww>.

3 Serafimova 2022.

4 Бабынина 2020.

первой Комиссии фон дер Ляйен и знаменитой Белой книги 2011 г.¹, то можно обнаружить знакомые элементы: например, необходимость к 2030 г. вдвое сократить использование в городском транспорте автомобилей, работающих на обычном топливе, и постепенно отказаться от них к 2050 г.; полностью функциональная мультимодальная «опорная сеть» *TEN-T* в масштабах всего ЕС к 2030 г., а к 2050 г. – сеть высокого качества и пропускной способности.

Логика трансформации транспортной политики ЕС в общем виде может быть сведена к довольно простой формуле: ее развитие в целом зависело от глубины интеграции в самом объединении², а каждый аспект регулирования, большинство из которых появилось на заре интенсификации транспортной политики в начале 1990-х гг., по мере развития дополнялся новыми и новыми нюансами. При этом основные цели транспортной политики менялись незначительно. Еще один важный элемент – постепенное распространение транспортной политики вовне, за пределы Европейского союза³. И если прежде речь шла скорее о применении норм объединения к экономическим агентам из третьих стран на рынке ЕС, то сейчас можно говорить об активизации риторики относительно более активного транспортного присутствия ЕС за рубежом (см. далее).

Не вдаваясь в особенности регулирования каждого из видов транспорта (что уже во многом было описано⁴), а также оценки степени реализации заявленных целей ЕС в этой области, рассмотрим детальнее проблемы «озеленения» транспортного сектора, а также развития транспортной инфраструктуры с точки зрения их влияния на реальные показатели.

Некоторые аспекты эффективности транспортной политики ЕС

Относительно ранние исследования, посвященные европеизации мер транспортной политики ЕС, демонстрировали весьма разнообразные результаты, касающиеся имплементации законодательства ЕС на национальном уровне. Зачастую страны ранжировались неравномерно в координатах «отказ от реформ – введение конкурентных рыночных практик»⁵.

Научные работы, в которых рассматривается воздействие наднационального регулирования на вопросы транспортной политики, зачастую содержат статистически значимые результаты. Например, некоторое эмпирическое подтверждение нашла связь между сокращением смертельных инцидентов на автомобильных дорогах и продолжительностью участия в европейском интеграционном проекте⁶.

Важное следствие европеизации заключается в том, что усилившаяся эффективность имплементации наднационального регулирования в национальное законодательство способствует некоторой унификации национальных

1 "White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System," European Commission, March 28, 2011, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/bdf6vdrx>.

2 Moszczyńska 2022.

3 Ibid.

4 Пак, Полянова 2015.

5 Lemkuhl 2002.

6 Castro-Nuno et al. 2013.

инструментов и мер. Это ведет не к добавленной стоимости регулирования, когда национальная политика дополняется наднациональной, а к ситуации замещения одной политики другой¹.

Иногда результаты получались весьма противоречивыми, поскольку в силу специфики транспортного сектора взаимная увязка различных целей в рамках транспортной политики не всегда возможна. К примеру, считалось, что из-за лимита скорости на железных дорогах сохраняется высокий объем выбросов углекислых газов. Логичным шагом для решения этой проблемы с точки зрения ряда правительств было повышение скоростных ограничений, что в свою очередь привело к увеличению числа аварий на железных дорогах². Некоторые исследователи пишут о том, что отдельные нормы, принимаемые государствами-членами на национальном уровне во исполнение инициатив транспортной политики, могут противоречить самим принципам законодательства объединения (в частности, это касается минимальных стандартов оплаты труда в государствах-членах и правил единого внутреннего рынка³).

С точки зрения «экологической устойчивости» транспортная политика ЕС пока не может считаться эффективной, поскольку транспорт остается одним из основных потребителей энергии, а также одним из ключевых загрязнителей CO₂. Динамика эмиссии и вклада транспортного сектора в совокупные выбросы ЕС также демонстрирует удручающие инициаторов результаты (см. *Таблицу 2*): транспорт остается, по сути, единственным видом экономической деятельности, углеродные выбросы от которой увеличились по сравнению с 1990 годом. В качестве одной из причин такой ситуации можно назвать то, что некоторые из целей, которые ЕС ставит перед транспортным сектором, могут быть необязательными к исполнению⁴. Подобная ситуация не является специфичной для транспортного сектора, а скорее в целом отражает подход ЕС к координации целей социально-экономического развития.

Таблица 2.

ВЫБРОСЫ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ ТРАНСПОРТОМ В ЕС
GHG EMISSIONS BY TRANSPORT IN THE EU

Выбросы	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2022
Объем выбросов, млн тонн нефтяного эквивалента	829,0	893,5	1 011,8	1 093,5	1 067,3	1 027,8	898,1	1 043,7
Доля транспорта в совокупных выбросах	14,8	17,1	19,5	20,2	21,4	23,0	23,2	26,2

Источник: составлено автором на основе данных "EU Transport in Figures 2024," European Commission, 2024, accessed March 19, 2025, <https://tinyurl.com/43wp3a5h>.

1 Fernández-i-Marín et al. 2024.

2 Gössling, Cohen 2014.

3 Paprocki 2016b.

4 Tagliapietra, Zachman 2018.

Политика по достижению «экологически устойчивого» развития транспортного сектора демонстрирует нулевой результат, если оценивать соотношения между отдельными видами транспорта как в целом по ЕС, так и в государствах-членах¹. Между тем именно изменение пропорций видов транспорта лежало в основе всех значимых мер в рамках климатической стратегии ЕС. С правовой точки зрения Директива 92 / 106 устанавливала необходимость выбора наименее загрязняющих видов транспорта². Предсказуемо практические меры по реализации инициатив, принимаемых на национальном уровне, были направлены на изменение упомянутого соотношения³. На настоящий момент говорить об ожидаемой эффективности всех этих шагов не представляется возможным (см. *Таблицу 3*).

Таблица 3.

ДОЛИ НЕКОТОРЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В ОБЩЕМ ГРУЗООБОРОТЕ ЕС, %
EU FREIGHT TRANSPORT MODAL SPLIT, %

Год	Автомобильный	Железно-дорожный	Водный (внутренний)	Трубо-проводы	Морской	Воздушный
1995	47,0	15,6	5,1	4,3	28,0	0,1
2000	48,8	14,1	4,9	4,2	28,0	0,1
2005	51,3	12,8	4,5	4,1	27,3	0,1
2010	51,4	12,4	5,1	3,7	27,4	0,1
2011	50,6	13,2	4,7	3,6	27,9	0,1
2012	49,9	13,2	5,0	3,5	28,2	0,1
2013	50,3	13,0	5,1	3,4	28,2	0,1
2014	50,0	13,0	4,9	3,3	28,7	0,1
2015	50,5	13,1	4,8	3,4	28,2	0,1
2016	50,6	13,1	4,6	3,3	28,4	0,1
2017	51,8	12,7	4,5	3,2	27,8	0,1
2018	51,1	12,6	3,9	3,1	29,2	0,1
2019	51,9	12,2	4,1	3,0	28,8	0,1
2020	53,2	11,7	4,0	2,8	28,2	0,1
2021	53,8	12,0	3,9	2,6	27,7	0,1
2022	53,8	11,9	3,5	2,7	28,0	0,1

Источник: составлено автором на основе данных “EU Transport in Figures 2024,” European Commission, 2024, accessed March 19, 2025, <https://tinyurl.com/43wp3a5h>.

То же относится и к пассажирообороту: структура использования транспорта для перевозки пассажиров практически не изменилась (см. *Таблицу 4*), что говорит о крайне слабой реализации изначальной цели изменения соотношения между основными видами транспорта.

1 Grzelakowski 2024.
2 “Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the Establishment of Common Rules for Certain Types of Combined Transport of Goods Between Member States,” EUR-Lex, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/2p9m94c3>.
3 Zell-Ziegler et al. 2021.

Таблица 4.

ПАССАЖИРООБОРОТ В ЕС ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, %
EU PASSENGER TRANSPORT MODAL SPLIT, %

Год	Легковые автомобили	Двухколесные транспортные средства	Автобусы	Железнодорожный	Трамвай и метро	Воздушный	Морской
1995	73,0	2,4	10,4	7,0	1,4	0,1	0,5
2000	73,2	2,0	9,9	6,8	1,4	0,1	0,4
2005	73,2	2,2	9,5	6,5	1,4	0,1	0,4
2010	73,6	2,1	8,9	6,6	1,5	0,1	0,4
2011	72,8	2,2	9,0	6,7	1,5	0,1	0,4
2012	72,8	2,1	9,0	6,8	1,5	0,1	0,3
2013	73,0	2,1	8,9	6,8	1,5	0,1	0,4
2014	72,9	2,1	8,6	6,8	1,5	0,1	0,4
2015	72,8	2,1	8,7	6,8	1,4	0,1	0,3
2016	72,5	2,1	8,6	6,7	1,4	0,1	0,3
2017	72,3	1,9	8,1	6,8	1,5	0,1	0,3
2018	71,9	1,8	8,1	6,9	1,5	0,1	0,4
2019	71,6	1,9	8,1	7,0	1,5	0,1	0,4
2020	80,2	2,3	6,7	5,2	1,2	0,1	0,2
2021	78,8	2,2	6,7	5,4	1,1	0,1	0,3
2022	73,0	2,0	7,2	7,2	1,2	0,1	0,3

Источник: составлено автором на основе данных "EU Transport in Figures 2024," European Commission, 2024, accessed March 19, 2025, <https://tinyurl.com/43wp3a5h>.

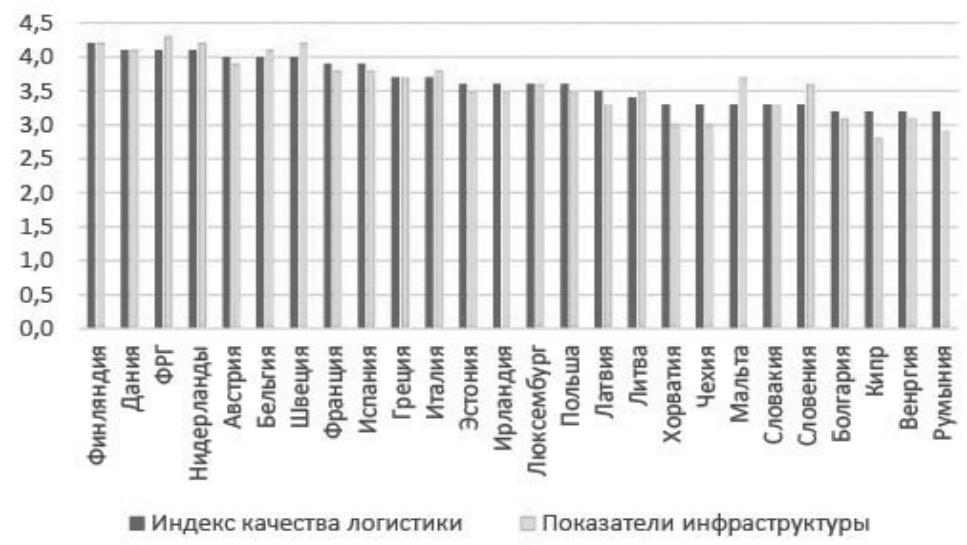
Другим аспектом не самой высокой эффективности таким образом понимаемых экологических мер в транспортной сфере можно считать действия ЕС на отдельных узких направлениях. Скажем, поставленный еще в начале 1990-х гг. вопрос о снижении выбросов автомобилями привел к постепенному увеличению доли дизельных автомобилей на рынке ЕС. Хотя последние выделяют несколько меньше парниковых газов, чем бензиновые, ограниченность инструментов и отсутствие спроса на наиболее технологичные виды транспортных средств препятствовали достижению заявленных климатических целей¹.

Как уже упоминалось, одной из сфер реализации транспортной политики стала транспортная инфраструктура. Несмотря на реализацию значительной части мер в рамках Трансъевропейских сетей, эта «опора» транспортной политики пока не привела ни к выравниванию качества инфраструктуры в ЕС, ни к подготовке этой инфраструктуры к уже упомянутому изменению соотношений между различными видами транспорта. Так, данные *Рисунка 1*, содержащие расчеты Всемирного банка в рамках оценки качества логистики, наглядно демонстрируют разброс как в общих логистических показателях, так и в инфраструктурных компонентах индекса. Значения индекса качества логистики варьируются от страны к стране, отчетливо видно отставание новых государств – членов ЕС от государств Западной и Северной Европы. Примечательны и существенные различия в качестве транспортной инфраструктуры между некоторыми соседними странами.

1 del Rosal 2021.

Рисунок 1.

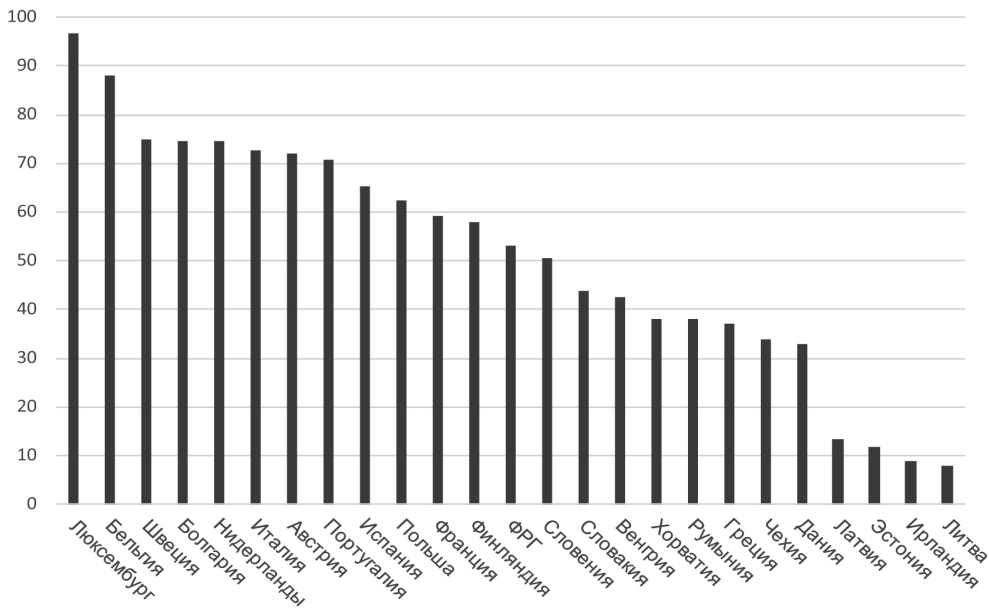
ЗНАЧЕНИЯ ИНДЕКСА КАЧЕСТВА ЛОГИСТИКИ И ЕГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО СУБИНДЕКСА В СТРАНАХ ЕС, 2023
LOGISTICS PERFORMANCE INDEX AND INFRASTRUCTURE SCORE IN EU MEMBER STATES, 2023



Источник: составлено автором на основе данных “Logistics Performance Index (LPI),” World Bank, accessed December 1, 2024, <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

Рисунок 2

ДОЛЯ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ
В СТРАНАХ ЕС В 2022 г., %
SHARE OF ELECTRIFIED LINES IN TOTAL RAILWAY NETWORK LENGTH IN 2022, %



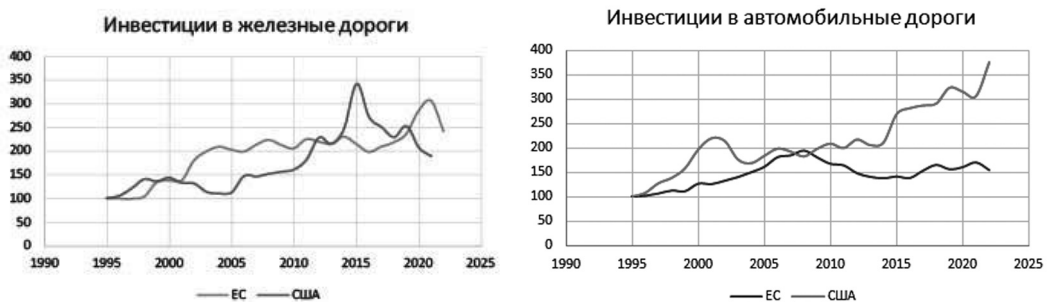
Источник: составлено автором на основе данных “Road, rail and navigable inland waterways networks,” Eurostat, accessed December 1, 2024, https://doi.org/10.2908/TRAN_R_NET.

Заявленные цели перехода к более активному использованию железнодорожного транспорта по всему ЕС пока также далеки от своего достижения. Разница в условиях эксплуатации железных дорог, их качестве, электрификации значительна (см. *Рисунок 2*).

Решение инфраструктурных задач требует значительных инвестиций, однако их динамика в ЕС (см. *Рисунок 3*) либо лишь немного опережает, либо серьезно отстает от динамики, например, США. Так, инвестиции в железные дороги в ЕС в период 2000–2010-х гг. фактически стагнировали, а инвестиции в автомобильные дороги с середины 2000-х гг. существенно уступают в темпах американским. Стоит отметить (эти данные не входят в статистику Рисунок 3), что значительная часть расходов направляется на поддержание существующей инфраструктуры (в железнодорожном транспорте доля таких средств составляет около 50%¹).

Рисунок 3.

**ДИНАМИКА ИНВЕСТИЦИЙ В ЖЕЛЕЗНЫЕ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ В ЕС
(ДОСТУПНЫЕ СТРАНЫ) И США, ИНДЕКС (1995 = 100)**
**INFRASTRUCTURE INVESTMENTS INTO RAILWAY AND MOTOR ROADS
IN THE EU AND THE US, INDEX (1995 = 100)**



Источник: расчеты автора по данным "Infrastructure Investment," OECD, accessed December 1, 2024, <https://www.oecd.org/en/data/indicators/infrastructure-investment.html>.

Со стороны ЕС увеличить мобильность и качество транспортной инфраструктуры призван специальный фонд (*Connecting Europe Facility, CEF*).

Его финансирование направлено на проекты в рамках Трансъевропейских транспортных сетей. В соответствии с транспортной программой *CEF* на 2021–2027 гг. на гранты для совместного финансирования проектов в государствах-членах выделено 25,8 млрд евро². В июле 2024 г. Еврокомиссия одобрила 134 проекта в области транспорта, которые в целом демонстрируют ее приоритеты: порядка 83% направлено на реализацию климатических целей, около 80% сосредоточены в железнодорожном транспорте. Средства фонда могут быть использованы и для повышения военной мобильности путем улучшения качества инфраструктуры³. Это особенно важно с учетом дискуссий о постепенной

1 "Report from the Commission to the European Parliament and the Council. Eighth Monitoring Report on the Development of the Rail Market under Article 15(4) of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council," European Commission, September 13, 2023, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/ytvserf6k>.
2 "EU Invests Record €7 billion in Sustainable, Safe and Smart Transport Infrastructure," European Commission, June 17, 2024, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/yc4f68ef>.
3 "Connecting Europe Facility (2021-2027)," EUR-Lex, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/mpkzemmm6>.

милитаризации ЕС и изменении его подходов к собственному военно-политическому позиционированию. Собственно, еще до наступления масштабного кризиса безопасности в Европе аналитики обращали внимание на геополитический и военный компоненты отдельных транспортных проектов ЕС¹. В современных условиях акцент на военной составляющей деятельности транспортного комплекса уже не выглядит чем-то удивительным, а скорее находится в русле изменяющегося характера всего стратегического целеполагания объединения.

В целом же, если отойти от частных статистических показателей, главное препятствие к достижению «устойчивости» транспортного сектора ЕС и уменьшению его «вредоносного» влияния на климат заключается в том, что, как показывают исследования, связь между экономическим ростом и динамикой выбросов в атмосферу в Европейском союзе разрушить пока не удалось². Иными словами, ЕС все еще не в состоянии разрешить дилемму, характерную для любого развивающегося субъекта мировой экономики: ускорение темпов прироста ВВП или так или иначе понимаемая экологическая устойчивость экономической динамики.

Некоторые ограничители общей транспортной политики ЕС

Многие из ограничений в транспортной политике, препятствующих полноценной гармонизации в ЕС, получили наименование «транспортных табу»³. К ним относятся социальные, политические и экономические установки, изменение которых влечет за собой политические (или иные) риски. Речь может идти об устоявшемся в обществе восприятии различных видов транспорта (скажем, в вопросах соотношения видов транспорта в грузоперевозках), что мешает сокращению выбросов парниковых газов. Значимым представителем таких «табу» являются лоббистские организации, которые в отдельных элементах транспортного сектора могут отстаивать разные цели, затрудняя выработку целостной политики. В целом понятие «транспортных табу» в данном контексте будет родственно понятию «эффект колеи», или «зависимость от ранее выбранного пути», (*path dependence*). Иными словами, изначально встроенные дисбалансы будут и дальше влиять на имплементацию политики.

Для отмены таких табу некоторые исследователи предлагают отказаться от практик неолиберального управления и «изменения социетальных структур»⁴. Однако сам факт того, что борьба за чистоту и устойчивость окружающей среды в значительной мере связана с «неолиберальным управлением», делает такую постановку вопроса бесперспективной.

Ведущий принцип транспортной политики (так же, как и многих других «секторальных» направлений деятельности ЕС) – либерализация национальных рынков с целью интенсификации конкуренции. Так же, как и, например, в энергетике, в транспортной политике ЕС применяется принцип декаплинга, заключающийся в разделении оператора и управляющего. В области транспорта достижение подобной степени либерализации весьма затруднительно, так как

1 Воротников 2016.

2 Dolge et al. 2023.

3 Gössling, Cohen 2014.

4 Ibid.

значительная часть транспортной инфраструктуры, оборудования и управления полностью или частично находится в руках государства. Государство участвует не только в непосредственно экономической деятельности, но и в перераспределении средств, поддерживая национального производителя. В случае транспорта, например, это могут быть государственные субсидии. Так, в период кризиса сферой, которой была оказана весомая государственная поддержка, стал городской общественный транспорт. В рамках антикризисных мероприятий Еврокомиссии именно вопросы поддержки коммунальных перевозчиков стали одним из приоритетных направлений для введения временных исключений из существующих в ЕС правил государственной поддержки (*state aid*).

Следует вновь подчеркнуть, что роль государства в транспортном секторе крайне велика, но в то же время дифференцирована, например в зависимости от вида транспорта. Так, в правилах государственной помощи для железнодорожного транспорта есть определенные исключения из общего режима "*state aid rules*" Европейского союза¹.

Подобная ситуация отражает важнейшее ограничение, затрудняющее выработку и проведение действительно общей транспортной политики. Речь идет о гетерогенности отраслей, подпадающих под наднациональное регулирование. Несмотря на то что в каждом из рассматриваемых элементов транспортной политики фигурирует принцип либерализации, она, очевидно, по-разному применима к разным отраслям. Скажем, упомянутый сектор железнодорожных перевозок характеризуется довольно высокой концентрацией собственности, степень которой к тому же варьируется от страны к стране². Далее, здесь довольно большая, но не одинаковая в разных странах доля государства и обязательств по использованию государственных услуг на железных дорогах. Кроме того, заметные различия между государствами-членами имеются в тарифах на предоставление доступа к железнодорожной инфраструктуре (разрыв превышает восемь раз)³. Таким образом, наряду с неоднородностью отраслей, подпадающих под регулирование транспортной политики ЕС, существуют еще и серьезные различия в характеристиках этих отраслей на страновом уровне. Как было упомянуто, универсальные политические установки и ценности при проведении общей политики не учитывают подобную национальную и отраслевую специфику.

Еще одним крайне значимым фактором, ограничивающим эффективность проведения общей транспортной политики, является фрагментированность системы управления⁴. Сферы ответственности в различных транспортных вопросах находятся на разных уровнях принятия решений (наднациональном, национальном, субнациональном). Нередко эти уровни сочетаются, но некоторые вопросы решаются, например, только на уровне государств (скажем, запрет определенных видов транспорта). В целом это также затрудняет достижение ключевых заявленных ЕС целей.

1 "State Aid for Railway Companies," EUR-Lex, accessed March 19, 2025, <https://tinyurl.com/bdh2m392>.

2 "Transport in the European Union. Current Trends and Challenges," European Commission, 2019, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/bdhree65>.

3 "Report from the Commission to the European Parliament and the Council. Eighth Monitoring Report on the Development of the Rail Market under Article 15(4) of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council."

4 Tagliapietra, Zachman 2018.

Приоритеты транспортной политики второй Комиссии У. фон дер Ляйен (2024–2029)

Если вернуться к изначально поставленным в настоящей работе вопросам, то основной вывод, который можно сделать из проведенного анализа, заключается в том, что заложенные в систему транспортной политики принципы и цели не всегда в полной мере учитывают ограничения, существующие как на уровне общественно-политических отношений, так и на уровне отрасли как таковой. В результате целеполагание транспортной политики, направленное прежде всего на решение политических, технократических или вызванных внешними стимулами вопросов, даже несмотря на свое постоянство и некоторую последовательность, не полностью соответствует специфике транспортного сектора как такового. Именно поэтому, вероятно, далеко не все поставленные задачи находят свое отражение в реальной экономической деятельности. Хотя, повторимся, ситуация с эффективностью имплементации мер наднационального законодательства в транспортной сфере весьма дифференцирована.

С учетом того что цели ЕС в области транспорта могут отражать особенности текущей политической и экономической стратегии ЕС, появление в ней новых элементов после 2020–2021 гг. не могло не отразиться и на транспортной политике (см. *Таблицу 5*). С начала 2020-х гг. Европейский союз пытается реализовать новый системный и еще более комплексный курс, который сегодня именуется стремлением к большему суверенитету или достижением т.н. открытой стратегической автономии¹. К значимым элементам этого курса можно отнести возрождение дискурса о промышленной политике и достижении большей конкурентоспособности Союза (в 2024 г. даже появилась идея *Competitiveness Deal*); более активные внешнеэкономические действия ЕС; интенсификацию глобальных партнерств, а также инфраструктурных и транспортных инициатив за пределами объединения. Иными словами, в описанной ранее логике трансформации транспортной политики ЕС (развитие по мере углубления интеграции плюс постепенное увеличение роли «внешнего» по отношению к внутреннему рынку ЕС компонента) появляется два обновленных элемента, значительно расширяющие и без того насыщенную повестку этого направления деятельности Союза: увязка транспортной политики с общей конкурентоспособностью ЕС, а также фактическое объединение вопросов транспортной политики с проблемами глобальной связности (*connectivity*).

1 Сергеев, Воротников 2023.

Таблица 5.

ЦЕЛИ СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОЙ И УМНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ЕС
EU SUSTAINABLE AND SMART MOBILITY STRATEGY GOALS

Описание	Содержание
Транспорт как часть новой промышленной стратегии	«Это включает в себя возобновляемые источники энергии и низкоуглеродные технологии, инфраструктуру энергосистем, хранилища и транспортную инфраструктуру для уловленного CO ₂ . Мы также будем инвестировать в меры по повышению энергоэффективности, цифровизацию нашей энергетической системы и развертывание водородной сети».
Транспорт как часть политики в области достижения социального благополучия	«В рамках этого нам требуется мобилизовать реформы и инвестиции, чтобы помочь создать то, что необходимо сообществу для процветания: государственные услуги и частная деятельность, образование и навыки, транспорт и цифровая связь. При этом мы будем учитывать специфические экономические и социальные проблемы, с которыми сталкиваются островные территории, такие как жилье, транспорт, водоснабжение и утилизация отходов. Мы также продолжим решать проблемы, стоящие перед отдаленными регионами».
Транспорт как часть глобальной деятельности ЕС	«Нам нужен новый импульс в нашем взаимном партнерстве с Африкой в преддверии следующего саммита ЕС – АС [Африканский союз] в 2025 году. С помощью <i>Global Gateway</i> мы будем стимулировать инвестиции в транспортные коридоры, порты, производство возобновляемой энергии, экологически чистого водорода и цепочки создания стоимости сырья».

Источник: Ursula von der Leyen, “Europe’s Choice: Political Guidelines for the Next European Commission 2024–2029,” European Commission, July 18, 2024, March 20. 2025, <https://tinyurl.com/4kkhm37z>, перевод автора.

Таким образом, в своей транспортной политике ЕС пытается объединить два подхода, которые прежде были не столь характерны для этого направления деятельности: уже традиционный для ЕС (климатически нейтральный транспортный сектор + либерализация рынка) и сравнительно новый (стремление повысить конкурентоспособность объединения и увязать транспортную политику с глобальными инициативами ЕС наподобие «Глобальных ворот» (*Global Gateway*)). С учетом того, что и в предыдущей итерации транспортная политика не была однозначно эффективной в том числе в силу высокой гетерогенности предмета регулирования, присовокупление к ней дополнительных целей и элементов, очевидно, вызванных изменяющейся внешней средой и постепенным падением общей конкурентоспособности ЕС, вряд ли приведет к достижению однозначных и непротиворечивых результатов. Впрочем, в этом тоже есть определенная последовательность.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Бабынина, Л.О. Транспортная политика в 2019 г. // Европейский Союз: факты и комментарии. 2020. № 98. С. 29–34. <https://doi.org/10.15211/eufacts420192934>.

Babynina, Liudmila O. “Transportnaya politika v 2019 g.” *Evropeiskii Soyuz: fakty i kommentarii*, no. 98 (2020): 29–34 [In Russian].

Варнавский, В.Г. Железные дороги ЕС: вклад в решение проблем декарбонизации // Современная Европа. 2024. № 2. С. 70–83. <https://doi.org/10.31857/S0201708324020062>.

Varnavskii, Vladimir G. “EU Railways: Contribution to Decarbonisation Solution.” *Contemporary Europe – Sovremennaya Evropa*, no. 2 (2024): 70–83 [In Russian].

Воротников, В.В. Современное состояние и перспективы реализации проекта Rail Baltica // Междуна-

родная аналитика. 2016. № 2(16). 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(16) (2016): 27–36 [In Russian].

Горбунов, А.А. Политика Евросоюза по развитию транспортной инфраструктуры // Научно-аналитический журнал Обозреватель – Observer. 2015. № 9. С. 43–51.

Gorbunov, Anton A. “Politika Evrosoyuza po razvitiyu transportnoi infrastruktury.” *Obozrevatel’ – Observer*, no. 9 (2015): 43–51 [In Russian].

Кислицина, Н.Ф. Транспортная политика Европейского союза: прошлое, настоящее, будущее // Науч-

но-аналитический журнал Обозреватель – Observer. 2019. № 7. С. 82–92.

Kislicina, Natalia F. "Transportnaya politika Evropeiskogo soyuza: proshloe, nastoyashchee, budushchee." *Obozrevatel' – Observer*, no. 7 (2019): 82–92 [In Russian].

Колесникова, М.Л. Морская политика Европейского союза и ее экономические аспекты // Современная Европа. 2017. № 4. С. 78–86.

Kolesnikova, Marina L. "Maritime Policy of the European Union and its Economic Aspects." *Contemporary Europe – Sovremennaya Evropa*, no. 4 (2017): 78–86 [In Russian].

Пак, Е.В., Полянова, Т.Н. Единая транспортная политика Европейского союза: как пример Евразийского экономического союза // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 3(42). С. 199–209. <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2015-3-42-199-209>.

Pak, Egor V., and Tatyana N Polyanova. "Common Transport Policy of the European Union: a Road Map for the Eurasian Economic Union." *MGIMO Review of International Relations* 42, no. 3 (2015): 199–209 [In Russian].

Сергеев, Е.А., Воротников, В.В. Стратегия Европейского Союза в условиях глобальной перестройки: автономия или эвтаназия? М.: Издательство «МГИМО-Университет», 2023.

Sergeev, Egor A., and Vladislav V. Vorotnikov. *Strategiya Evropeiskogo Soyuzu v usloviyakh global'noi perestroiki: avtonomiya ili evtanaziya?* Moscow: MGIMO University, 2023 [In Russian].

Aparicio, Ángel. "The Changing Decision-Making Narratives in 25 Years of TEN-T Policies." *Transportation Research Procedia*, 25 (2017): 3715–3724. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.223>.

Aditjandra, Paulus T. "Europe's Freight Transport Policy: Analysis, Synthesis and Evaluation." In *Preparing for the New Era of Transport Policies: Learning from Experience*, edited by Yoram Shiftan and Maria Kamargianni, 197–243, 1st ed. 2018. <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2018.07.006>.

Bednarz-Okrzyńska, Kamila. "Transport Policy of European Union Member States in the Period 2008–2023." *European Research Studies Journal* 27, no. 4 (2024): 1479–1489. <https://doi.org/10.35808/ersj/3586>.

Castro-Nuno, Mercedes, Jose I. Castillo-Manzano, and Xavier Fageda. *The 'Europeanization' of the Common Road Safety Policy: an Econometric Analysis*. Palermo, 2013.

del Rosal, Ignacio. "European Dieselization: Policy Insights from EU Car Trade." *Transport Policy* 115 (2022): 181–194. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.11.011>.

Dolge, Kristiāna, Aiga Barisa, Vladimirs Kirsanovs, and Dagnija Blumberga. "The Status Quo of the EU Transport Sector: Cross-Country Indicator-Based Comparison and Policy Evaluation." *Applied Energy* 334 (2023): 120700. <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2023.120700>.

Fernández-i-Marín, Xavier, Christoph Knill, Christina Steinbacher, and Dionys Zink. "Tackling Blind Spots in Europeanisation Research: The Impact of EU Legislation on National Policy Portfolios." *Journal of European Public Policy*, September 3 (2024): 1–29. <https://doi.org/10.1080/13501763.2024.2397129>.

Fleur, Fragola. "Dynamics of EU Transport Safety Regulation in the European Policy Process: Differences and Similarities." *Journal of Contemporary European Research* 5, no. 3 (2009): 332–355. <https://doi.org/10.30950/jcer.v5i3.167>.

Giorgi, Liana, and Michael Schmidt. "European Transport Policy – A Historical and Forward Looking Perspective." *German Policy Studies* 4, no. 2 (2002): 1–19.

Gössling, Stefan, and Scott Cohen. "Why Sustainable Transport Policies Will Fail: EU Climate Policy in the Light of Transport Taboos." *Journal of Transport Geography* 39 (2014): 197–207. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.010>.

Paolo R. Graziano, and Maarten P. Vink. "Europeanization: Concepts, Theory, and Methods." In *The Member States of the European Union*, edited by Simon Bulmer and Christian Lequesne, 31–54, 2nd. ed. Oxford: Oxford University Press, 2013. <http://dx.doi.org/10.1093/hepl/9780199544837.003.0002>.

Grzelakowski, Andrzej. "EU Transport Modal Shift Versus the Regulatory Requirements for Transport Sector's Green Transformation Towards Climate Neutrality." *European Research Studies Journal* 27, no. 3 (2024): 324–340. <https://doi.org/10.35808/ersj/3437>.

Haywood, Luke, and Michael Jakob. "The Role of the Emissions Trading Scheme 2 in the Policy Mix to Decarbonize Road Transport in the European Union." *Transport Policy* 139 (2023): 99–108. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.06.003>.

Lemkuhl, Dirk. "Harmonisation and Convergence: National Responses to the Common European Transport Policy." *German Policy Studies* 2, no. 4 (2002): 1–26.

Moszczyńska, Aneta. "The European Union Transport Policy: Essence, Progress, Problems and Development Prospects." *Studium Europy Środkowej i Wschodniej*, 2022, 134–152. <https://doi.org/10.59861/ansgk.2353-8392.2022.2.pp134-152>.

Paprocki, Wojciech. "EU Transport Policy Failure: The Case of Germany's Mindestlohngesetz." In *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*, edited by Monika Bąk, 51–65. Cham: Springer International Publishing, 2016. https://doi.org/10.1007/978-3-319-26848-4_6.

Ponti, Marco, Andrea Boitani, and Francesco Ramella. "The European Transport Policy: Its Main Issues." *Case Studies on Transport Policy* 1, no. 1–2 (2013): 53–62. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2013.07.002>.

Radaelli, Claudio M. "The Europeanization of Public Policy." In *The Politics of Europeanization*, edited by Kevin Featherstone and Claudio M. Radaelli, 27–56. Oxford: Oxford University Press, 2003.

Saurugger, Sabine. "Europeanisation in Times of Crisis." *Political Studies Review* 12, no. 2 (2014): 181–192. <https://doi.org/10.1111/1478-9302.12052>.

Serafimova, Teodora, Matthias Finger, and Juan Montero. *Modal Shift: The Moment of Truth. Main Takeaways and Lessons Learnt from the European Year of Rail*. European University Institute, 2022. <https://doi.org/10.2870/26564>.

Malmberg, Fredrik Von. "Advocacy Coalitions and Policy Change for Decarbonisation of International Maritime Transport: The Case of Fuel EU Maritime." *Maritime Transport Research* 4 (2023): 100091. <https://doi.org/10.1016/j.martra.2023.100091>.

Tagliapietra, Simone, and Georg Zachmann. *Addressing Europe's Failure to Clean up the Transport Sector*. Brussels: Bruegel, 2018.

Zell-Ziegler, Carina, Johannes Thema, Benjamin Best, and Frauke Wiese. *Sufficiency in Transport Policy – an Analysis of EU Countries' National Energy and Climate Plans and Long-term Strategies*. Stockholm, 2021.

Сведения об авторе

Егор Александрович Сергеев,
к.э.н., доцент, доцент Кафедры мировой экономики
Факультета международных отношений МГИМО МИД России
119454, Россия, Москва, пр. Вернадского, 76
e-mail: sergeev.e.a@my.mgimo.ru

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 21 января 2025.

Переработана: 12 марта 2025.

Принята к публикации: 17 марта 2025.

Сведения о финансировании

Статья подготовлена при поддержке гранта ИМИ «Параметры дестабилизации в Европе: социально-экономические, политические и ценностные аспекты» (проект № 2025-04-07).

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Сергеев, Е.А. Транспортная политика Европейского союза: между стратегическими целями и экономической реальностью // *Международная аналитика*. 2025. Том 16 (1). С. 39–59.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-39-59>

Transport Policy of the European Union: Between Strategic Goals and Economic Reality

ABSTRACT

The transport sector is one of the cornerstones of the European Union's single internal market. While it allows to logistically connect the countries of the integration union, it also represents challenges, especially climate ones, as transportation is responsible for a significant share of greenhouse gas emissions. Due to the growing significance of this particular sector of the economy, it is becoming increasingly important to analyze and compare regulatory practices adopted at both supranational and national levels. The purpose of this research is to assess the current components of the EU transport policy objectives and to relate them to the reality of the individual elements of the EU transport sector. The article highlights the inconsistencies inherent in the implementation of transport policy due to the mismatch between its goals and capabilities. To a certain extent, this premise makes it difficult to apply the concept of Europeanization to transport policy, which regulates an economic phenomenon that is unique in its internal characteristics. The paper describes the key elements of the EU transport policy, emphasizing its extensive and differentiated nature. Nevertheless, it can hardly be said that there have been significant changes in its goal-setting during evolution. Thus, the policy fits into the following logical construction: its development depends on the depth of the EU integration on the one hand, and is constrained by inherent imbalances on the other. It is these imbalances that are currently preventing the achievement of emission reduction and modal shift targets. The development of transport infrastructure and the stimulation of investment in this area are also problematic. The ambiguous nature of the effectiveness of the European Union's transport policy is emphasized due to the above-mentioned controversies in this area. Such results determine the directions of future measures influencing the transport sphere in the EU, taking into account the fundamental inability to resolve the contradiction consisting in the connection between economic growth and the increase in harmful emissions into the atmosphere.

KEYWORDS

European Union, transport policy, transport modes, transport infrastructure, greenhouse gas emissions

Author*Egor A. Sergeev,*

PhD (Econ.), Associate Professor, Department of World Economy,
School of International Relations, MGIMO University
76, Vernadsky avenue, Moscow, Russia, 119454

e-mail: sergeev.e.a@my.mgimo.ru

Additional information

Received: January 21, 2025. Revised: March 12, 2025. Accepted: March 17, 2025.

Funding

The article was prepared with the financial support of the Institute for International Studies
"Parameters of destabilization in Europe: socio-economic, political and axiological aspects"
(project No. 2025-04-07).

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Sergeev, Egor A. "Transport Policy of the European Union: Between Strategic Goals and Economic Reality." *Journal of International Analytics* 16, no. 1 (2025): 39–59.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-39-59>

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 Трансъевропейской 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», Трансъевропейская 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 лакуну 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 сообщение 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/romanas-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, приковывает 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 позволяют 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 Александруполис – 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-skryvaetsja-za-naraschivaniem-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-N)* 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 (ЕСА) 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 (Трансъевропейская 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, Yuri 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>.
- Manoilov, 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 Perspectief* 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 Mărtinș 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>

Образы Северного морского пути в российском официальном дискурсе (2008–2024)

Никита Сергеевич Липунов, МГИМО МИД России, Москва, Россия

Контактный адрес: n.lipunov@inno.mgimo.ru

АННОТАЦИЯ

В статье исследуется эволюция образов Северного морского пути в современном российском официальном дискурсе. Проведенный контент-анализ ключевых документов стратегического планирования и выступлений первых лиц государства в 2008–2024 гг. демонстрирует устойчивый рост внимания к Северному морскому пути с 2012 г., которое стало особенно выраженным в 2020-х годах. Законодательное закрепление определения Северного морского пути в 2012 г. как «исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации» в редакции Федерального закона № 132-ФЗ не привело к его унифицированному употреблению в официальном дискурсе. Напротив, начали складываться различные «образы Северного морского пути». Главная дилемма политики России в отношении Северного морского пути – «интернационализация vs. национализация» – в 2010-х гг. проявилась в официально-дискурсивной плоскости посредством двух конкурирующих образов. Первый из них – «национальная транспортная коммуникация России в Арктике» – практически идентичен законодательной дефиниции, хотя появился ранее, и фигурирует в документах стратегического планирования, касающихся Арктики и вопросов национальной безопасности.

Второй – «(международный) транспортный (транзитный) коридор» – сформировался в 2018–2019 гг., и его появление хронологически совпало с резким скачком грузооборота по Северному морскому пути после ввода в эксплуатацию «Ямал СПГ» в конце 2017 года. Он появляется в документах преимущественно социально-экономической направленности, которые ориентированы на внутреннюю аудиторию – органы государственной власти.

Несмотря на конкуренцию образов в российском официальном дискурсе, в целом наблюдается преобладание представлений о Северном морском пути. При этом по мере инфраструктурного развития Северного морского пути в них отражается его эволюция от транспортного маршрута внутрироссийского значения до конкурентного на мировом логистическом рынке.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Северный морской путь, Северо-Восточный проход, Россия, арктические морские маршруты, судоходство в Арктике, международный транспортный коридор, официальный дискурс, стратегическое планирование, качественно-количественный контент-анализ

Введение

Начиная с северных экспедиций XVI–XVII вв. и особенно в последние сто лет история освоения Российской Арктики неразрывно связана с Северным морским путем. Проходя через моря Северного Ледовитого океана, он естественным образом связывает все арктическое побережье России. В 1932 г., после того как экспедиция О.Ю. Шмидта на ледокольном пароходе «Сибиряков» прошла из Белого моря до Берингова пролива за одну навигацию, для освоения этого морского маршрута в СССР было создано Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть, ГУСМП)¹. В 1936 г. Совет народных комиссаров СССР установил границы района деятельности ГУСМП от Мурманска до Берингова пролива².

После распада СССР руководство новой России вплоть до начала 2000-х гг. не уделяло особого внимания вопросам развития Крайнего Севера. С возобновлением работы российских дрейфующих полярных станций усилиями отечественных полярников во главе с А.Н. Чилингаровым началось «возвращение России в Арктику». В 2012 г. были определены новые границы акватории Северного морского пути от проливов архипелага Новая Земля до Берингова пролива³, а сам путь был законодательно обозначен «исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией Российской Федерации»⁴. Вследствие некоторого изменения климата в этот период начали открываться перспективы развития активного судоходства в российских арктических морях, и с конца 2000-х гг. истеблишмент государства уделяет все большее внимание развитию регионов Крайнего Севера и Северного морского пути.

В 2013 г. Министерство транспорта России утвердило новые Правила плавания в акватории Северного морского пути, по которым вводился разрешительный порядок для гражданских судов, а организация судоходства была возложена на администрацию Северного морского пути⁵. Впоследствии такой порядок был законодательно закреплён в Кодексе торгового мореплавания (КТМ) России⁶. Во второй половине 2010-х гг., несмотря на ограничительные меры западных государств в отношении российских шельфовых проектов, началось бурное развитие Северного морского пути и сопутствующих инфраструктурных

1 Постановление СНК СССР от 17.12.1932 №1873 «Об организации при Совете народных комиссаров Союза ССР Главного управления северного морского пути» // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=24839#hWxIHUK6v47P8d41> (дата обращения: 30.12.2024).

2 Постановление СНК СССР от 22.06.1936 «Положение о Главном Управлении Северного Морского Пути при СНК Союза ССР» // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&rnd=wCagCw&base=ESU&n=32485#vIimmHYUYLYFFyWM> (дата обращения: 30.12.2024).

3 «Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар» (ст. 5.1. КТМ РФ). Подробнее см. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (ред. от 27.01.2013), ст. 5.1. // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 30.12.2024).

4 Федеральный закон от 31.07.1998 N 155-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024), ст. 14 // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19643/ (дата обращения: 30.12.2024).

5 Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 17 января 2013 г. №7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // Российская газета. 19 апреля 2013. [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/documents/2013/04/19/pravila-dok.html> (дата обращения: 30.12.2024).

6 Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (ред. от 27.01.2013), ст. 5.1. // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 30.12.2024).

проектов – например, по производству СПГ в Арктической зоне Российской Федерации. В этот период в государственной политике наметились два подхода к развитию Северного морского пути: интернационализация и национализация. Это проявилось в риторике российского истеблишмента о Северном морском пути как об «альтернативе Суэцу и Малакке» при одновременном ужесточении правового режима плавания в его акватории¹. Стремление усиливать национальный контроль заключалось в централизации управления судоходством: в 2022 г. такие полномочия были переданы возрожденному в структуре Росатома Главсевморпути². В декабре 2022 г. Россия также распространила разрешительный порядок плавания во внутренних водах в пределах акватории Северного морского пути на иностранные военные корабли и другие государственные суда³.

Активное развитие арктического судоходства предопределило растущий интерес к Северному морскому пути со стороны академического и экспертного сообщества. Современные российские и зарубежные политико-правовые исследования Северного морского пути посвящены преимущественно вопросам его правового статуса и совершенствования российского законодательства⁴; инфраструктурному развитию⁵ и его значению для регионов Арктической зоны Российской Федерации⁶; оценке перспектив судоходства, в том числе международного⁷; а также интересам и позициям зарубежных, особенно азиатских, государств⁸. Социальное и антропологическое измерение Северного морского пути, в том числе семиотические аспекты, рассматриваются в коллективной монографии «Северные морские пути России»⁹. Осмыслению специфики современного российского официального дискурса в отношении Северного морского пути придала импульс работа К.А. Гавриловой «Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ»¹⁰. В ней исследуются дискурсивные стратегии на материале публичных выступлений представителей федеральных и региональных органов власти.

В ходе исследования современных представлений истеблишмента России о Северном морском пути, его статусе и желаемом положении в мировой транспортно-логистической системе автор проанализировал эволюцию образов Северного морского пути в российском официальном дискурсе с 2008 по 2024 год. С конца 2000-х гг., когда российское правительство начало уделять больше внимания развитию Арктической зоны, Северный морской путь стал часто упоминаться в официальных документах и выступлениях первых лиц государства. Хотя в 2012 г. было закреплено законодательное определение Северного морского

1 Тодоров 2021.

2 Постановление правительства РФ от 18 сентября 2020 г. №1487 (ред. от 31.01.2024) «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_362718/ (дата обращения: 30.12.2024).

3 См. ст. 14.3. ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (ред. от 19.10.2023) // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19643/ (дата обращения: 30.12.2024).

4 Вереина, Котлова 2019; Vylegzhaniin et al. 2020; Gavrilov 2020; Гудев 2020а; Гудев 2020б.

5 Журавель, Назаров 2020; Григоришин 2022.

6 Зворыкина, Тетерятников 2019.

7 Бхагват 2022.

8 Галимуллин, Бенедик 2019; Киргизов-Барский 2021; Липунов 2021.

9 Васильева, Гаврилова 2023.

10 Гаврилова 2020.

пути, в политическом дискурсе используются различные формулировки и характеристики. Это способствует формированию образов Северного морского пути в категориях от национального маршрута до полноценного международного транспортного коридора.

Методика анализа

Для исследования российского официального дискурса в отношении Северного морского пути были проанализированы основные документы стратегического планирования России¹, в том числе по арктической тематике, за 2008–2024 гг. на предмет упоминания Северного морского пути. Критерием включения текста в выборку было развернутое упоминание Северного морского пути, при котором дается его подробная характеристика и уточняется целевое предназначение. Эти документы были разделены на «неартикулируемые», то есть публикуемые только на официальных интернет-ресурсах институтов государственной власти, и «артикулируемые» – те, что сначала озвучиваются официальным лицом в ходе формализованного выступления (например, церемонии оглашения) и лишь затем публикуются в интернете. К последней группе, в частности, относятся ежегодные послания президента Федеральному Собранию. Артикулируемые документы рассматривались отдельно как коммуникативная политическая практика². В результате для контент-анализа по первой группе источников было отобрано 12 документов.

К группе артикулируемых документов – официальным стенограммам посланий президента России Федеральному Собранию – были добавлены ежегодные отчеты правительства в Государственной Думе³. Северный морской путь упоминается в этих выступлениях девять раз, однако лишь семь фрагментов позволяют провести количественно-качественный контент-анализ. В Послании 2023 г. он упоминается только при перечислении ключевых транспортных коммуникаций и без какой-либо дополнительной информации, а в Отчете 2023 г. лишь описываются принятые правительством меры и приводится статистика по грузопотоку без характеристики самого пути.

В качестве дополнительного эмпирического материала использовалась международная декларация – Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики по итогам государственного визита В.В. Путина в Китай 16–17 мая 2024 года. В нем целый пункт посвящен двустороннему сотрудничеству в Арктике, в том числе использованию и развитию Северного

1 Согласно Федеральному закону от 28 июня 2014 г. №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/ (дата обращения: 30.12.2024). Хотя по смыслу Закона Единый план по достижению национальных целей развития на период до 2024 г. и на плановый период до 2030 г., принятый правительством во исполнение Указа президента, не относится к документам стратегического планирования, он де-факто выступает таковым, поэтому был включен в корпус исследуемых текстов.

2 Далее в работе они будут упоминаться как «выступления» президента и / или председателя правительства (премьер-министра).

3 Ежегодные отчеты правительства предусмотрены Конституцией России и относятся к «документам, в которых отражаются результаты мониторинга реализации документов стратегического планирования в сфере социально-экономического развития Российской Федерации» (см. п. 4 ст. 40 ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»). По своей сути их можно отнести к артикулируемым документам, поскольку перед официальной публикацией они оглашаются председателем правительства в ходе выступления в Государственной Думе.

морского пути. В 2024 г. Северный морской путь был упомянут в еще одном совместном заявлении – России с Индией¹, однако там он упоминается бегло, поэтому этот документ не был включен в корпус исследуемых текстов. Таким образом, было отобрано 20 фрагментов с упоминанием Северного морского пути².

Макроединицей анализа выступало упоминание Северного морского пути – фрагмент текста, в котором дается характеристика, позволяющая сделать вывод о декларируемом статусе в мировой транспортно-логистической системе³ и целевом предназначении, а также приводятся иные сведения, дополняющие образ в рассматриваемом тексте. В каждом упоминании выделялись микроединицы – концепты, которые группировались по типу содержащихся в них сведений: 1) статус; 2) характеристика⁴; 3) целевое предназначение и 4) иные характеристики. В целях исследования для каждого исходного текста учитывались год и источник⁵.

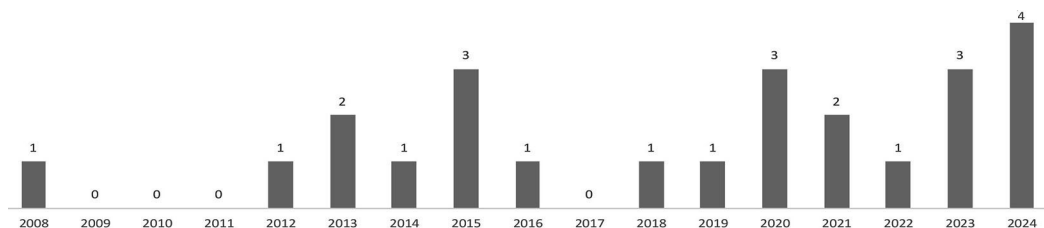
Результаты анализа и их обсуждение

По документам / выступлениям

Внутри рассматриваемого промежутка времени, начиная с 2012 г., наблюдается рост обращений к Северному морскому пути со стороны российского истеблишмента с максимумом в 2020-х годах (Рисунок 1).

Рисунок 1.

КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКОМ ОФИЦИАЛЬНОМ ДИСКУРСЕ В 2008–2024 ГОДАХ NUMBER OF MENTIONS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN OFFICIAL DISCOURSE IN 2008–2024



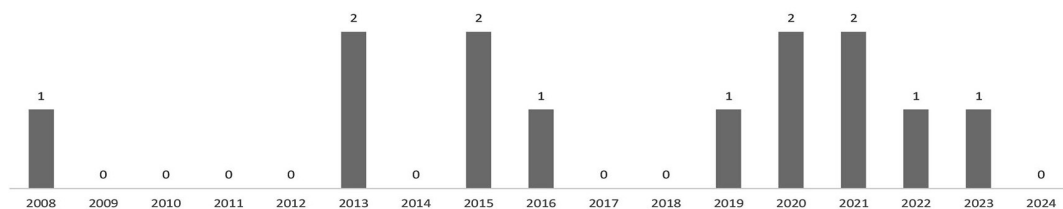
Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации, ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации и международных деклараций Российской Федерации в 2008–2024 годах. Упоминания в Стратегии национальной безопасности 2015 г., в Послании Президента и Отчете Правительства 2023 г., а также в Совместном российско-индийском заявлении 2024 г. не учитываются в качественном контент-анализе как нерелевантные, однако отражены на гистограмме для понимания динамики.

- 1 Совместное заявление по итогам XXII российско-индийского ежегодного саммита «Россия-Индия: прочное и расширяющееся партнерство» // Президент России. 9 июля 2024. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/6168> (дата обращения: 30.12.2024).
- 2 Выбор артикулируемых и неартикулируемых документов в качестве эмпирического материала для исследования официального дискурса обусловлен их нормативным характером, внутренней согласованностью (тщательной подготовкой и согласованием формулировок внутри институтов власти) и временной устойчивостью (формулировки в таких документах носят не ситуативный, а долговременный характер, в отличие от заявлений в СМИ, например).
- 3 Категория статуса в этом контексте имеет неюридическое значение.
- 4 Здесь имеется в виду сущностная характеристика Северного морского пути как транспортно-логистического объекта.
- 5 Под «источником» для документов стратегического планирования имеется в виду опубликовавший их институт государственной власти (президент, правительство и т.д.); для ежегодных посланий президента и отчетов правительства – лицо, представлявшее их в ходе формализованных выступлений; для российско-китайского заявления указана Российская Федерация, поскольку это международная декларация.

Первое упоминание Северного морского пути в документах стратегического планирования за исследуемый период (*Рисунок 2*) датируется 2008 г., когда были приняты Основы государственной политики в Арктике на период до 2020 г. (ОГП-2020). В них Северный морской путь характеризуется как «национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике», а в качестве стратегического приоритета обозначено его использование «для международного судоходства в рамках юрисдикции Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации»¹. Во время президентства Д.А. Медведева Северный морской путь больше не упоминался ни в официальных документах, ни в посланиях главы государства, ни в выступлениях премьер-министра в Государственной Думе.

Рисунок 2.

КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКИХ ДОКУМЕНТАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В 2008–2024 ГОДАХ
NUMBER OF MENTIONS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации в 2008–2024 годах. Данные приводятся без учета ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации. Упоминание в Стратегии национальной безопасности 2015 г. не учитывается в качественном контент-анализе как нерелевантное, однако отражено на гистограмме для понимания динамики.

С возвращением В.В. Путина в должность президента России в 2012 г. Северный морской путь стал упоминаться в официальном дискурсе практически ежегодно². В 2013 г. – в первой Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. (САЗРФ-2020)³ и впервые – в обновленной Концепции внешней политики (КВП-2013)⁴. Примечательно, что в этих документах с незначительными изменениями наблюдается рецепция⁵ официального определения Северного морского пути из ОГП-2020 как «национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике» с акцентом на развитие международного судоходства. Такая формулировка практически идентична и законодательной

1 Основы государственной политики в Арктике на период до 2020 г. // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_119442/ (дата обращения: 30.12.2024).

2 В 2017 г. Северный морской путь не упоминается в российском официальном дискурсе, поскольку в этот год не принимались документы стратегического планирования, затрагивающие арктическую или транспортную тематику, а послание президента Федеральному Собранию было перенесено на 2018 год.

3 Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года // Правительство России. [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/2RpSA3stElhAGn-4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf> (дата обращения: 30.12.2024).

4 Концепция внешней политики Российской Федерации // Гарант. 20 февраля 2013. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70218094/> (дата обращения: 30.12.2024).

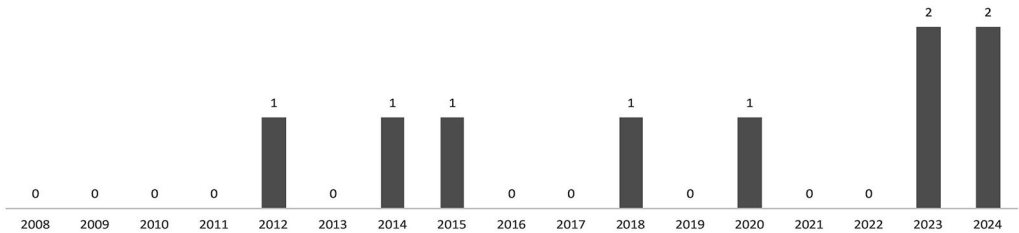
5 Здесь и далее понятие «рецепция» употребляется как юридический термин в значении «заимствование и приспособление».

дефиниции 2012 г., на которую, по всей видимости, повлияло определение из ОГП-2020. В 2015 г. Северный морской путь упоминается в Морской доктрине (МД-2015)¹. Формулировка в МД-2015 продолжает базовую линию ОГП-2020 («национальная транспортная коммуникация»), также указывает на «возможности международного использования», однако содержит качественно новую характеристику – «конкурентоспособная по отношению к традиционным морским маршрутам по качеству транспортных услуг и безопасности мореплавания»². В российских документах стратегического планирования периода 2012–2018 гг. Северный морской путь еще раз упоминается в Концепции внешней политики 2016 г. (КВП-2016)³. На этот раз фрагмент, посвященный Северному морскому пути, идентичен КВП-2013 в части характеристики («национальная транспортная коммуникация России в Арктике»), однако уточняется его дополнительное целевое предназначение: «международное судоходство на взаимовыгодной основе» сменяется «транзитными перевозками между Европой и Азией»⁴.

В этот период Северный морской путь упоминается и в ежегодных посланиях президента: в 2012, 2014, 2015 и 2018 гг. (Рисунок 3). В 2012 г. акцент делается только на его транзитных возможностях, однако в последующих посланиях все больше подчеркивается роль Северного морского пути в освоении арктических территорий страны. При этом с 2014 г. особое внимание уделяется повышению его конкурентоспособности.

Рисунок 3.

**КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
В ВЫСТУПЛЕНИЯХ ПРЕЗИДЕНТА И ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА В 2008–2024 ГОДАХ**
**NUMBER OF MENTIONS OF THE NORTHERN SEA ROUTE
IN SPEECHES OF PRESIDENT AND PRIME MINISTER IN 2008–2024**



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации и отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации в 2008–2024 годах. Упоминания в 2023 г. не учитываются в качественном контент-анализе как нерелевантные, однако отражены на гистограмме для понимания динамики.

Начиная с 2019 г. в документах стратегического планирования Северному морскому пути уделяется все больше внимания. Пик упоминаний приходится на 2020–2021 гг. (четыре раза), что обусловлено двумя обстоятельствами. Во-первых, в 2020 г. истек срок действия двух базовых документов стратегиче-

1 Морская доктрина Российской Федерации // Кодекс. 26 июля 2015. [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/555631869> (дата обращения: 30.12.2024).
2 Ibid.
3 Указ президента Российской Федерации от 30.11.2016 г. № 640 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации» // Президент России. 30 ноября 2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/41451/page/1> (дата обращения: 30.12.2024).
4 Ibid.

ского планирования для Российской Арктики: Основ государственной политики и Стратегии развития АЗРФ. Во-вторых, в это время Россия активно готовилась принять председательство в Арктическом совете на 2021–2023 гг., поэтому арктической проблематике, в том числе развитию транспортной инфраструктуры на Севере, уделялось приоритетное внимание на всех уровнях.

В обновленных «Основах» на период до 2035 г. (ОГП-2035)¹ Северный морской путь охарактеризован как «конкурентоспособная на мировом рынке национальная транспортная коммуникация», а его развитие, как и в 2008 г., обозначено одним из основных национальных интересов государства в регионе. Преемственность по отношению к ОГП-2020 заметна в формулировках в отношении как статуса Северного морского пути («национальный»), так и его сущностной характеристики («коммуникация»). В то же время по прошествии 12 лет развития инфраструктуры на Российском Севере происходит перенос акцента с его целостности и связности («единый» в ОГП-2020) на более масштабные задачи по организации международного судоходства и обеспечения конкурентоспособности на мировом транспортно-логистическом рынке, о чем свидетельствует включение объема транзитных перевозок по Северному морскому пути в перечень показателей эффективности государственной политики в Арктике. В этом отношении прослеживается прямая связь с МД-2015.

Несколько отличное от ОГП-2035 видение Северного морского пути заложено в обновленную Стратегию развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (САЗРФ-2035)², принятую в 2020 году. Основной акцент в документе сделан на положении Северного морского пути в мировой логистике: «транспортный коридор мирового значения, используемый для перевозки национальных и международных грузов»³. Национальное значение Северного морского пути подчеркивается через его «устойчивую географическую, историческую и экономическую связь» с российской Арктической зоной⁴.

Характеристики Северного морского пути в правительственных документах этого периода также варьируются. Например, в Стратегии пространственного развития России на период до 2025 г. (СПР-2025)⁵, принятой правительством в 2019 г., главный акцент сделан на развитии Северного морского пути в качестве «полноценного международного транспортного коридора». С высокой вероятностью эта формулировка повлияла на характеристику Северного морского пути при разработке САЗРФ-2035. Близкое по смыслу определение заложено и в Едином плане по достижению национальных целей развития на период до 2024 г. и на плановый

1 Указ президента РФ от 5 марта 2020 г. №164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» // Гарант. 5 марта 2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/73706526/> (дата обращения: 30.12.2024).

2 Указ президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // Президент России. 26 октября 2020. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: 30.12.2024).

3 Ibid.

4 Ibid.

5 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р «О Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» // Правительство России. 13 февраля 2019. [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/UVAIqUtT08o60RktoOXI22JjAe7irNxc.pdf> (дата обращения: 30.12.2024).

период до 2030 г. (НЦР-2030)¹: «транзитный коридор глобального значения». При таком прочтении принятый в 2021 г. НЦР-2030 – с единственным дополнением о транзитной функции – рецепирует формулировку САЗРФ-2035. Наконец, в Транспортной стратегии на период до 2030 г. (ТС-2030)² отмечается потенциал Северного морского пути не только для международных перевозок, в том числе транзитных, но и для российской экономики. В этом ТС-2030 также перекликается с САЗРФ-2035.

Российские стратегические документы в области внешней и морской политики начала 2020-х гг. при характеристике Северного морского пути опираются на ОГП-2035. И Морская доктрина 2022 г. (МД-2022)³, и обновленная Концепция внешней политики 2023 г. (КВП-2023)⁴ почти дословно воспроизводят определение Северного морского пути из «Основ» как «конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации»⁵. При этом МД-2022 относит его развитие к числу национальных интересов России в Мировом океане, а акваторию Северного морского пути – к жизненно важным районам их обеспечения. Кроме того, укрепление позиций Северного морского пути на рынке морских перевозок провозглашается в МД-2022 одной из стратегических целей национальной морской политики. Потенциал Северного морского пути для международного судоходства между Европой и Азией отмечается также и в КВП-2023.

В ключевом российском документе стратегического планирования в области национальной безопасности – Стратегии национальной безопасности 2021 г. – Северный морской путь не упоминается, однако отмечается тенденция к использованию климатической и экологической повестки «в качестве предлога для <...> установления контроля над транспортными маршрутами, воспрепятствования освоению Россией Арктики»⁶. Применительно к Северному морскому пути эта мысль развивается в МД-2022: «усилия ряда государств, предпринимаемые в целях ослабления контроля» России над Северным морским путем перечисляются среди основных вызовов и угроз национальной безопасности⁷.

В начале 2020-х гг. Северный морской путь регулярно упоминается в официальных выступлениях глав государства и правительства (пять раз), причем в 2020 г. – впервые в ежегодном отчете кабинета М.В. Мишустина в Государственной Думе. Тогда премьер-министр охарактеризовал Северный морской путь как

- 1 Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года // Министерство экономического развития России. [Электронный ресурс]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/ffcc6ded40dbd803eedd11bc8c9f7571/Plan_po_dostizheniyu_nacionalnyh_celej_razvitiya_do_2024g.pdf (дата обращения: 30.12.2024).
- 2 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Кодекс. 27 ноября 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161> (дата обращения: 30.12.2024).
- 3 Морская доктрина Российской Федерации // МИД России. 31 июля 2022. [Электронный ресурс]. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/official_documents/1688734/ (дата обращения: 30.12.2024).
- 4 Концепция внешней политики Российской Федерации // МИД России. 31 марта 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1860586/> (дата обращения: 30.12.2024).
- 5 Указ президента РФ от 5 марта 2020 г. №164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» // Гарант. 5 марта 2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/73706526/> (дата обращения: 30.12.2024).
- 6 Указ президента Российской Федерации от 02.07.2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Президент России. 2 июля 2021. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046/page/1> (дата обращения: 30.12.2024).
- 7 Морская доктрина Российской Федерации // МИД России. 31 июля 2022. [Электронный ресурс]. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/official_documents/1688734/ (дата обращения: 30.12.2024).

«альтернативный транспортный коридор»¹. В 2023 г. упоминания были либо точечными (послание президента), либо в контексте описания мер госполитики и их результатов (отчет правительства), поэтому не позволяют полноценно проанализировать артикулируемый образ Северного морского пути. Говоря о нем в 2024 г., президент назвал Северный морской путь «глобальным транспортным коридором»², в то время как председатель правительства выделил его конкурентное преимущество как «самого короткого маршрута между Европой и Азией»³.

Нестабильность устоявшихся торговых путей через Южно-Китайское и Красное моря предопределили интерес ведущих азиатских держав к альтернативным транспортным маршрутам. В 2024 г. Северный морской путь впервые упоминается в международных декларациях России с Китаем и Индией. В Совместном российско-китайском заявлении Северный морской путь обозначен как «важный международный транспортный коридор»⁴, а в российско-индийском – лишь перечислен наряду с другими перспективными транспортными маршрутами.

По концептам / группам концептов

В отношении статуса Северного морского пути в российском официальном дискурсе в 2008–2024 гг. употребляются три концепта: «национальный», «международный» и «глобальный / глобального (мирового) значения». Вопросы статуса затрагиваются практически во всех отобранных для анализа документах стратегического планирования (исключение составляет лишь ТС-2030) и в российско-китайском заявлении, в то время как едва уточняются в официальных выступлениях президента и не поднимаются председателем правительства. Наиболее частое описание статуса Северного морского пути за рассматриваемый период – «национальный», причем как в стратегических документах (*Рисунок 4*), так и в официальном дискурсе в целом (*Рисунок 5*). Оно оказывается и наиболее устойчивым хронологически, при этом начиная с 2018 г. в этой категории начинает регулярно фигурировать промежуточный по значению концепт «глобальный / глобального (мирового) значения». «Международным» Северный морской путь называют лишь в СПР-2025 и в российско-китайском заявлении 2024 года. Контекстуально в отношении двух последних документов речь идет не о юридическом статусе, который четко регламентирован международным и российским правом, а о неюридической категории статуса в иерархии транспортных маршрутов: в обоих случаях используется понятие «международный транспортный коридор». При таком прочтении становится ясно, что употребление концептов «международный» и «глобальный / глобального (мирового) значения» призвано позиционировать Северный морской путь как важный элемент мировой транспортно-логистической системы, а «национальный» – подчеркнуть контроль над ним России и его значение для страны.

1 Ежегодный отчет правительства в Государственной Думе // Правительство России. 22 июля 2020. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/news/40074/> (дата обращения: 30.12.2024).

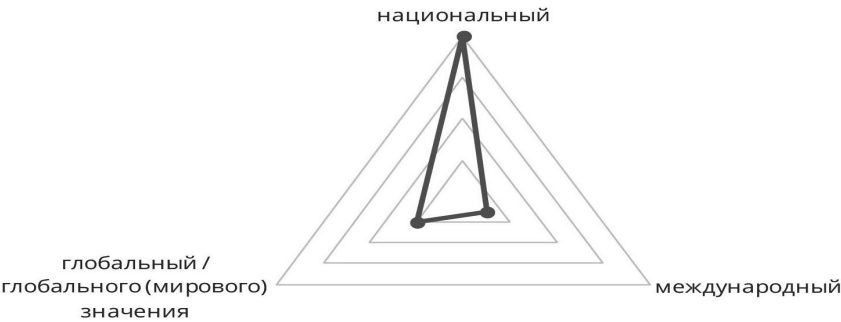
2 Послание президента Российской Федерации // Президент России. 29 февраля 2024. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/50431/page/1> (дата обращения: 30.12.2024).

3 Ежегодный отчет правительства в Государственной Думе // Правительство России. 3 апреля 2024. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/news/51246/> (дата обращения: 30.12.2024).

4 Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху, в контексте 75-летия установления дипломатических отношений между двумя странами // Президент России. 16 мая 2024. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/6132> (дата обращения: 30.12.2024).

Рисунок 4.

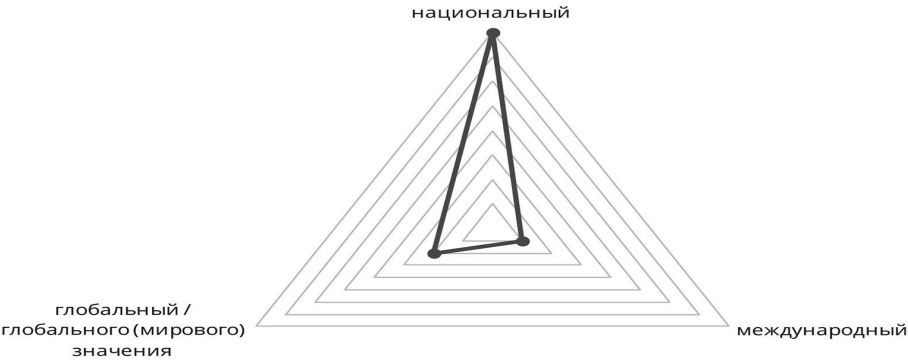
СТАТУС СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКИХ ДОКУМЕНТАХ
СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В 2008–2024 ГОДАХ
STATUS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN
STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации в 2008–2024 годах.

Рисунок 5.

СТАТУС СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКОМ
ОФИЦИАЛЬНОМ ДИСКУРСЕ В 2008–2024 ГОДАХ
STATUS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN
OFFICIAL DISCOURSE IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации, ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации и международных деклараций Российской Федерации в 2008–2024 годах.

Один из двух случаев употребления понятия «международный транспортный коридор» приходится на международную декларацию с КНР. Пекин рассматривает Арктику как общее наследие человечества¹ и отстаивает принцип свободы су-

1 Китай распространяет такую характеристику с вытекающими из нее юридическими последствиями не только на потенциальные международные районы морского дна в Арктике и их ресурсы, но и на покрывающие их воды Северного Ледовитого океана, что прямо противоречит ст. 135 Конвенции ООН по морскому праву.

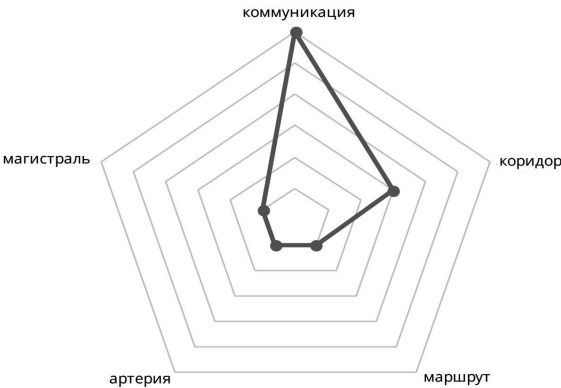
доходства в морях Северного Ледовитого океана в соответствии с собственным толкованием международного морского права. Такое словоупотребление представляется результатом двустороннего компромисса в отношении формулировок и демонстрацией готовности России к совместному освоению Северного морского пути с Китаем, о чем идет речь и в КВП-2023¹.

Как транспортно-логистический объект Северный морской путь характеризуется в российском официальном дискурсе целым синонимическим рядом, где каждое понятие несет свой смысловой оттенок: «коммуникация», «коридор», «маршрут», «артерия» и «магистраль». Подобные характеристики присутствуют в каждом из 12 отобранных для анализа документов стратегического планирования, однако в выступлениях главы государства и премьер-министра они встречаются реже – в посланиях президента чаще, чем в отчетах председателя правительства. Наиболее распространенная характеристика Северного морского пути в стратегических документах – «коммуникация», однако по официальному дискурсу в целом картина несколько иная: представления как о «коридоре» встречаются так же часто, как и о «коммуникации» (Рисунки 6 и 7). Примечательно, что концепт «коммуникация» всегда находится в коннотации со статусом «национальный», в то время как «коридор» чаще всего «международный» или «глобальный / глобального (мирового) значения». Семантически эту закономерность можно объяснить так: коннотация «национальная коммуникация» указывает на связующее значение Северного морского пути для арктических регионов России, а «международный [транспортный] коридор» – устоявшийся логистический термин. Несмотря на устойчивость характеристики Северного морского пути как «коммуникации» в течение всего исследуемого промежутка времени, начиная с 2019 г. в отношении Северного морского пути чаще всего употребляется концепт «коридор».

1 «Российская Федерация намерена уделять приоритетное внимание <...> налаживанию взаимовыгодного сотрудничества с неарктическими государствами, проводящими конструктивную политику в отношении России и заинтересованными в осуществлении международной деятельности в Арктике, включая инфраструктурное развитие Северного морского пути».

Рисунок 6.

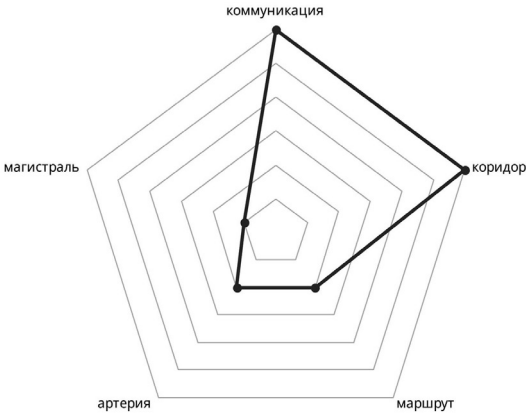
ХАРАКТЕРИСТИКА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКИХ ДОКУМЕНТАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В 2008–2024 ГОДАХ
CHARACTERISTICS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации в 2008–2024 годах.

Рисунок 7.

ХАРАКТЕРИСТИКА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКОМ ОФИЦИАЛЬНОМ ДИСКУРСЕ В 2008–2024 ГОДАХ
CHARACTERISTICS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN OFFICIAL DISCOURSE IN 2008–2024



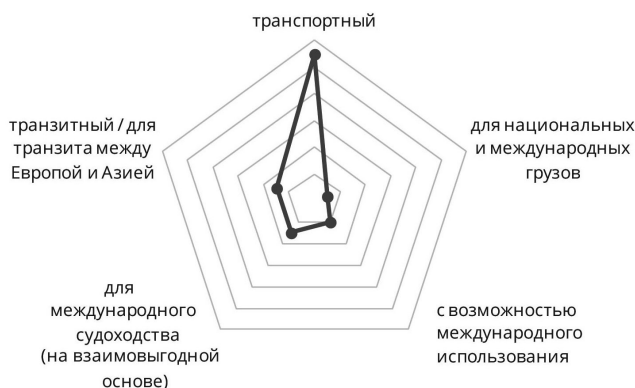
Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации, ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации и международных деклараций Российской Федерации в 2008–2024 годах.

При детализации целевого предназначения Северного морского пути в российском официальном дискурсе в 2010-х – начале 2020-х гг. используется целый ряд концептов, в основе которых лежит его транспортная функция. Концепт «транспортный» употребляется в этом отношении чаще всего и стабильно на всем отрезке времени как в документах стратегического планирования, так и в дискурсе в целом (Рисунки 8 и 9). В официальных выступлениях цели использования Север-

ного морского пути, помимо транспорта, уточняются гораздо реже, чем в документах. Все остальные концепты касаются возможности развития международного судоходства и грузового транзита. «Международное судоходство (на взаимовыгодной основе)» обозначается в качестве предназначения Северного морского пути лишь в начале рассматриваемого периода и впоследствии упоминается точно и в альтернативных формулировках: «с возможностью международного использования» и «для национальных и международных грузов» (с акцентом на его двойном назначении). Время от времени в стратегических документах и посланиях президента поднимается вопрос развития потенциала «для транзита между Европой и Азией».

Рисунок 8.

ЦЕЛЕВОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКИХ ДОКУМЕНТАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В 2008–2024 ГОДАХ
PURPOSE OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации в 2008–2024 годах.

Рисунок 9.

ЦЕЛЕВОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКОМ ОФИЦИАЛЬНОМ ДИСКУРСЕ В 2008–2024 ГОДАХ
PURPOSE OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN OFFICIAL DISCOURSE IN 2008–2024

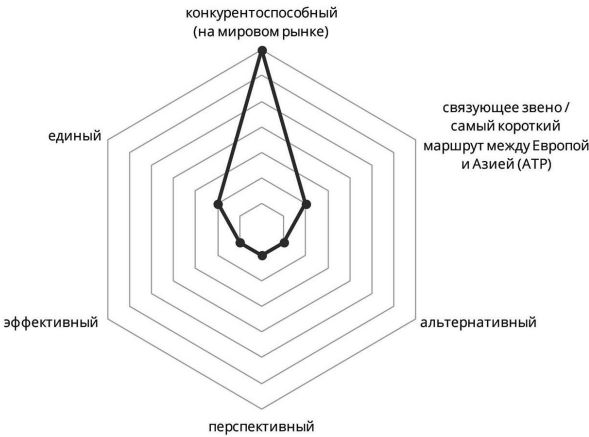


Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации, ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации и международных деклараций Российской Федерации в 2008–2024 годах.

Помимо статуса транспортно-логистического объекта и целевого предназначения артикулируемый образ Северного морского пути в российском официальном дискурсе периодически дополняется и другими характеристиками (Рисунок 10). Примечательно, что в официальных выступлениях глав государства и правительства они встречаются чаще, чем в документах стратегического планирования. По смыслу они касаются полезных свойств Северного морского пути – уже присущих ему либо перспективных и желаемых. Регулярно с 2014 г. среди них отмечается «конкурентоспособность (на мировом рынке)», что продиктовано стремлением российского руководства сделать Северный морской путь полноценным и важным звеном мировой транспортно-логистической системы. В качестве других преимуществ Северного морского пути в российском официальном дискурсе выделяются его «перспективность» в качестве «альтернативного» и «самого короткого маршрута между Европой и Азией (АТР)». В самом начале рассматриваемого периода (2008 и 2013) подчеркивалось «единство» Северного морского пути, иными словами его транспортная целостность и связность на всем протяжении, что было вызвано острой необходимостью восстановления и развития его инфраструктуры. Среди других характеристик на раннем этапе (2014) также встречается «эффективность» – контекстуально в качестве желаемого в перспективе свойства.

Рисунок 10.

ИНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
В РОССИЙСКОМ ОФИЦИАЛЬНОМ ДИСКУРСЕ В 2008–2024 ГОДАХ
OTHER CHARACTERISTICS OF THE NORTHERN SEA ROUTE
IN RUSSIAN OFFICIAL DISCOURSE IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации, ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации и международных деклараций Российской Федерации в 2008–2024 годах.

В агрегированном образе Северного морского пути наблюдается двойственность. С одной стороны, самый распространенный артикулируемый статус – «национальный». С другой стороны, такие характеристики, как «коммуникация» и «коридор», встречаются с одинаковой частотой. При этом наиболее частые коннотации в отношении статуса для «коммуникации» – «национальная», а для «коридора» – «мирового (глобального) значения / международный». По группе

целевого предназначения и иных характеристик разночтений нет: Северный морской путь используется для транспортировки (грузов) и обязательно должен быть «конкурентоспособным на мировом рынке». Таким образом, очевидна дихотомия представлений о Северном морском пути: как о «конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации» и «конкурентоспособном транспортном коридоре мирового значения». При этом наблюдается небольшой перевес в пользу национального статуса.

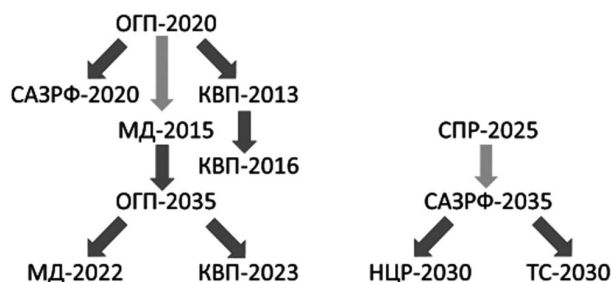
Заключение: эволюция российского официального дискурса в отношении Северного морского пути

Анализ российских документов стратегического планирования позволил проследить рецепцию формулировок в отношении Северного морского пути с момента его первого официального определения в ОГП-2020, которое предшествовало его законодательной дефиниции (Рисунок 11). В российском официальном дискурсе 2008–2024 гг. удалось выделить два конкурирующих образа.

Рисунок 11.

РЕЦЕПЦИЯ ФОРМУЛИРОВОК В ОТНОШЕНИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКИХ ДОКУМЕНТАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В 2008–2024 ГОДАХ

RECEPTION OF THE NORTHERN SEA ROUTE DEFINITIONS IN RUSSIAN STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации в 2008–2024 годах. Черный цвет показывает прямую рецепцию, в том числе с несущественными изменениями/дополнениями, серый – рецепцию с существенными дополнениями либо предполагаемую.

Первый – «национальная транспортная коммуникация России в Арктике». Он впервые появляется в ОГП-2020, спустя четыре года закрепляется в федеральном законодательстве, а уже потом с несущественными изменениями переходит в САЗРФ-2020, КВП-2013 и КВП-2016. В 2015 г. встречается в МД-2015, однако с качественно новым дополнением: «национальная транспортная коммуникация с возможностью международного использования, конкурентоспособная по отношению к традиционным морским маршрутам по качеству транспортных услуг и безопасности мореплавания»¹. Российское руководство по-прежнему рассматривает Северный морской путь как национальный, однако стремится

1 Морская доктрина Российской Федерации // Кодекс. 26 июля 2015. [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/555631869> (дата обращения: 30.12.2024).

придать ему больший вес в мировой логистике за счет увеличения международного судоходства. Этот «дополненный» образ встречается и в ОГП-2035, откуда он в почти неизменном виде перешел в МД-2022 и КВП-2023. Таким образом, очевидны преемственность подхода в базовых для Российской Арктики документах стратегического планирования и его влияние на ключевые документы в области внешней и морской политики государства.

Второй образ – «(международный) транспортный (транзитный) коридор» – впервые появляется в 2019 г. в СПР-2025, а спустя год – с акцентом на значение не только для мировой, но и для российской экономики – в обновленной САЗРФ-2035, откуда с незначительными корректировками попадает в НЦР-2030 и ТС-2030. Характерно, что формулировки этих документов в отношении Северного морского пути, в той или иной степени подчеркивая его роль для экономики АЗРФ и для внутренних российских грузоперевозок, а также его устойчивую связь с регионами Крайнего Севера, не упоминают его национальный статус. Вместо этого они указывают на его мировое / глобальное значение либо прямо характеризуют Северный морской путь как международный транспортный коридор. Обращает на себя внимание и то, что второй образ представляет Северный морской путь не как «коммуникацию России в Арктике» (связующий, опорный для Российского Севера элемент), а как «коридор / маршрут» (связующее звено, но уже для регионов за пределами Российской Арктики). В качестве международного транспортного коридора Северный морской путь обозначен и в Совместной российско-китайской декларации 2024 г., однако особенности документа не позволили включить его в «цепочку рецептов», хотя в нем отражен «второй» образ.

Примечательно, что образ Северного морского пути как «(международного) транспортного (транзитного) коридора», за исключением международной декларации, появляется только в документах преимущественно социально-экономической направленности, разработанных правительством, в том числе профильным министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики. Кроме того, эти документы ориентированы в основном на органы государственной власти и в этом смысле могут рассматриваться как артикуляция желаемого «образа будущего» и целевая установка. В то же время образ «национальной транспортной коммуникации» обычно фигурирует в документах в области национальной безопасности (концепциях внешней политики и морских доктринах). Акцент этих документов на национальном статусе Северного морского пути представляется закономерным, если учитывать, во-первых, его ключевое значение для национальной безопасности России в Арктике и, во-вторых, их преимущественно внешнюю (иностранную) целевую аудиторию.

Несмотря на конкуренцию образов в российском официальном дискурсе, в целом наблюдается преемственность официальных представлений о Северном морском пути, особенно в базовых для Российской Арктики документах. По мере инфраструктурного развития Северный морской путь прошел в них эволюцию от транспортного маршрута внутрироссийского значения – до конкурентного на мировом транспортно-логистическом рынке. Тем не менее вариативность характеристик Северного морского пути в документах стратегического планирования в некоторой степени ослабляет дискурсивную силу его законодательной дефиниции и размывает его правовой статус.

Конкуренция двух образов Северного морского пути в современном российском официальном дискурсе вполне отражает главную дилемму государственной политики в отношении него: «интернационализация vs. национализация». Ее зарождение в дискурсивном измерении пришлось на 2018–2019 гг. и хронологически совпало с резким скачком грузооборота по Северному морскому пути после ввода в эксплуатацию «Ямал СПГ» в конце 2017 г.¹, работающего, в том числе, на экспорт топлива². Тем не менее перспективы полноценных международных перевозок неоднозначны даже с учетом планируемого запуска круглогодичной контейнерной линии с Китаем³, поскольку даже по итогам рекордного 2024 г. доля транзитных перевозок многократно уступает каботажным⁴. В этой связи наиболее перспективным представляется акцент государственной политики на Северном морском пути как инструменте освоения Российской Арктики и повышения уровня жизни в регионах Арктической зоны, особенно в свете ограниченных возможностей малой полярной авиации и железнодорожного сообщения на Севере страны.

Российский истеблишмент планирует развитие Большого Северного морского пути от Мурманска до Владивостока в рамках федерального проекта⁵. В марте 2025 г. В.В. Путин анонсировал его расширение до Трансарктического транспортного коридора от Санкт-Петербурга до Владивостока, который будет включать и Северный морской путь⁶. Кроме того, не первый год идут дискуссии о возможности сопряжения Северного морского пути с китайской инициативой «Морского (Ледового / Полярного) шелкового пути», а также с транспортными коридорами Ченнаи – Владивосток и «Север – Юг», что позволит сформировать единую евразийскую транспортно-логистическую сеть. Развитие таких проектов сопряжено со множеством вопросов нормативно-правового регулирования судоходства в акватории Северного морского пути и его юридического статуса, что потребует устранить двойственные интерпретации в российском официальном дискурсе, тем самым повысив «вес» законодательной дефиниции. Особенно актуальным это представляется в контексте роста геополитической конкуренции в Арктике. В любом случае, «Северный морской путь» *per se* – это лучшая метафора национального пути России в XXI в. как великой северной морской державы.

1 Ямал слил первый газ // РБК. 5 декабря 2017. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2017/12/06/5a266c-2c9a794747585042ac> (дата обращения: 30.12.2024).

2 Подробнее о динамике грузопотока в акватории см. Северный морской путь – будущее российской Арктики // Vgudok. 1 августа 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://vgudok.com/lenta/severnoy-morskoy-put-budushchee-rossiyskoy-arkiki-spesproekt-vgudokcom-o-nastoyashchem-i> (дата обращения: 30.12.2024).

3 Миф глубокой заморозки // Моноколь. 12 февраля 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://monocle.ru/monocle/2024/07/mif-glubokoy-zamorozki/> (дата обращения: 30.12.2024).

4 Каботаж – судоходство между портами одного государства.

5 «Мы должны поднимать свою роль в Мировом океане». Помощник президента РФ Николай Патрушев – о ситуации на Черном море, в Балтике и Арктике // Коммерсантъ. 11 ноября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7296438> (дата обращения: 30.12.2024).

6 Большой Северный морской путь стал трансарктическим // Эксперт. 28 марта 2025. [Электронный ресурс]. URL: <https://expert.ru/ekonomika/bolshoy-severnoy-morskoy-put-stal-transarkticheskim/> (дата обращения: 20.05.2025).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Бхагват, Д.В. Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути) // Вестник РГГУ. Серия: Политология. История. Международные отношения. 2022. № 2. С. 75–89. <https://doi.org/10.28995/2073-6339-2022-2-75-89>.

Bhagwat, Jawahar V. "State Policy for the Development of the Maritime Silk Road. Opportunities for Russia (Example of the Northern Sea Route)." *RSUH/RGGU Bulletin Series "Political Science. History. International Relations"*, no. 2 (2022): 75–89 [In Russian].

Вереина, Л.В., Котлова, А.В. Правовой статус Северного морского пути: французская доктрина // Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2019. Т. 21. № 3. С. 70–76. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2019-3/70-76>.

Vereina, Larisa V., and Anna V. Kotlova. "The Legal Status of the Northern Sea Route: French Doctrine." *Pacific Rim: Economics, Politics, Law*, no. 3 (2019): 70–76 [In Russian].

Гаврилова, К.А. Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 62–75. <https://doi.org/10.17223/2312461X/29/5>.
Gavrilova, Kseniya A. "The Northern Sea Route in Russian Official Discourse: Strategies for Determining Functions and Geographical Boundaries." *The Journal of Siberian Historical Studies*, no. 3 (2020): 62–75 [In Russian].

Галимуллин, Э.З., Бенедик, И.В. Перспективы Северного морского пути и российско-американские отношения // Международные процессы. 2019. Т. 17. № 4 (59). С. 115–134. <https://doi.org/10.17994/IT.2019.17.4.59.7>.

Galimullin, Eduard Z., and Irina V. Benedyk. "Northern Sea Route in the Context of Russian-American Relations." *International Trends / Mezhdunarodnye protsessy* 17, no. 4 (59) (2019): 115–134 [In Russian].

Григоришин, А.В., Сорокина, Т.Ю., Задорин, М.Ю. и др. Экономико-правовые барьеры и их преодоление в процессе эксплуатации Северного морского пути в контексте паназиатской торговли // Арктика и Север. 2022. № 46. С. 79–106. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.46.79>.

Grigorishchin, Alexey V., Tatyana Yu. Sorokina, Maxim Yu. Zadorin et al. "Economical and Legal Barriers and Its Potential Overcoming During the Northern Sea Route Exploitation in the Context of Pan-Asian Trade." *The Arctic and North Journal*, no. 46 (2022): 79–106 [In Russian].

Гудев, П.А. Северный морской путь: проблемы легитимизации национального статуса в рамках международного права: часть 1 // Арктика и Север. 2020а. № 40. С. 142–164. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.40.142>.

Gudev, Pavel A. "The Northern Sea Route: Problems of National Status Legitimization under International Law. Part I." *The Arctic and North Journal*, no. 40 (2020a): 142–164 [In Russian].

Гудев, П.А. Северный морской путь: перспективы легитимизации национального статуса в рамках международного права (часть 2) // Арктика и Север. 2020б. № 41. С. 130–147. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.41.130>.

Gudev, Pavel A. "The Northern Sea Route: Problems of National Status Legitimization under International Law. Part II." *The Arctic and North Journal*, no. 41 (2020b): 130–147 [In Russian].

Журавель, В.П., Назаров, В.П. Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета. 2020. № 2. С. 140–158. <https://doi.org/10.18384/2224-0209-2020-2-1010>.

Zhuravel, Valeriy P., and Vladimir P. Nazarov. "The Northern Sea Route: Present and Future." *Bulletin of the Moscow State Regional University*, no. 2 (2020): 140–158 [In Russian].

Зворыкина, Ю.В., Тетерятников, К.С. Северный морской путь как инструмент освоения Арктики // Российский экономический журнал. 2019. № 4. С. 21–44. <https://doi.org/10.33983/0130-9757-2019-4-21-44>.

Zvorykina, Ju.V., Teteryatnikov, K.S. "The Northern Sea Route as a Tool of Arctic Development." *The Russian Economic Journal*, no. 4 (2019): 21–44 [In Russian].

Кургузов-Барский, А.В. Развитие Северного морского пути: перспективы международного сотрудничества // Россия и мир: научный диалог. 2021. Т. 1. № 1. С. 67–77. <https://doi.org/10.53658/RW2021-1-1-67-77>.

Kirgizov-Barskii, Arsenii V. "Development of Northern Sea Route: Prospects for International Cooperation." *Russia & World: Scientific Dialogue* 1, no. 1 (2021): 67–77 [In Russian].

Липунов, Н.С. Международное измерение Северного морского пути // Российская Арктика. 2021. № 1(12). С. 78–84.

Lipunov, Nikita S. "The International Dimension of the Northern Sea Route." *The Russian Arctic Journal*, no. 1(12) (2021): 78–84 [In Russian].

Северные морские пути России / Коллективная монография под ред. В.В. Васильевой и К.А. Гавриловой. М.: Новое литературное обозрение, 2023. 672 с.
Vasilieva, Valeriya V., and Ksenia A. Gavrilova, eds. *Northern Sea Routes of Russia*. Moscow: New Literary Review, 2023.

Тодоров, А. Россия на Северном морском пути: в погоне за двумя зайцами? // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Т. 65. № 11. С. 123–130. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-11-123-130>.

Todorov, A. "Russia on the Northern Sea Route: Having the Cake and Eating It Too?" *The World Economy and International Relations* 65, no. 11 (2021): 123–130 [In Russian].

Gavrilov, Viatcheslav. "Russian Legislation on the Northern Sea Route Navigation: Scope and Trends." *The Polar Journal* 10, no. 2 (2020): 273–284. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1801032>.

Vylegzhanin, Alexander, Ivan Bunik, Ekaterina Torkunova, and Elena Kienko. "Navigation in the Northern Sea Route: Interaction of Russian and International Applicable Law." *The Polar Journal* 10, no. 2 (2020): 285–302. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1844404>.

Сведения об авторе

Никита Сергеевич Липунов,
младший научный сотрудник ИМИ МГИМО МИД России
119454, Россия, Москва, пр-т Вернадского, 76
e-mail: n.lipunov@inno.mgimo.ru

Благодарность

Автор благодарит двух анонимных рецензентов за ценные советы и замечания к статье, а также редактора за кропотливую работу с текстом.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Липунов, Н.С. Образы Северного морского пути в российском официальном дискурсе (2008–2024) // *Международная аналитика*. 2025. Том 16 (1). С. 78–98.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-78-98>

Images of the Northern Sea Route in the Russian Official Discourse (2008–2024)

ABSTRACT

This article uses a qualitative and quantitative content analysis of key strategic planning documents and speeches by top government officials from 2008 to 2024 to explore how the image of the Northern Sea Route (NSR) has evolved in contemporary Russian official discourse. Throughout this period, and particularly since 2012, the Russian leadership has steadily increased its attention to the Northern Sea Route, a trend that has become particularly pronounced in the 2020s. Despite the Northern Sea Route being legally defined, official discourse uses various formulations when referring to it, shaping perceptions of the route within strategic documents and speeches by top officials. The main dilemma of Russia's NSR policy, "internationalisation versus nationalization," manifested itself in official discourse in the 2010s, with two competing images of the Northern Sea Route emerging. The first, as "Russia's national transport communication in the Arctic," is virtually identical to the legislative definition, although it originated earlier. This image usually appears in strategic planning and national security documents that are fundamental to the Russian Arctic. The second, as the "(International) transport (transit) corridor," emerged in 2018–2019, coinciding with a sharp increase in cargo turnover along the NSR after the commissioning of Yamal LNG in late 2017. With the exception of one international declaration, this image appears in strategic documents with a socio-economic profile targeted at the domestic audience, i.e. the state authorities. Despite the competing images in the Russian official discourse, there is general continuity in official perceptions of the NSR, particularly in foundational Russian Arctic documents. At the same time, as infrastructure development has progressed, perceptions of the Northern Sea Route have evolved from that of a domestic Russian transport route to that of a competitive global one.

KEYWORDS

Northern Sea Route, Northeast Passage, Russia, Arctic sea routes, Arctic shipping, international transport corridor, official discourse, strategic planning, qualitative and quantitative content analysis

Author

Nikita S. Lipunov,

Junior Research Fellow, Institute for International Studies, MGIMO-University

76, Vernadsky avenue, Moscow, Russia, 119454

e-mail: n.lipunov@inno.mgimo.ru

Acknowledgment

The author would like to thank two anonymous reviewers for their valuable advice and comments on the original version of the paper, as well as the editor for her meticulous work with the text.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Lipunov, Nikita S. "Images of the Northern Sea Route in the Russian Official Discourse (2008–2024)."

Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 78–98.

<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-78-98>

Игры престолов на газовом рынке: как Катар планирует удержать лидирующие позиции в экспорте СПГ

Николай Александрович Кожанов, ИМЭМО РАН, Москва, Россия

Контактный адрес: n_a_kozhanov@mail.ru

АННОТАЦИЯ

В 2024 г. в Катаре объявили о третьем значительном расширении национального производства сжиженного природного газа (СПГ), запланированном на ближайшие шесть лет. Хотя это решение и соответствует аналогичным тенденциям в других странах – производителях СПГ, таких как Соединенные Штаты, его обоснованность и целесообразность вызвали серьезные сомнения, связанные с возможными изменениями баланса на рынках сжиженного природного газа, особенно с точки зрения переизбытка предложения и негативного ценового давления. Для катарского производителя основные риски связаны именно с ожидаемым переизбытком предложения СПГ, который может создать трудности как для заключения долгосрочных контрактов, воспринимаемых правящей элитой эмирата как гарантия стабильных инвалютных поступлений в бюджет, так и для повторной долгосрочной контрактации дополнительных объемов СПГ, поставляющихся Дохой по контрактам, чей срок действия истечет в период 2025–2035 гг., когда будут введены в эксплуатацию новые производственные мощности СПГ в других странах. Вместе с тем проведенное исследование показало, что стратегия Катара является дальновидной и выходит за рамки ожидаемого кризиса избыточного предложения в конце 2020-х гг., охватывая период 2030–2050 годов. Прогнозируемый профицит может быть временным, и ближневосточный экспортер, по-видимому, имеет все возможности для адаптации к рыночным условиям. Этот проактивный подход «ва-банк» направлен на увеличение доли Катара на рынке СПГ. Арабский производитель сможет опередить конкурентов, как только переизбыток предложения будет устранен и ситуация стабилизируется. В то же время недавнее решение расширить инфраструктуру по производству СПГ окажет существенное влияние на отношения Катара с США, ЕС и Китаем, повысив роль последнего как потенциального партнера эмирата и ослабив его связи с ЕС.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

СПГ, Катар, энергетическая безопасность, диверсификация экономики, малые государства, энергопереход

В своем выступлении от 25 февраля 2024 г. министр энергетики Катара и генеральный директор *Qatar Energy (QE)* Саад аль-Кааби объявил о планах увеличить производство сжиженного природного газа (СПГ) до 142 млн тонн в год к 2030 году. Таким образом, в эмирате было принято решение о третьем крупномасштабном расширении производства СПГ в течение следующих шести лет. Заявленному 25 февраля 2024 г. проекту *North Field West (NFW)* будут предшествовать два других ранее объявленных этапа расширения: *North Field East (NFE)* (мощностью 32 млн тонн в год) и *North Field South (NFS)* (16 млн тонн в год)¹. В настоящей статье это решение рассматривается в контексте грядущих изменений на мировом газовом рынке и региональном рынке СПГ, а также эволюции политических и торгово-экономических отношений Катара с его основными партнерами – США, ЕС и Китаем. В частности, расширение производства СПГ в эмирате будет происходить наряду с вводом в строй новых мощностей по сжижению природного газа в других государствах, прежде всего в США. В настоящей статье анализируются риски, связанные с политическими и экономическими последствиями потенциального перенасыщения рынка.

Крупные экспортеры СПГ по-разному взаимодействуют с потребителями и клиентами: одни предпочитают заключать долгосрочные контракты (например, Катар), а другие – работать на спотовом рынке (например, Соединенные Штаты). Для первых ожидаемое перенасыщение рынка повлечет за собой дополнительные риски. В том числе это неизбежно затронет интересы Катара, который традиционно уделяет приоритетное внимание подписанию долгосрочных договоров на поставки СПГ как гарантии устойчивости и предсказуемости своих экспортных доходов. Переизбыток предложения на рынке и, как следствие, низкие спотовые цены исторически препятствовали подписанию долгосрочных контрактов с потребителями. Весной 2024 г. циркулировала информация о том, что некоторые азиатские покупатели (основное направление экспорта катарского СПГ) не спешили подписывать новые долгосрочные договоры на поставку СПГ из эмирата и ставили под сомнение необходимость продления уже существующих соглашений.

В 2025–2035 гг. катарский производитель столкнется не только с проблемой поиска потребителей дополнительных объемов СПГ в условиях возможной конкуренции, но и с необходимостью пересмотра существующих и истекающих контрактов. В этот период многие соглашения о закупках будут подлежать продлению (см. *Таблицу 3*). Так, если к 2027 г. Катар будет иметь долгосрочные контракты на экспорт 73% объемов сжиженного природного газа, то этот показатель может снизиться до 62% в 2030 г. и 37% в 2035 г. (см. *Таблицу 3*). В результате в эмирате накопится значительный объем незаконтрактованного СПГ, перспективы реализации которого будут весьма туманны. Это, в свою очередь, ставит следующие вопросы: 1) насколько оправданно решение правящих элит Катара о наращивании объемов производства СПГ; 2) как оно повлияет на само государство и его отношения с традиционными партнерами и соперниками?

1 James Marriott, "Qatar Sees Buoyant LNG Demand Outlook as it Sanctions further Expansion," MEEs, March 1, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/yszrt9p4>.

Роль и место СПГ во внешней и внутренней политике Катара и «проблема – 2030»

По оценкам *Kepler*, в 2023 г. Катар был третьим по величине поставщиком СПГ в мире после Соединенных Штатов и Австралии¹. Годом ранее, по данным Международной группы импортеров сжиженного природного газа (*GIIGNL*), Катар являлся крупнейшим экспортером СПГ, поставившим на рынок 79,4 млн тонн углеводородов. Показатели его главных конкурентов – Австралии и США – находились на уровне 78,50 млн тонн и 75,44 млн тонн соответственно². Что характерно, страны, занимавшие четвертое и пятое места в этих рейтингах, значительно отставали от тройки лидеров: на четвертом месте оказалась Малайзия с 27,6 млн тонн в год, а на пятом – Россия с 20,75 млн тонн в год³. Для Катара экспорт СПГ – это не только выгодный бизнес, но и гарантия экономического роста, безопасности и политической стабильности⁴. Несмотря на усилия правительства по диверсификации экономики, добыча углеводородов остается основой национального хозяйства эмирата и главным источником средств для его развития, обеспечивая в том числе реализацию крупных проектов. Так, согласно Второй Национальной стратегии развития Катара (2018–2022), экономический рост государства был обусловлен «увеличением капитальных вложений в мегаинфраструктурные проекты, включая железнодорожный проект, порт Хамад, международный аэропорт Хамад, стадионы и объекты, связанные с проведением чемпионата мира по футболу 2022 года, а также школы и больницы, финансируемые за счет доходов ... от углеводородов»⁵.

Финансовые выгоды от экспорта СПГ позволили эмирату достичь одного из самых высоких в мире показателей ВВП на душу населения. Это привело к быстрому увеличению индекса человеческого развития Катара⁶. Экономический рост позволил правительству развивать новую социально-экономическую инфраструктуру и отрасли промышленности⁷. Тем не менее углеводородный сектор остается краеугольным камнем экономики эмирата, на который замыкаются и другие отрасли, включая ориентированное на экспорт производство полимеров и удобрений. Основные усилия по диверсификации финансируются государством, которое, пусть и не торопясь, старается выработать собственную модель устойчивого экономического развития. Доля горнодобывающего сектора в ВВП Катара составляет около 40%. К 2025 г. природный газ стал основным и доминирующим экспортным товаром эмирата. Торговля СПГ составляет более 60% экспорта Катара в финансовом выражении, обеспечивая вместе с экспортом нефти не менее 55% доходов государственного бюджета ежегодно⁸. Если учитывать также дивиденды правительства от компании *Qatar Energy*, показатель доли энергоресурсов в бюджетных поступлениях возрастает примерно до

1 James Marriott, "Qatar Sees Buoyant LNG Demand Outlook as it Sanctions further Expansion."

2 "GIIGNL Annual Report, 2023 Edition," GIIGNL, 2023, accessed March 11, 2025, <https://giignl.org/document/giignl-2023-annual-report>.

3 Ibid.

4 Касаев 2013.

5 "Qatar Second National Development Strategy (2018-2022)," Ministry of Development Planning and Statistics, 2019, accessed January 5, 2025, <https://www.npc.qa/en/planning/Documents/nds2/NDS2Final.pdf>.

6 Cochran, al-Hababi 2023.

7 Ibid.

8 Подробнее о структуре ТЭК Катара и его роли в экономике страны см.: Козеняшева 2024.

82%. В целом, нефтегазовый сектор обеспечивает более двух третей доходов бюджета и гарантирует положительный платежный баланс страны, в то время как другие статьи платежного баланса зачастую оказываются отрицательными. Доходы от экспорта СПГ во многом являются основным источником финансовых резервов, необходимых для решения социальных проблем эмирата. Благодаря этим доходам в Катаре поддерживается общественный договор: правящая элита фактически покупает лояльность подданных за счет перераспределения части нефтегазовых доходов в их пользу посредством прямых и косвенных субсидий, в то время как население отказывается от активного участия в политической жизни страны и принятия выборной системы.

Значимость СПГ-отрасли для внешней политики ближневосточного государства также велика. К настоящему времени общепризнано, что международная стратегия Катара основывается на принципе минимизации зависимости от региональных соседей и выстраивании прочных политических отношений с игроками за пределами Персидского залива. Вместе с тем зачастую из виду упускается то, что именно создание мощностей по производству СПГ в середине 1990-х гг. стало переломным моментом в истории государства: доходы от экспорта энергоносителей обеспечили финансовое благополучие и, как следствие, политическую независимость эмирата, сумевшего выйти из-под внешнеполитического влияния Саудовской Аравии. Сейчас с точки зрения своей геополитической и геоэкономической значимости в глазах мирового сообщества Катар отличается от других арабских производителей углеводородов тем, что в первую очередь экспортирует природный газ, а не нефть. К 2024 г. эмират занимал третье место в мире по запасам этого ресурса и активно конкурировал с США и Австралией за звание крупнейшего в мире экспортера СПГ¹.

Это подчеркивает уникальность Катара, побуждая внешних игроков рассматривать его отдельно от других монархий Персидского залива и видеть в нем государство, чья значимость для глобального газового рынка сопоставима с ролью Саудовской Аравии в мировой торговле нефтью. В силу этого обстоятельства некоторые исследователи называют Катар «газовой Саудовской Аравией»². Хотя это сравнение в некоторой степени натянуто, оно отражает суть: Катар компенсировал свою относительную незначительность как поставщика нефти, увеличив значимость в качестве ключевого игрока на газовом рынке. С геополитической точки зрения это уравнивает его вес и значимость на региональной арене с Саудовской Аравией. Определенное сходство между двумя государствами имеется и с экономической точки зрения. Оно заключается в их способности влиять на мировую торговлю энергоносителями с той разницей, что Катар воздействует на рынок СПГ не путем изменения объемов поставок (как Саудовская Аравия на нефтяном рынке), а за счет изменения направлений экспорта (прежде всего между Европой и Азией) в зависимости от необходимости балансировки рынков.

Природный газ и экспортируемый СПГ не только позволили ближневосточной монархии проводить независимую внешнюю политику, но и определили

1 Козеняшева 2024; Пусенкова 2022, 13.

2 Paul Cochrane, "Supertanker State: How Qatar is Gambling its Future on Global Gas Dominance," *The Middle East Eye*, July 2, 2020, accessed March 5, 2025, <https://www.middleeasteye.net/news/qatar-gas-lng-market-oil-prices-dominance>.

характер инструментов, используемых для ее реализации. Немалая часть доходов от экспорта углеводородов направляется государством на укрепление составляющих его мягкой силы, включая гуманитарную дипломатию, продвижение Катара как бренда, организацию спортивных мероприятий, политически мотивированные инвестиции и прямые финансовые вливания в реальных или потенциальных партнеров эмирата. Последнее исследователи нередко называют «дипломатией чековой книжки»¹. Осуществление такой политики было бы затруднительно без опоры на доходы от газа: основанный в 2005 г. Суверенный фонд Катара (*Qatar Investment Authority, QIA*) позволяет государству конвертировать доходы от углеводородов в политическое влияние. К 2019 г. *QIA* инвестировал «в крупные европейские компании, такие как *Porsche* (10%), *Volkswagen Group*, *Siemens*, *Deutsche Bank*, Лондонскую фондовую биржу (24%), *Barclays* и *Harrods*, *Total*, *GDF Suez*, *France Télécom*, а также приобрел 10% акций *OMX*, скандинавской фондовой биржи в Стокгольме, наряду с рядом других вложений в Нью-Йорке и Вашингтоне. Значительная доля катарских инвестиций приходится на Ближний Восток в виде иностранной помощи: в таких странах, как Ливия, Тунис, Марокко, Судан, Эритрея и Индонезия, катарские средства играют ключевую роль в развитии инфраструктуры, здравоохранения, энергетики и коммуникаций. Зарубежные инвестиции обеспечили Катару значительный вес во внешней политике, дипломатии, региональном влиянии и в создании его международного имиджа»².

Наконец, в контексте энергетического перехода природный газ также дает Катару ряд важных преимуществ перед нефтедобывающими гигантами Персидского залива. СПГ и природный газ считаются более «чистыми» видами топлива по сравнению с нефтью с точки зрения выбросов CO_2 и могут служить «переходным топливом» в процессе адаптации мировой экономики к массовому внедрению возобновляемых источников энергии. В соответствии с таким пониманием, природный газ, вероятно, будет использоваться дольше, чем нефть. Это спорная позиция, однако маркетинговая стратегия Катара строится вокруг нее: СПГ продвигается как один из важных элементов энергетического перехода. Правящие элиты ближневосточного государства предпринимают и практические шаги в данном направлении, реализуя масштабную программу по снижению выбросов CO_2 в процессе добычи и транспортировки природного газа, интеграции возобновляемых источников энергии в производство СПГ, а также в применении технологий по улавливанию, переработке и хранению углеводородных газов.

В этих условиях поддержание позиций на международных газовых рынках и обеспечение устойчивости высоких доходов от экспорта СПГ являются если не главной, то одной из приоритетных задач Катара на предстоящие десятилетия, однако ее выполнение будет сопряжено с определенными трудностями. Учитывая значимость СПГ для арабского государства, поэтапное увеличение производства с 77 млн тонн в год в 2025 г. до 142 млн тонн в год к 2030 г., на первый взгляд, может показаться оправданным. Это позволило бы эмирату обойти

1 Jamie Ingram, "Qatar 2018 Revenue Surge Finances Renewed Checkbook Diplomacy," MEES, February 1, 2019, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/3f5v7jhe>.

2 Çavuşoğlu 2020, 86.

Австралию по объемам экспорта и занять второе место по объему производства СПГ, а также усилило бы позиции государства на наиболее значимом для него китайском рынке¹. Для достижения этой цели правящая элита Катара намерена удвоить производство СПГ в рамках поэтапного расширения производственных мощностей в 2026–2030 гг. (см. *Таблицу 1* и *Рисунок 1*).

Таблица 1.

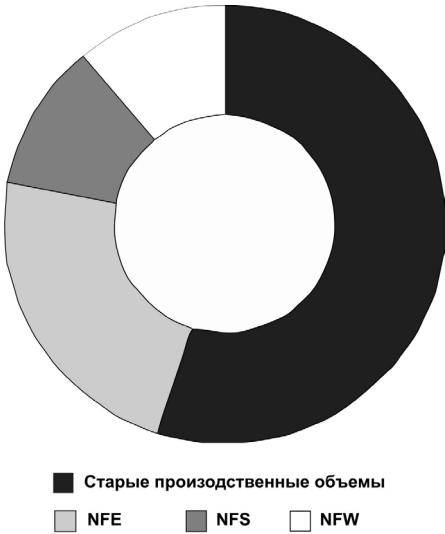
ПЛАНИРУЕМЫЙ РОСТ ПРОИЗВОДСТВА СПГ В КАТАРЕ (2025–2030)
EXPECTED GROWTH OF LNG PRODUCTION IN QATAR (2025–2030)

Год	Объем, млн тонн в год
2025	77
2026	93
2027	117
2028	125
2029	133
2030	142

Источник: составлено автором на основе данных *Middle East Economic Survey*.

Рисунок 1.

СТРУКТУРА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ СПГ КАТАРА К 2030 Г., %
QATAR LNG PRODUCTION CAPACITY STRUCTURE BY 2030, %



Источник: составлено автором на основе данных *Middle East Economic Survey*.

Вместе с тем, когда запланированное производство СПГ достигнет полной мощности (2027–2030 гг.), несколько других производителей (в частности, Соединенные Штаты) также выйдут на рынок с увеличенными объемами продукции (см. *Таблицу 2*). Это приведет к значительному росту мировых поставок.

1 Pooja Kapoor, "The top 10 LNG deals Signed by Qatar," Oil & Gas Middle East, February 2, 2024, accessed March 5, 2025, <https://www.oilandgasmiddleeast.com/news/the-top-10-lng-deals-signed-by-qatar>.

Неизбежный избыток

Предполагается, что в 2025–2030 гг. мировое производство СПГ вырастет на 40% (а по другим оценкам, до 50%) по сравнению с 2022–2024 годами¹. По оценкам *Bloomberg*, это увеличение положит начало новому суперциклу, который в значительной степени будет зависеть от экономик США, России, Мексики и Канады, а также государств Ближнего Востока и Африки².

Таблица 2.

**СТРУКТУРА ПРИРОСТА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ СПГ
К 2027 Г., МЛН ТОНН В ГОД**
**STRUCTURE OF LNG PRODUCTION CAPACITY GROWTH
BY 2027, MLN TONS PER YEAR**

Регион	Производственные возможности к 2027 г.	Прирост производства в 2022–2027 гг
США	169	78
Катар	126	49
Ближний Восток и Северная Африка	93	23
Австралия	92	5
Юго-Восточная Азия	66	6
Россия	49	20
Канада и Мексика	19	19

Источник: составлено автором на основе данных *Bloomberg*.

Эксперты уже называют суперцикл третьей глобальной волной прироста производства СПГ, сравнивая его с такими периодами, как 2003–2010 и 2015–2020 годы. В указанные промежутки времени на рынке имело место избыточное предложение, вызванное увеличением производства сначала в Катаре, а затем в США и Австралии. Ожидается, что третья волна также создаст перенасыщение³. По оценкам Оксфордского института энергетических исследований (*OIES*), к 2030 г. объем мощностей по производству СПГ превысит спрос на 6–13%, в зависимости от дальнейшего развития событий⁴. По другим оценкам, доля избыточных объемов производства СПГ может составить более 20%. Даже традиционно оптимистичный относительно развития рынка СПГ Форум стран – экспортеров газа предупреждает своих клиентов: «[С]уществует потенциальная угроза переизбытка предложения в связи со значительным увеличением производственных мощностей в ближайшие несколько лет, что может привести к дальнейшему падению цен»⁵.

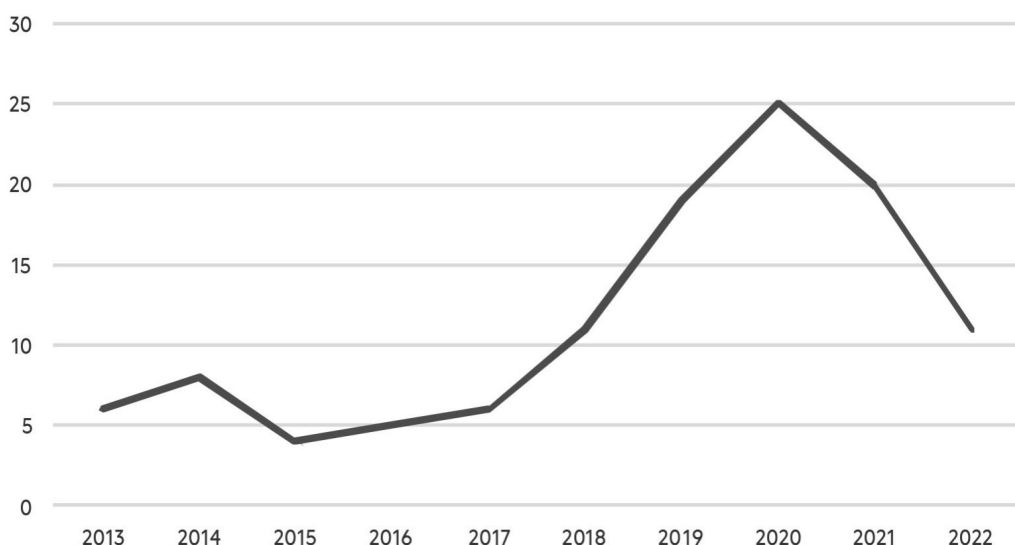
МЭА также утверждает, что «дополнительный объем СПГ поступает в нестабильный момент спроса на природный газ... Значительный рост мощностей по производству СПГ снижает цены и решает проблемы с поставками газа, но

- 1 "Global LNG Capacity to Expand by 40% by 2030," Global LNG Hub, 2024, accessed March 5, 2025, <https://globallnghub.com/global-lng-capacity-to-expand-by-40-by-2030.html>; "The Looming LNG Battle on the Horizon: Asian LNG Demand vs Next Wave Supply," Global LNG Hub, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/43nn4wxc>.
- 2 "US to See Dramatic Growth in LNG Export Capacity," BloombergNEF, January 24, 2023, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/5n8mh84e>.
- 3 "Global LNG Capacity to Expand by 40% by 2030."
- 4 Fulwood 2024.
- 5 "Global Gas Outlook 2050. 8th Edition," GECF, 2024, accessed March 11, 2025, <https://www.gecf.org/insights/global-gas-outlook?d=2025&p=1>.

последний выходит на рынок в то время, когда рост мирового спроса на газ значительно замедляется после его “золотого века” в 2010-х годах»¹. Опасения экспертов в значительной степени основаны на опыте, когда две предыдущие волны расширения производства СПГ (2003–2010 и 2015–2020 гг.) усилили конкуренцию среди его производителей и привели к росту незадействованных производственных мощностей (см. *Рисунок 2*). Это негативно сказалось на росте цен на спотовых рынках (см. *Таблицу 3*), а также заставило потребителей СПГ отдавать предпочтения краткосрочным контрактам и на спотовых условиях, вместо того чтобы соглашаться на долгосрочные контракты².

Рисунок 2.

**ДИНАМИКА НЕЗАДЕЙСТВОВАННЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ СПГ
В МИРЕ В ПЕРИОД 2013–2023 ГГ., %**
**DYNAMICS OF UNUSED LNG PRODUCTION CAPACITIES IN THE WORLD
IN 2013–2023, %**



Источник: составлено автором на основе данных IEA, IGU.

1 "World Energy Outlook 2023," IEA, 2023, accessed March 31, 2025, <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2023>.
2 "Statistical Review of World Energy, 72nd edition," Energy Institute, 2023, accessed October 31, 2024, <https://www.energyinst.org/statistical-review>; "Shell LNG Outlook 2024," Shell, February 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/r5uc5aue>.

Таблица 3.

**ДИНАМИКА СПОТОВЫХ ЦЕН НА СПГ В РЯДЕ СТРАН АЗИИ
В 2007-2023, ДОЛЛ./МЛН БТЕ**
**DYNAMICS OF SPOT LNG PRICES IN SEVERAL ASIAN COUNTRIES
IN 2007-2023, USD/MMBTU**

Год	Япония	Китай	Южная Корея
2007	7,47	3,76	8,84
2008	12,24	4,79	13,27
2009	8,73	4,41	9,28
2010	10,55	6,19	9,74
2011	14,3	8,8	12,37
2012	16,17	10,69	14,37
2013	15,55	11,15	14,47
2014	15,73	11,76	15,84
2015	9,96	8,66	10,28
2016	6,73	6,54	6,69
2017	7,87	7,33	7,84
2018	9,78	9,43	9,96
2019	9,7	9,15	9,58
2020	7,65	6,73	7,41
2021	9,93	10,66	10,5
2022	16,98	15,59	20
2023	13,22	12,11	14,82

Источник: составлено автором на основе данных *Energy Institute*.

Проблема долгосрочных контрактов

Более того, когда в середине – конце 2010-х гг. рынок столкнулся с избыточными мощностями по производству СПГ, потребители стали стремиться к сокращению продолжительности долгосрочных контрактов¹. Только реалии начала 2020-х гг. изменили эту тенденцию. Нестабильность рынка и скачки цен в период с 2021 по 2022 год способствовали заключению долгосрочных контрактов, поскольку они обеспечивают большую определенность для потребителей и поставщиков. Это также замедлило (но не остановило) рост доли СПГ, продаваемого на спотовом рынке². Более того, с 2022 по 2024 год, вопреки ожидаемому сокращению продолжительности долгосрочных контрактов, компания *QE* подписала несколько соглашений на рекордные 27 лет. Даже европейские партнеры эмирата, которые ранее были против подобных сделок, недавно согласились заключить договоры сроком более 20 лет (см. *Таблицу 4*). Вместе с тем ожидаемая третья волна поставок СПГ возобновила дискуссию о том, что предпочтительнее: спотовая торговля или долгосрочные контракты. Это поставило под угрозу традиционную стратегию Катар (заключать долгосрочные контракты на большую часть производимого СПГ, оставляя немного для свободной торговли).

1 Aly Blakeway, Melody Li, Sakshi Jalan, Joey Daly, and Sam Angell, "Weaker LNG Prices Spurs Spot Buying Interest over Contract Volumes," S&P Global Commodity Insights, January 29, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/msnkkyw>.

2 "Statistical Review of World Energy, 72nd edition"; "Shell LNG Outlook 2024."

Первые признаки беспокойства появились в 2024 г., когда традиционные покупатели катарского СПГ в Азии (Китай, Южная Корея и Япония) решили приостановить заключение новых контрактов с эмиратом, а также продление действующих соглашений. Сохранение и расширение позиций в регионе будет иметь ключевое значение для Катара как с точки зрения будущей динамики рынка, так и потому, что Азия является основным и наиболее удобным экспортным направлением для ближневосточного государства (см. *Рисунок 3*).

Таблица 4.

**ДОЛГОСРОЧНЫЕ КОНТРАКТЫ НА ПОКУПКУ КАТАРСКОГО СПГ,
ДЕЙСТВУЮЩИЕ ПОСЛЕ 2024 Г.
LONG-TERM CONTRACTS FOR THE PURCHASE OF QATARI LNG,
VALID AFTER 2024**

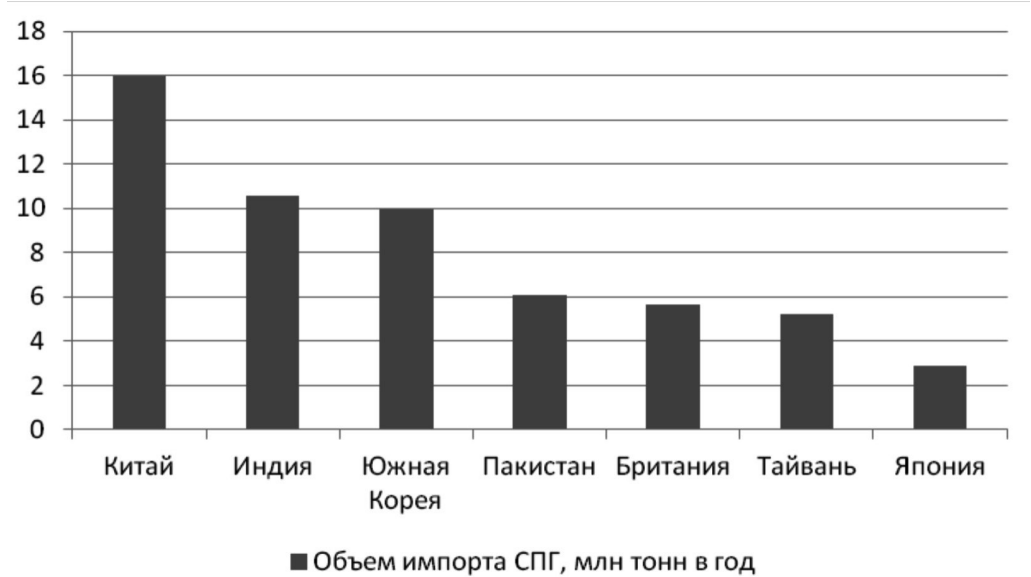
Покупатель	Рынок сбыта	Объем, млн тонн в год	Срок действия
CPC	Тайвань	4	2026–2053
Petronet	Индия	7,5	2028–2048
Sinopec	Китай	3	2027/2028–2054/2055
CNPC	Китай	4	2026–2053
Sinopec	Китай	4	2026–2053
TotalEnergies SE	Франция	3,5	2026–2053
ConocoPhillips	ФРГ	1	2026–2041
ConocoPhillips	ФРГ	1	2027–2042
Eni	Италия	1	2026–2053
Excelerate Energy	Бангладеш	1	2026–2040
South Korea's Energy Ministry	Южная Корея	2	2025–2045
Shell	Нидерланды	3,5	2026–2053
CNOOC	Китай	3,5	2022–2036
CPC	Тайвань	1,25	2022–2036
Kuwait Petroleum Corporation	Кувейт	3	2022–2037
Pakistan State Oil	Пакистан	3	2022–2031
Shell	Китай	1	2022–2031
Sinopec	Китай	2	2022–2032
Suntien Green (S&T International)	Китай	1	2022–2037
Vitol	n/a	1,25	2021
Pakistan State Oil	Пакистан	3,75	2016–2031
PetroChina	Китай	3,4	2018–2040
TotalEnergies	Франция	5,2	2009–2034
CNOOC	Китай	2	2011–2035
JERA	Япония	0,7	2013–2028
Kanasi Electric	Япония	0,5	2013–2027
ORLEN	Польша	1,1	2015–2034
ORLEN	Польша	0,9	2018–2034
PTT	Таиланд	2	2015–2034
RWE Supply & Trading	ФРГ	1,1	2017–2024
Tohoku Electric	Япония	0,18	2016–2030
OMV	Австрия	1,1	2019–2024
PetroChina	Китай	3	2011–2036

Покупатель	Рынок сбыта	Объем, млн тонн в год	Срок действия
Shell	Кувейт	1	2020–n/a
Endesa	Испания	0,75	2005–2025
KOGAS	Южная Корея	4,92	1999–2024
Edison	Италия	4,6	2009–2034
CPC	Тайвань	3	2008–2032
EDF Trading	Великобритания	3,4	2007–2027
ENI	Италия	2,05	2007–2027
GAIL, IOCL, BPCL, and GSPC	Индия	1	2016–2028
KOGAS	Южная Корея	2,1	2007–2026
CPC	Тайвань	1,5	2013–2032
KOGAS	Южная Корея	2	2012–2032
Petrobangla	Бангладеш	2,5	2018–2033
Общий законтрактованный объем после 2024 г.	96,08		
Общий законтрактованный объем после 2027 г.	89,33 (76% производ- ственных мощностей)		
Общий законтрактованный объем после 2030 г.	87,45 (62% производ- ственных мощностей)		
Общий законтрактованный объем после 2035 г.	52,9 (37% производ- ственных мощностей)		

Источник: составлено автором на основе данных GIIGNL, MEES, oilandgasmiddleeast.com.

Рисунок 3.

КРУПНЕЙШИЕ ПОКУПАТЕЛИ КАТАРСКОГО СПГ В 2022 Г.
THE LARGEST BUYERS OF QATARI LNG IN 2022



Источник: составлено автором на основе данных Middle East Economic Survey.

Вторая часть «проблемы – 2030», как отмечалось, связана с тем, что при переизбытке предложения на рынке существует вероятность того, что катарский производитель рискует не найти постоянных потребителей не только для будущих объемов газа, но и для того СПГ, что уже производится: как следует из *Таблицы 3*, существенная часть действующих сейчас контрактов на поставки истекает в 2025–2035 гг., и если руководство QE не перезаключит их, то к 2036 г. только 37% катарского СПГ будут гарантированно иметь покупателя (продаваться по долгосрочным контрактам).

Закрытие рынков сбыта

В период первоначального переизбытка предложения, который, по прогнозам, продлится до начала 2030-х гг.¹, катарский производитель, вероятно, столкнется с растущей конкуренцией на своем основном рынке – в Азии. Это будет практически единственный рынок, доступный для продукции из эмирата, поскольку на других региональных рынках возникнет переизбыток природного газа или сократятся потребности в его импорте (см. *Таблицу 5*).

Таблица 5.

ПРОГНОЗ ДИНАМИКИ РЕГИОНАЛЬНОГО БАЛАНСА МЕЖДУ СПРОСОМ И ПРЕДЛОЖЕНИЕМ НА ПРИРОДНЫЙ ГАЗ В 2022–2050 ГГ., МЛН КУБ. МЕТРОВ
FORECAST OF THE DYNAMICS OF THE REGIONAL BALANCE BETWEEN SUPPLY AND DEMAND FOR NATURAL GAS IN 2022–2050, MLN CUBIC METERS

Год	Африка	Азиатско-Тихоокеанский регион	Евразия	Европа	Латинская Америка	Ближний Восток	Северная Америка
2022	-86	218	-206	317	-1	-139	-102
2030	-85	419	-193	253	0	-198	-197
2040	-111	673	-284	202	35	-241	-275
2050	-145	835	-347	211	62	-292	-342

Источник: составлено автором на основе данных ФСЭГ.

Европейский рынок² (который и в настоящее время не является предпочтительным рынком для катарского производителя) становится все более зависимым от поставок СПГ из Соединенных Штатов. По данным Института энергетической экономики и финансового анализа (IEEFA), в 2021–2023 гг. доля США в европейском импорте СПГ увеличилась с 28% до 46%, в то время как доля Катара снизилась с 21% до 12%³. Эксперты почти не сомневаются в том, что планируемый рост американского производства в 2025–2030 гг. подтолкнет потребителей в Европе к закупкам большего количества СПГ из Америки⁴. Более того, усилия европейских участников по ускорению четвертого энергетического

1 Pradhuman Aggarwal, Alessandro Agosta, Gillian Boccara, Dumitru Dediu, Berend Heringa, and Mateusz Luszczynski, “Global Energy Perspective 2023: Natural Gas Outlook,” McKinsey, January 24, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/4kn2tzjr>.
2 Здесь и далее под «европейским рынком» понимается рынок ЕС и Британии.
3 “Global LNG Outlook 2024–2028,” IEEFA, 2024, accessed October 16, 2024, <https://ieefa.org/resources/global-lng-outlook-2024-2028>.
4 Polly Bindman, “Weekly data: US LNG Export Capacity could be 76% Higher than EU Demand,” Energy Monitor, March 4, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/2s4a9r7n>.

перехода сделают этот рынок еще менее привлекательным для катарского производителя. В ноябре 2023 г. ЕС принял первое постановление по метану, вводящее новые протоколы контроля за выбросами в нефтяном, газовом и угольном секторах Европейского союза. ФСЭГ утверждает, что к 2030 г. эти правила будут также применяться к ввозимому ископаемому топливу, требуя от импортеров обеспечить соблюдение их иностранными контрагентами тех же стандартов¹. Наконец, в 2022–2050 гг. спрос на природный газ в Европе должен снизиться с 480 до 300 млрд куб. метров, а это означает, что рынок будет совершенно неперспективным для новых объемов производства СПГ².

Как утверждают эксперты *IEEFA*, падение объемов европейского импорта СПГ начнется уже в 2025 году³. По оценкам Форума стран – экспортеров газа (ФСЭГ), в 2022–2050 гг. Азиатско-Тихоокеанский регион, напротив, удовлетворит более 52% возросшего спроса (700 млрд куб. метров) на природный газ за счет экономик Индии, Китая и стран Юго-Восточной Азии, которые в противном случае привлекли бы избыточные объемы⁴. Тем не менее такой объем спроса появится на рынке не сразу и на первоначальном этапе в 2025–2035 гг. Катару придется достаточно жестко конкурировать за азиатский рынок с другими игроками, в том числе с производителями из США, которые исторически являются его экономическим и политическим партнером.

Решение *Exxon* и *QE* отказаться от централизованного сбыта СПГ в конце 2022 г. (который будет производиться после 2025 г. на совместном предприятии *Golden Pass* в Соединенных Штатах) может быть первым симптомом грядущего разлада⁵. По словам П. Кларка, главы подразделения *ExxonMobil* по производству СПГ, это решение позволит его компании «повысить ценность и гибкость растущего портфеля СПГ *ExxonMobil*»⁶. Иными словами, компании будет удобнее функционировать автономно. Более того, реализация проекта *Golden Pass* явно затянулась (ожидалось, что объект будет введен в эксплуатацию задолго до 2025 года). Одна из причин заключается в том, что изначально он был задуман как регазификационный терминал и его пришлось перестраивать. Другая причина носит административный характер: *Golden Pass LNG* требовалось пройти гораздо более строгие проверки и административные процедуры для получения разрешения на эксплуатацию, чем другим американским проектам, именно из-за значительной доли иностранного участия в нем. Это может представлять собой преднамеренную задержку в реализации проекта *Golden Pass LNG*.

Риски на азиатском рынке

Между тем, Азия сама по себе будет далека от идеального рынка⁷. Повышенное внимание региональных игроков к четвертому энергетическому переходу

1 "Global Gas Outlook 2050. 8th Edition."

2 Ibid.

3 "Global LNG Outlook 2024-2028."

4 "Global Gas Outlook 2050. 8th Edition."

5 "ExxonMobil Says Golden Pass Plant on Track to Deliver First LNG in H1 2025," LNG Prime, February 5, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/ycyxcvkc>; Pat Davis Szymczak, "QatarEnergy, ExxonMobil To Market Golden Pass LNG Independently," *Journal of Petroleum Technology*, November 15, 2022, accessed March 15, 2025, <https://jpt.spe.org/qatarenergy-exxonmobil-to-market-golden-pass-lng-independently>.

6 Pat Davis Szymczak, "QatarEnergy, ExxonMobil To Market Golden Pass LNG Independently."

7 "Global LNG Outlook 2024-2028."

стимулирует интерес азиатских потребителей к развитию альтернативной энергетики, а также сокращению выбросов CO_2 и потребления углеводородов. Азиатские компании стали основной движущей силой исторического роста мирового производства энергии из возобновляемых источников в 2023 году. Популярная идея диверсификации потребляемых энергетических ресурсов побудила азиатские государства начать изучение различных источников для удовлетворения своих энергетических потребностей. Среди них наиболее серьезно рассматривается вопрос о развитии потенциала ядерной энергетики. Новые реакторы разрабатываются в Китае, Бангладеш, Индии и Южной Корее¹. В долгосрочной перспективе ожидается снижение спроса на импорт СПГ в Японию и Республику Корея. Активный интерес КНР к развитию возобновляемых источников энергии также снижает способность аналитиков делать прогнозы относительно будущих потребностей государства в СПГ². В дополнение *IEEFA* утверждает, что внутренняя добыча газа, импорт трубопроводного газа и политика, направленная на укрепление энергетической безопасности, скорее всего, ограничат импорт СПГ Китаем³.

Тем не менее решение правящих элит Катар является оправданным риском. Высокие шансы эмирата на успех в борьбе за долю рынка обеспечиваются четырьмя группами факторов: естественными конкурентными преимуществами, которыми обладает государство; его стратегией работы с потребителями и конкурентами; многовариантным развитием ситуации после 2030–2035 гг., а также все большей переориентацией на работу с азиатскими партнерами (прежде всего Китаем).

Естественные конкурентные преимущества

Низкая себестоимость

Катар обладает рядом естественных преимуществ, таких как низкая стоимость производства СПГ и удобное географическое расположение между Европой и Азией⁴.

Так, Катар имеет одни из самых низких (если не самые низкие) затрат на производство СПГ. По данным *Reuters*, это «всего лишь 0,3 долл. за миллион БТЕ (Британская тепловая единица) по сравнению с 3–5 долл. за миллион БТЕ во всем мире, поскольку производство попутных жидкостей покрывает большую часть затрат на строительство инфраструктуры СПГ, а доступ к дешевой рабочей силе из Юго-Восточной Азии предотвращает рост стоимости проектов или отставание от графика»⁵. Эксперты ФСЭГ, опрошенные автором на условиях анонимности, предположили, что эта цифра выше и составляет 2–3 долл. за миллион БТЕ, при условии, что прибыль от производства попутных жидкостей сводит эту цифру почти к нулю. Их оценки в значительной степени перекликаются с оценками

1 "Plans for New Reactors Worldwide," World Nuclear Association, July 22, 2024, accessed March 1, 2025, <https://tinyurl.com/ys22px6d>.

2 "Global Gas Outlook 2050. 8th Edition."

3 "Global LNG Outlook 2024-2028."

4 Кузнецов et al. 2020.

5 Marwa Rashad, "Qatar's bigger LNG Expansion to Squeeze US, other rivals," Reuters, February 27, 2024, accessed March 15, 2025, <https://www.reuters.com/business/energy/qatars-new-lng-expansion-plans-squeeze-out-us-other-rivals-2024-02-27/>.

сотрудников Научно-исследовательского института разведки и разработки нефти при *PetroChina*, которые утверждают, что производственные мощности катарских *RasGas I* и *QatarGas II T2* составляют 1,75–1,98 долл. за миллион БТЕ (затраты на добычу и сжижение). При торговле на условиях *FOB*¹ стоимость этих единиц сжиженного природного газа равнялась бы 1,96–2,20 долл. за миллион БТЕ².

На начало 2024 г. конкуренты Катара находились в менее выгодном положении. В среднем себестоимость по всему миру варьировалась от 2 до 7 долл. за миллион БТЕ, а в некоторых проектах в Норвегии и Австралии достигала 10–14 долларов. В некоторых случаях в США и Канаде стоимость СПГ на условиях *FOB* также включала значительные затраты на поставки газа по трубопроводной системе. В этих условиях стоимость добычи и сжижения катарского газа находится в нижней части диапазона от 2 до 10 долл. за миллион БТЕ. Затраты на производство и сжижение СПГ в США, Австралии и Мозамбике находятся в средней и верхней частях этого диапазона³. По данным *McKinsey*, в 2040-х гг. только проекты с производственными затратами ниже 8–9 долл. будут гарантировать доходность⁴.

Контроль за логистикой поставок

Еще одним возможным преимуществом Катара в борьбе за рынок является его комплексный подход к проблеме продажи природного газа. Как правило, он стремится контролировать или, по крайней мере, влиять на весь жизненный цикл СПГ – от добычи и сжижения природного газа до транспортировки и регазификации. Таким образом, расширение производственных мощностей *QE* является лишь одним из элементов глобальной мозаики, составляющей стратегию эмирата по защите и расширению своей доли на рынках СПГ. Почти одновременно с предстоящим увеличением мощностей по производству сжиженного природного газа (*NFE* и *NFS*) в эмирате объявили о планах масштабного расширения парка танкеров для транспортировки сжиженного природного газа. К 2024 г. этот флот уже состоял из 73 судов, полностью или частично принадлежащих катарской компании *Nakilat* (основана в 2004 году)⁵.

В 2020 г. в Катаре анонсировали начало программы приобретения более ста новых танкеров общей стоимостью 19 млрд долларов⁶. На первом этапе планировалось заказать 60 новых танкеров. На втором этапе расширения флота, о котором было объявлено в сентябре 2023 г., будет построено еще 17 танкеров. С учетом контрактов на закупку новых танкеров для сжиженного газа в 2024 г. (в частности, соглашений, заключенных на период 2022–2024 гг.), Катар

1 Условия *FOB* (*Free on Board*, ФОБ) подразумевают, что продавец оплачивает доставку товара до момента погрузки, а также саму погрузку на борт.

2 Qian Zou et al. 2022.

3 Ibid.

4 Pradhuman Aggarwal, Alessandro Agosta, Gillian Boccara, Dumitru Dediu, Berend Heringa, and Mateusz Luszczynski, "Global Energy Perspective 2023: Natural Gas Outlook."

5 James Marriott, "QatarEnergy's Fleet Expansion Tops 100 with Smaller Vessels All Tied up," MEEs, April 5, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/p2pzju24>; James Marriott, "QatarEnergy's Fleet Expansion Tops 100 with Smaller Vessels All Tied up," MEEs, April 5, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/p2pzju24>

6 Jamie Ingram, "Qatar Signs Record-Breaking Deal For LNG Tankers," MEEs, June 5, 2020, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/yx65v6f9>.

приобретет 104 новых танкера¹. В этом смысле государство повторяет свой достаточно успешный опыт: накануне предыдущего наращивания объемов производства СПГ в 2000-х гг. оно одновременно увеличило собственные мощности по транспортировке СПГ, основав в 2024 г. судоходную компанию *Nakilat*².

Создание собственного парка СПГ-танкеров полностью оправданно³. Прежде всего, это позволяет поддерживать имидж надежного и предсказуемого поставщика относительно дешевого СПГ, доставка которого не зависит от сторонних перевозчиков⁴. Более того, сам парк СПГ-танкеров является важным источником дохода. В 2023 г. прибыль компании *Nakilat* составила примерно 1 млрд долл. (при этом чистая прибыль составила 0,4 млрд долларов). 77% выручки обеспечили суда, полностью принадлежащие катарцам⁵. В ближайшие годы Катар вряд ли законтрактует все объемы свободного газа, что повысит для него важность спотовой и краткосрочной контрактной торговли. Это означает, что потребуются возможность быстро изменять направление экспорта СПГ в зависимости от ситуации на различных рынках. Наличие собственного танкерного флота создает преимущество для эмирата, позволяя ему быть чрезвычайно адаптивным к торговой динамике.

Еще одной отличительной особенностью катарского флота является гибкость в отношении типов используемых судов. К 2024 г. его основу составляли стандартные танкеры для транспортировки сжиженного природного газа, способные перевозить 174 тыс. куб. метров (в общей сложности они способны доставлять 40,2 млн тонн СПГ). Их дополняют такие танкеры, как *Q-max* (266 тыс. куб. метров) и *Q-flex* (210–217 тыс. куб. метров) общей грузоподъемностью 12,2 и 27,5 млн тонн⁶.

Размещая заказы на новые суда для перевозки сжиженного природного газа, власти Катара обеспечивают загрузку производственных мощностей международных судостроителей, не позволяя конкурентам использовать их⁷. По словам генерального директора QE Саада аль-Кааби, в 2020 г. Катар зарезервировал под свои нужды примерно 60% мировых мощностей по производству СПГ-судов до 2027 года⁸.

Наконец, флот служит инструментом кооптации для укрепления связей Катара с потенциальными покупателями СПГ. Не случайно основными компаниями, получившими заказы на строительство нового танкерного парка в 2020-х гг., стали азиатские компании. К ним относятся корейские предприятия (*Hyundai Heavy Industries*, *Samsung Heavy Industries* и *Hanwha Ocean* (ранее *Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering*)) и китайские (*China Merchants Group*, *LNG Carrier Investments*, *Shandong Marine Energy* и *Hudong Zhonghua*). Примечательно,

1 James Marriott, "QatarEnergy's Fleet Expansion Tops 100 with Smaller Vessels All Tied up"; James Marriott, "QatarEnergy's Fleet Expansion Tops 100 with Smaller Vessels All Tied up."

2 "Qatar Plots New Course for Global LNG Shipping Industry," MEES, June 13, 2005, accessed March 15, 2025, <http://archives.mees.com/issues/331/articles/13603>.

3 Кудрин, Пих 2016.

4 Тюкаева 2023; "Building On Resilience: QP Chief Talks Embargo & LNG Plans with MEES," MEES, December 8, 2017, accessed March 15, 2025, <https://tinyurl.com/454pvuv4>.

5 James Marriott, "QatarEnergy's Fleet Expansion Tops 100 with Smaller Vessels All Tied up"; James Marriott, "QatarEnergy's Fleet Expansion Tops 100 With Smaller Vessels All Tied Up."

6 Ibid.

7 Paul Cochrane, "Supertanker State: How Qatar is Gambling its Future on Global Gas Dominance."

8 Jamie Ingram, "Qatar Signs Record-Breaking Deal For LNG Tankers."

что предпочтения катарского производителя частично сместились от Южной Кореи, которая намерена сократить импорт СПГ в ближайшие годы, в сторону Китая. Это подчеркивает тот факт, что в долгосрочной перспективе последний станет одним из основных клиентов ближневосточного экспортера¹.

Все на борту

Еще одним фактором, повышающим шансы Катара на успех в борьбе за рынки, является его стратегия сотрудничества как с потенциальными клиентами, так и с конкурентами. С самого начала развития сектора СПГ правящие элиты эмирата открыли прямой доступ крупным потребителям и международным энергетическим компаниям к СПГ-инфраструктуре государства, предоставив им доли в ее развитии. Более того, истеблишмент Катара намеренно инициировал такого рода взаимодействие с обозначенными группами стейкхолдеров в рамках более широкой стратегии, направленной на установление максимального контроля над цепочкой «производитель – поставщик – потребитель». Международные партнеры призваны не только помочь государству развить производственные мощности, но и обеспечить сбыт продукции. Таким образом, критерием правящих элит эмирата при продаже долей в производстве СПГ иностранным компаниям (таким как *ExxonMobil*, *TotalEnergies*, *ConocoPhillips*, *Mitsui*, *Shell*, *KOGAS*, *Itochu* и *LNG Japan*) является то, что они, так или иначе, могли бы содействовать продаже катарского СПГ. Кроме того, правящие элиты ближневосточного государства уже давно проводят активную политику инвестиций в зарубежный углеводородный сектор (включая вложения в потенциальных конкурентов, таких как сланцевая промышленность США)², чтобы хеджировать риски, снизить заинтересованность соперников в конфронтации и повысить их готовность к взаимодействию. Важность проникновения Катара и США в нефтегазовый сектор друг друга не следует недооценивать.

Американское направление международного сотрудничества имеет особое значение для Катара: Соединенные Штаты являются одним из главных гарантов безопасности арабского государства, и конкуренция с ними на рынках природного газа, для которой существуют серьезные предпосылки, крайне нежелательна. По этой причине эмират стремится к сотрудничеству с США через взаимное экономическое проникновение³. На протяжении многих лет американский бизнес, и прежде всего *ExxonMobil*, является крупнейшим иностранным участником развития катарской газовой промышленности, на долю которого приходится 10–30% поставок 12 из 14 существующих в ближневосточном государстве цепочек по сжижению газа. Более того, это помогло эмирату выстроить цепочку поставок в Европу: *ExxonMobil* является совладельцем терминалов СПГ в Италии и Британии, которые Катар использует для транспортировки газа в эти страны⁴. И QE, и *Exxon* участвуют в строительстве СПГ-терминала *Golden Pass* в Техасе (США), где катарские инвесторы (с 70%-ной долей) являются важнейшим источником

1 James Marriott, "QatarEnergy's Fleet Expansion Tops 100 with Smaller Vessels All Tied up"; James Marriott, "QatarEnergy's Fleet Expansion Tops 100 With Smaller Vessels All Tied Up."

2 al-Tamimi 2015.

3 Маркелова 2021.

4 "GIIGNL Annual Report, 2023 Edition."

финансирования для реализации проекта с экспортным потенциалом в 16 млн тонн в год. Это отвечает целям обеих сторон по расширению своего присутствия на рынке¹. Данный проект мог бы помочь эмирату приобрести долю в производственных мощностях в США (он будет сам нести ответственность за сбыт своей части добытого газа), а также укрепить торговые позиции в Азии. Последнее связано с тем, что СПГ через *Golden Pass* сможет экспортироваться в Британию и ЕС, в то время как на азиатские рынки будет направлен дополнительный объем СПГ из Катара, который ранее предназначался для Европы².

Катар распространил свою стратегию вовлечения иностранных партнеров в процесс производства и сбыта СПГ и на новые производственные мощности. Так, *TotalEnergies* (25%), *ENI* (12,5%), *ConocoPhillips* (12,5%), *ExxonMobil* (25%) и *Shell* (25%) получили доли в проекте расширения *NFE*, состоящем из четырех линий по сжижению газа. Каждая компания приобрела свою собственную линию с долей в 25%, за исключением *ENI* и *ConocoPhillips*, которые приобрели по 12,5%. *Total Energies*, *Shell* и *ConocoPhillips* получили 9,375%, 9,375% и 6,25% соответственно в рамках проекта расширения *NFS*³. Пока неизвестно, кто выступит в качестве партнера *QE* на недавно объявленном третьем этапе расширения производства. Вполне вероятно, что в данном случае эмират предоставит потребителям СПГ из Азии возможность совместно инвестировать в расширение *NFW*, что укрепит позиции монархии Персидского залива в борьбе за долю на региональном рынке. Скорее всего, наибольший интерес будет проявлен к самому платежеспособному покупателю – Китаю.

Необходимо обратить внимание на то, что, в отличие от предыдущих лет, Катар делает ставку именно на Китай. В апреле 2023 г. китайская *Sinopec* стала первой азиатской компанией, получившей долю в этапе *NFE*, а позже и пятипроцентную долю в одном из совместных предприятий в рамках расширения *NFS*⁴. Более того, процесс приобретения компанией *Sinopec* доли в проекте расширения производственных мощностей в арабском государстве сопровождался подписанием максимально длительного контракта (27 лет) на закупку катарского газа. Такая последовательность событий стала своеобразной моделью для последующих сделок с азиатскими компаниями. В июне 2023 г. китайская *CNPC* также получила долю в *NFE* и 27-летний контракт на закупку 4 млн тонн СПГ в год⁵. Распределение долей в проектах по расширению производства СПГ по состоянию на середину 2024 г. можно увидеть в *Таблице 6*.

1 Ibid.

2 al-Tamimi 2015.

3 "GIIGNL Annual Report, 2023 Edition"

4 Kapoor, "The Top 10 LNG Deals Signed by Qatar."

5 Birn 2023.

Таблица 6.

**РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОЛЕЙ В ЭТАПАХ *NFE* AND *NFS*
МЕЖДУ ИНОСТРАННЫМИ КОМПАНИЯМИ И *QE*, %****DISTRIBUTION OF SHARES IN THE *NFE* AND *NFS* STAGES
BETWEEN FOREIGN COMPANIES AND *QE*, %**

Иностранная компания	<i>NFE</i>	<i>NFS</i>
<i>QatarEnergy</i>	71,25	73,1
<i>TotalEnergies</i>	6,3	9,4
<i>ExxonMobil</i>	6,3	<i>n/a</i>
<i>Shell</i>	6,3	9,4
<i>Eni</i>	3,1	<i>n/a</i>
<i>ConocoPhillips</i>	3,1	6,3
<i>Sinopec</i>	1,25	1,9
<i>CNPC</i>	1,25	<i>n/a</i>
<i>CPC</i>	1,25	<i>n/a</i>

Источник: составлено автором на основе данных *MEES*.

Эксперты предполагают, что Катар больше не будет сокращать свою долю на этапах *NFE* и *NFS*¹, а дальнейшее привлечение иностранного участия произойдет на третьем этапе расширения. Стоит отметить, что Китай – не единственный азиатский потребитель, который будет кооптирован эмиратом. Арабский производитель намерен привлечь и старых партнеров. В начале 2024 г. катарская компания *QE* подписала 10-летнее соглашение с японской *Mitsui*. В соответствии с договором, ближневосточный экспортер обязуется поставлять 11 млн баррелей конденсата ежегодно начиная с апреля 2024 года. Более того, контракт предусматривает возможность увеличения объемов поставок при расширении производства СПГ в 2025–2030 годах. Важность этого соглашения не следует недооценивать. Конденсаты относятся к числу попутных продуктов добычи и сжижения газа, которые позволяют Катару снизить себестоимость производства СПГ². Таким образом, ближневосточный экспортер не только привязал к себе еще одного потребителя, но и гарантировал возможность последующей продажи новых объемов побочного продукта производства СПГ.

Нельзя быть уверенным ни в чем*Энергетический переход: нет худа без добра*

Процесс четвертого энергетического перехода влечет за собой как проблемы, так и возможности для Катара. В то время как правительства Японии и Южной Кореи намерены сократить использование СПГ, истеблишмент Индии рассматривает природный газ как замену углю, который считается более «грязным».

1 James Marriott, "Qatar & China Deepen LNG Relationship with Sinopec Deals," *MEES*, November 10, 2023, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/2mmjnh42>.

2 Pooja Kapoor, "QatarEnergy and Japan's Mitsui have Entered into a 10-Year Agreement for the Supply of Condensate," *Oil & Gas Middle East*, February 5, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/mb9kxkz2>.

В этих условиях правящие элиты Катара видят возможность в планах южноазиатского государства увеличить долю природного газа в своей корзине энергопотребления с нынешних 6,2% до 15% к 2030 г., поскольку это подразумевает увеличение поставок СПГ¹.

Хотя большинство ведущих аналитических организаций считают неизбежным падение мирового спроса на углеводороды с течением времени, это не обязательно произойдет за счет природного газа, который позиционируется как наименее «грязный» вид углеводородного топлива². Более того, при нормальном развитии событий его потребление к 2040–2050 гг. по крайней мере стабилизируется, но не станет падать, а во многих отчетах к 2050 г. прогнозируется даже увеличение спроса на природный газ без видимого пика³. Основное же сокращение потребления углеводородов произойдет за счет угля. На этом фоне Катар активно участвует в продвижении идеи о том, что природный газ может стать мостом от более «грязных» углеводородов к возобновляемым источникам энергии, выступая в качестве замены первых до тех пор, пока не будет создана необходимая инфраструктура для развития и функционирования вторых. Это может быть привлекательным для развивающихся стран с растущим экономическим благосостоянием, которые пока не могут позволить себе активно развивать альтернативную энергетику. В этом отношении перед эмиратом открываются значительные возможности сотрудничества не только с ведущими азиатскими игроками, но и с догоняющими их государствами (здесь низкая стоимость катарского СПГ может оказаться особенно выгодной)⁴. Чтобы подтвердить этот статус на практике, в Катаре реализуются несколько программ по разработке и внедрению технологий улавливания и хранения углерода, по снижению углеродоемкости процессов добычи газа и сжижения природного газа, а также по внедрению возобновляемых источников энергии в процесс производства СПГ⁵. Преимущество такой стратегии перед американскими экспортерами сомнительно, но очевидно перед российскими, которые либо не могут, либо не желают инвестировать в повышение экологичности добычи углеводородов. Упомянутые меры являются значимыми шагами в обретении арабским производителем рыночных преимуществ.

Более того, природный газ позиционируется не как альтернатива возобновляемым источникам энергии, а скорее как топливо, которое компенсирует их недоступность и ненадежность и в меньшей степени провоцирует глобальное потепление⁶. Таким образом, несмотря на общепринятое мнение о том, что Япония и Южная Корея могут сократить потребление СПГ в долгосрочной перспективе, некоторые эксперты утверждают, что проблемы, которые, вероятно, возникнут при развитии альтернативной энергетики, могут побудить эти государства прибегнуть к импорту СПГ, что замедлит его сокращение⁷.

1 Pooja Kapoor, "India's Petronet Signs Biggest LNG Deal with QatarEnergy," Oil & Gas Middle East, February 6, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/mv5mx755>.

2 "Global Gas Outlook 2050, 8th Edition."

3 Pradhuman Aggarwal, Alessandro Agosta, Gillian Boccara, Dumitru Dediu, Berend Heringa, and Mateusz Luszczynski, "Global Energy Perspective 2023: Natural Gas Outlook."

4 "Global Gas Outlook 2050, 8th Edition."

5 al-Tamimi 2023.

6 Jing 2023.

7 Бетюн 2024.

Горизонт событий

Наконец, горизонт планирования является еще одним ключом к катарской стратегии развития СПГ. В краткосрочной перспективе выход на рынок в условиях высокой конкуренции по принципу «ва-банк» является единственным оправданным выбором. Низкая себестоимость производства, большие объемы свободного СПГ, собственный парк танкеров для транспортировки сжиженного газа и гибкие формулы контрактов позволяют эмирату сохранить (если не расширить) значительную долю рынка (в том числе и за счет спотовых сделок). Важно первым заключить наиболее перспективные соглашения, оставив позади новичков. Тем не менее стратегическое видение Катара выходит за рамки 2030 года.

Существует несколько вероятных сценариев развития ситуации в 2030–2050 годах. Первый сценарий предусматривает восстановление баланса на рынке в начале – середине 2030 г. и относительно медленный и незначительный рост торговли СПГ после этого. Международное энергетическое агентство (МЭА) утверждает, что в 2030 г. объем мировой торговли СПГ составит 611 млн тонн в год против 479 млн тонн в 2022 г., в то время как к 2050 г. он вырастет лишь до 656 млн тонн в год¹. Вариации этого сценария не исключают как более активного роста спроса и предложения, так и (в долгосрочной перспективе) образования неиспользуемых мощностей по сжижению и регазификации. По оценкам ФСЭГ, к 2050 г. общая производственная мощность отрасли СПГ в мире составит более 1000 млн тонн в год при мировом спросе в 805 млн тонн в год и использовании менее 50% из 1800 млн тонн глобальных мощностей по регазификации².

Второй сценарий предполагает значительное сокращение потребления СПГ в мире, если международные игроки приложат гораздо больше усилий, чем сейчас, для ускорения четвертого энергетического перехода. Такой сценарий выглядит несколько маловероятным из-за недостаточной мотивации международного сообщества, а также объективных экономических и политических факторов. Тем не менее его не следует полностью исключать³. Так, по оценкам МЭА, с ускорением четвертого энергетического перехода мировая торговля СПГ может сократиться с 479 млн тонн в год в 2022 г. до 242 или даже 121 млн тонн в год в 2050 году⁴.

Наконец, третья группа сценариев включает естественное развитие предстоящего суперцикла. В этом случае после 2030 г. будут иметь место не только восстановление баланса на рынке, но и последующий дефицит, который удастся компенсировать только к 2050 г. или позднее⁵. По некоторым оценкам, к 2040 г. дефицит может составить 30–60 млн тонн в год⁶. Этот сценарий может быть об-

1 "World Energy Outlook 2023."

2 "Global Gas Outlook 2050. 8th Edition."

3 Anne-Sophie Corbeau, Ira Joseph, and Akos Losz, "Consequences of the Pause for US LNG," Center on Global Energy Policy at Columbia University, January 31, 2024, <https://www.energypolicy.columbia.edu/consequences-of-the-pause-for-us-lng/>.

4 "World Energy Outlook 2023."

5 Pradhuman Aggarwal, Alessandro Agosta, Gillian Boccara, Dumitru Dediu, Berend Heringa, and Mateusz Luszczynski, "Global Energy Perspective 2023: Natural Gas Outlook"; GECF 2024; Marwa Rashad, Emily Chow and Ron Bousso, "Shell Expects 50% rise in global LNG demand by 2040," Reuters, 2024, February 14, accessed March 15, 2025, <https://tinyurl.com/4k7tk897>.

6 Pradhuman Aggarwal, Alessandro Agosta, Gillian Boccara, Dumitru Dediu, Berend Heringa, and Mateusz Luszczynski, "Global Energy Perspective 2023: Natural Gas Outlook."

условлен, наряду с прочими факторами, истощением производственных мощностей в ряде стран, а также ростом азиатских экономик¹.

Интересно, что во всех трех сценариях и их вариациях идеальным стратегическим решением является немедленное и максимальное увеличение производства СПГ. В первых двух случаях те, кто сможет обеспечить рынок большими объемами дешевого СПГ, получат возможность остаться последним основным игроком. В этой связи перспектива того, что компания *QE* сможет стать таким игроком, является многообещающей. При этом дополнительные объемы необходимо вывести на рынок сейчас, чтобы немедленно вступить в борьбу и занять преимущественное положение. Аналитики *McKinsey* отмечают, что в рамках третьего сценария 2030–2040-е гг. могут стать последним «золотым» периодом для производителей СПГ². Предстоящий переход к «зеленой» энергетике и сокращение использования углеводородов приведут к снижению спроса на природный газ после 2050 г., поэтому такая прекрасная возможность больше никогда не повторится. Чтобы воспользоваться ей, необходимо немедленно начать строительство мощностей по сжижению СПГ.

Выводы

Решение правящих элит Катара вывести на рынок дополнительные объемы СПГ к 2030 г. является хотя и рискованным, но дальновидным и обоснованным. Стратегия арабского экспортера выходит за рамки кризиса переизбытка предложения в конце 2020-х годов. Именно поэтому компания *QE* быстро наращивает мощности по производству СПГ, которые должны быть введены в эксплуатацию в 2025–2030 годах. Чтобы не потерять позиции на рынке, ей необходимо увеличить производство уже сейчас. Логика циклов добычи углеводородов предоставляет такую возможность: предстоящий период избыточного предложения может отбить у других участников желание инвестировать в переработку углеводородов, что сделает их менее подготовленными к восстановлению баланса на рынке или даже к возникновению нового дефицита, ожидаемого в некоторых сценариях. Компания *QE*, напротив, будет готова извлечь выгоду из текущего момента. Более того, даже если дефицита предложения не возникнет, ближневосточный экспортер по-прежнему занимает почти идеальную стартовую позицию в конкурентной борьбе за рынки СПГ в ближайшие десятилетия. Низкая себестоимость производства, выгодное местоположение и уже заключенные контракты увеличат шансы Катара пережить период переизбытка предложения в конце 2020-х – начале 2030-х гг. с минимальными потерями, а после вступить в более стабильный период с 2030-х по 2040-е годы. Арабскому производителю, возможно, потребуется проявить большую гибкость в выстраивании отношений с потребителями, в том числе пересмотреть условия поставок.

Растущая доля неконтрактованного газа может обернуться благом. Как утверждают некоторые исследователи, ситуация, при которой около

1 "Global Gas Outlook 2050. 8th Edition."

2 Pradhuman Aggarwal, Alessandro Agosta, Gillian Boccara, Dumitru Dediu, Berend Heringa, and Mateusz Luszczynski, "Global Energy Perspective 2023: Natural Gas Outlook."

30% природного газа не законтрактовано и доступно для продажи на спотовых рынках или по краткосрочным контрактам, может быть идеальной для ближневосточного производителя¹. Это обеспечит ему дополнительную прибыль за счет маневрирования объемами СПГ на спотовом рынке, значение которого будет расти в период переизбытка предложения. Таким образом, Катар сможет корректировать экспортные потоки в соответствии с ценовыми и географическими условиями спроса. Между тем, долгосрочные контракты останутся главной опорой эмирата в торговле СПГ и обеспечат гарантированный доход на пике перенасыщения рынка. Значительное снижение доли законтрактованного газа ожидается только после 2035 г., но оно произойдет в условиях восстановления рыночного спроса. Это позволит арабскому производителю перераспределить своих постоянных клиентов в соответствии с тенденциями на период после 2030 г. и подписать новые долгосрочные контракты (см. *Таблицу 3*). Таким образом, способность Катара ориентироваться в неспокойных водах региональных рынков СПГ будет определяться его умением использовать существующие природные преимущества, успешно налаживать отношения с основными конкурентами на рынке и клиентами (возможно, за счет взаимного экономического проникновения) и задействовать возможности, открывающиеся в результате внезапных изменений геополитической обстановки.

Среди множества аспектов, определяющих стратегию ближневосточного производителя, особенно выделяются два: внимание к азиатскому рынку и углубление сотрудничества с Китаем. Эти элементы играют ключевую роль в будущем экспорта катарского СПГ, и их значимость в условиях изменения глобальной энергетической карты будет только возрастать. Азиатский рынок представляет собой основное направление для катарского экспорта СПГ, где такие государства, как Китай и Индия, демонстрируют растущий спрос на энергоносители. За последние годы Азия стала наиболее привлекательным регионом для поставок сжиженного газа, что подчеркивает готовность правящих элит эмирата адаптироваться к потребностям покупателей. Вместе с тем, такая стратегическая направленность сопряжена с конкурентными рисками. Катарский производитель сталкивается с усиливающейся конкуренцией на азиатском рынке, в первую очередь со стороны компаний из Соединенных Штатов и Австралии, которые наращивают объемы производства СПГ. Дополнительная неопределенность в спросе также может быть вызвана тем, что Япония и Южная Корея стремятся сократить потребление СПГ из-за перехода на более экологически «чистые» источники энергии. В таких условиях Катару необходимо разработать гибкую стратегию, которая позволит оперативно реагировать на изменения в потребительских предпочтениях и на рынке.

Китай как крупнейший потребитель энергетических ресурсов играет особенно важную роль в планах истеблишмента ближневосточного государства. Углубление сотрудничества с КНР становится ключевым элементом в стратегии экспорта катарского СПГ. Китай проявляет интерес к долгосрочным контрактам, что позволяет эмирату обеспечивать стабильный спрос на газ в условиях

1 Noor et al. 2024.

неопределенности на других рынках. Совместные инвестиции и доли китайских компаний в проектах по расширению производственных мощностей, таких как *NFE* и *NFS*, представляют собой важный шаг к укреплению экономических взаимосвязей. Подписание долгосрочных контрактов на поставку газа, срок которых достигает 27 лет, не только гарантирует арабскому государству стабильный доход, но и создает прочную основу для длительных отношений с азиатским партнером. В условиях глобальной политической нестабильности это становится особенно актуальным.

Таким образом, внимание к азиатскому рынку и углубление партнерства с Китаем являются неотъемлемыми элементами стратегии экспорта катарского СПГ. Эмират, обладая природными ресурсами и низкими затратами на производство, имеет все возможности для успешной конкуренции на этом динамично меняющемся рынке. Эффективное использование возможностей и адаптация к вызовам позволят Катару не только сохранить, но и укрепить свои позиции среди крупнейших экспортеров сжиженного газа. В конечном счете успех ближневосточного производителя на азиатском рынке будет зависеть от его способности гибко реагировать на изменения рыночной конъюнктуры и выстраивать прочные, долгосрочные отношения с ключевыми партнерами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Кудрин, А., Пих, С. Энергетическая политика Катара: стратегия поставок на европейский и азиатский рынки // ТЭК России. 2016. № 7. С. 14–19.

Kudrin, Aleksandr, and Svyatoslav Pikh.

"Energeticheskaya politika Katara: strategiya postavok na evropeiskii i aziatskii rynki." *TEK Rossii*, no. 7 (2016): 14–19 [In Russian].

Касаев, Э. Перспективные направления экономического развития Катара // Мировая экономика и международные отношения. 2013. № 8. С. 86–94. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2013-8-86-94>.

Kasaev, Eldar. "Prospective Directions of Qatar's Economic Development." *World Economy and International Relations*, no. 8 (2013): 86–94. [In Russian].

Козеняшева, М.М. Нефтегазовый комплекс Катара: особенности развития и перспективы // Экономические науки. 2024. № 5 (234). С. 538–544. <https://doi.org/10.14451/1.234.538>.

Kozenyashcheva, Margarita M. (2024). "Qatar Oil and Gas Complex: Specific and Prospects of Development." *Economic Sciences*, no. 5 (234): 538–544 [In Russian].

Кузнецов, Р.С., Славецкая, Н.С., Тумарова, Т.Г. Катар на европейском рынке сжиженного природного газа // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2020. № 3. С. 88–98. <https://doi.org/10.24411/2073-6487-2020-10031>.

Kuznetsov, Roman S., Nina S. Slavetskaya, and Tatyana G. Tumarova. "Qatar in the European Market of Liquefied Natural Gas." *Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences*, no. 3 (2020): 88–98 [In Russian].

Маркелова, Э.А. Энергетическая политика Катара на современном этапе: внешнее и внутреннее измерение (на примере газового сектора) // Национальная безопасность / nota bene. 2021. № 6. С. 33–42. <https://doi.org/10.7256/2454-0668.2021.6.37095>.

Markelova, Ester A. "Qatar's Energy Policy at the Current Stage: Domestic and Foreign Dimensions

(the Case of the Gas Sector)." *National Security*, no. 6 (2021): 33–42 [In Russian].

Пусенкова, Н.Н. Национальные нефтяные компании в новых реалиях мировой энергетики. Москва: Идея-Пресс, 2022.

Pusenkova, Nina N. *Natsional'nye neftnyanye kompanii v novykh realiyakh mirovoi energetiki*. Moscow: Ideya-Press, 2022 [In Russian].

Тюкаева, Т. Резонансный Катар: феномен внешнеполитической идентичности малой монархии // Мировая экономика и международные отношения. 2023. Т. 67. № 10. С. 94–107.

<https://doi.org/10.20542/0131-2227-2023-67-10-94-107>.

Tyukaeva, Tatyana. "The Resonant Qatar: The Phenomenon of a Small Monarchy's Foreign Political Identity." *World Economy and International Relations*, no. 10 (2023): 94–107 [In Russian].

al-Tamimi, Naser. *Navigating Uncertainty: Qatar Response to the Global Gas Boom*. Doha: Brookings Doha Center, 2015.

al-Tamimi, Naser. *Qatar's LNG between the Ukraine War and Renewable: Prospects and Challenges*. Doha: GISR, 2023.

Bethune, Graeme. *The Role of LNG in the North Asian Energy Transition: Lagging Renewables Means More LNG for Longer?* Oxford: The Oxford Institute for Energy Studies, 2024.

Çavuşoğlu, Esra. "From Rise to Crisis: The Qatari Leadership." *Turkish Journal of Middle Eastern Studies*, no. 1 (2020): 81–109. <https://doi.org/10.26513/toed.624334>.

Cochrane, Logan, and Reem Al-Hababi. *Sustainable Qatar: Social, Political and Environmental Perspectives*. Springer: Singapore, 2023. <https://doi.org/10.1007/978-981-19-7398-7>.

Fulwood, Mike. *What Next for US LNG Exports?* Oxford: The Oxford Institute for Energy Studies, 2024.

Jing, Xiaotong. "The Russia-Ukraine War and Energy Security: Impact and Policies, From a European Perspective." *Highlights in Business, Economics and Management* 3 (2023): 215–222. <https://doi.org/10.54097/hbem.v3i.4745>.

Wiertz, Thilo, Lilith Kuhn, and Annika Mattissek. "A Turn to Geopolitics: Shifts in the German Energy Transition Discourse in Light of Russia's War against Ukraine." *Energy Research & Social Science* 98 (2023): 103036. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2023.103036>.

Yusuf, Noor, Rajesh Govindan, and Tareq Al-Ansari. "Energy Markets Restructure beyond 2022 and its Implications on Qatar LNG Sales Strategy: Business Forecasting and Trend Analysis." *Heliyon* 10, no. 7 (2024): e27682. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e27682>.

Zou, Qian, Chenggao Yi, Keming Wang, Xiuling Yin, and Yongwei Zhang. "Global LNG Market: Supply-Demand and Economic Analysis." *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 983, no. 1 (2022): 012051. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/983/1/012051>.

Сведения об авторе

Николай Александрович Кожанов,

к.э.н., старший научный сотрудник Центра ближневосточных исследований Института мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН

117997, Россия, Москва, ул. Профсоюзная, 23

e-mail: n_a_kozhanov@mail.ru

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 15 января 2025.

Переработана: 12 марта 2025.

Принята к публикации: 17 марта 2025.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Кожанов, Н.А. Игры престолов на газовом рынке: как Катар планирует удержать лидирующие позиции в экспорте СПГ // *Международная аналитика*. 2025. Том 16 (1). С. 99–124.

<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-99-124>

Game of Thrones in the Gas Market: How Qatar Plans to Maintain Its Leading Position in LNG Exports

ABSTRACT

In 2024, Qatar announced a third significant expansion of its LNG production planned over the next six years. While this decision raises concerns about potential shifts in global and regional LNG markets, particularly regarding oversupply and price pressures, the expansion aligns with similar growth in other countries, such as the United States. Oversupply may hinder long-term contracts, which are crucial for Qatar's stable export revenues. As new LNG volumes enter the market from 2025 to 2035, Doha will need to renegotiate existing contracts, which raises concerns about market oversaturation. However, the study suggests that Qatar's strategy is forward-looking, extending beyond the anticipated oversupply crisis of the late 2020s to include the 2030–2050 period. The projected surplus may be temporary, and Qatar seems well-positioned to adjust to market conditions. This proactive 'all-in' approach aims to enhance Qatar's market share ahead of competitors once the market stabilizes post-oversupply, with some scenarios even indicating potential future deficits. However, apart from the economic dimension, the current decision by Doha to expand its LNG production infrastructure will also have a serious impact on Qatar's relations with the US, the EU and China, increasing the role of the latter as a potential partner and possibly weakening Qatar-EU ties.

KEYWORDS

LNG, Qatar, Energy Security, Economic Diversification, Small States, Energy Transition

Author

Nikolai A. Kozhanov,

PhD (Econ.), Senior Research Fellow, Center for Middle Eastern Studies, Primakov Institute of World Economy and International Relations of the Russian Academy of Sciences (IMEMO RAS)

23, Profsoyuznaya street, Moscow, Russia, 117997

e-mail: n_a_kozhanov@mail.ru

Additional information

Received: January 15, 2025. Revised: March 12, 2025. Accepted: March 17, 2025.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Kozhanov, Nikolai A. "Game of Thrones in the Gas Market: How Qatar Plans to Maintain Its Leading Position in LNG Exports." *Journal of International Analytics* 16, no. 1 (2025): 99–124.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-99-124>

Племена и трафик: транссахарские маршруты нелегальной торговли как фактор конфликта в Сахаро-Сахельском регионе

Григорий Валерьевич Лукьянов, ИВ РАН, Москва, Россия

Александр Мартиросович Наджаров, НИУ ВШЭ, Москва, Россия

Контактный адрес: glukyanov@hse.ru

АННОТАЦИЯ

Конфликт в Сахеле, начавшийся в 2012 г., тесным образом связан с феноменом транссахарских нелегальных потоков, пролегающих через Мали, Нигер и Ливию. Эти потоки представляют собой вид транссахарской торговли, в настоящее время состоящей из набора трафиков: наркотрафика, трафика мигрантов, трафика нелегально добытого золота. В данной статье рассматривается фактор этих потоков в конфликтной политэкономии Сахеля.

Утверждается, что появление и интенсификация этих потоков усилили межэтнические и внутриэтнические противоречия между основными племенами, задействованными в этой торговле: туарегами, арабами и тубу. Используя теоретико-методологические наработки по политэкономии конфликтов, авторы показывают: эти потоки не только поддерживали деятельность вооруженных этнических группировок, но сами по себе предоставляли возможность традиционно маргинализированным группам пересмотреть свое положение в социально-экономической иерархии. Этот феномен анализируется в статье на примере трех взаимосвязанных регионов: севера Мали (Азавад), севера Нигера (Агадес) и юго-запада Ливии (Феццан). В статье также рассматривается эволюция географических маршрутов нелегальных потоков и стратегий государственных акторов по их кооптации. Авторы приходят к выводу о центральном характере этих потоков не только в рамках политэкономии конфликта в Сахеле, но и в целом для экономики пустынных регионов, что говорит об устойчивости феномена транссахарской нелегальной торговли.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Мали, Нигер, Ливия, Сахель, наркотрафик, миграция

Сахель в переводе с арабского означает «берег». «Морем» этого «берега» выступает Сахарская пустыня – своего рода отражение Средиземного моря, одновременно отрезающее и соединяющее его южный берег с остальной Африкой. Ходить по сахарскому морю издревле было не менее трудным занятием, чем мореплавание: маршруты были известны лишь ограниченному числу лиц, принадлежавших к кочевым племенам арабов и туарегов. Транссахарская торговля лежала в основе сахельских империй Средневековья: империи Ганы, империи Мали, империи Сонгай. В отличие от дороги специй и в широком смысле средиземноморской торговли, транссахарская коммерция оказалась в основном устойчива к геополитическим пертурбациям и даже к разделу Африки. Лишь со временем изменился облик этой торговли: если раньше через Сахару шли сотни, а иногда тысячи верблюдов, то к концу XX в. им на смену пришли пикапы и внедорожники. Поменялась и товарная номенклатура: если раньше через Сахару шло золото и страусиные перья, то в конце XX – начале XXI вв. через самую крупную пустыню планеты пошел поток контрабандных сигарет, пищевых продуктов, к которым в середине 2000-х гг. добавились наркотики, в первую очередь кокаин¹.

Крушение ливийской государственности в результате западной интервенции 2011 г. добавило в транссахарскую торговлю новый элемент – оружие². Оно стало одним из спусковых крючков восстания 2012 г. в Мали, которое впоследствии захлестнуло регион, связав его страны единой «дугой нестабильности» от Мавритании до озера Чад. За последние 12 лет ключевыми негосударственными акторами в сфере безопасности в Сахеле стали транснациональные террористические группировки по типу «Исламского государства в Большой Сахаре»³, «Джамаат Нусрат аль-Ислам валь-Муслимин»⁴, для которых транссахарская торговля стала ключевым источником доходов, при том что сам процесс слияния террористических и криминальных групп начался еще в 2000-е годы⁵. Однако нельзя говорить, что транссахарская торговля стала источником финансирования только террористических организаций. Она вовлекает в себя значительно большее число игроков: от повстанческих группировок в Мали, Нигере и Ливии до государственных институтов в этих странах. Тем самым она представляет собой узловой элемент сложившейся политэкономии конфликта в Сахаро-Сахельском регионе.

Политэкономия конфликтных зон и негосударственных группировок хорошо изучена в отечественной литературе. Так, И.А. Матвеев в своих трудах детально рассмотрел экономику Исламского государства⁶, а также других квазигосударственных образований на территории бывшей САР, таких как «Автономная администрация северной и восточной Сирии», зона Временного правительства Сирии, Сирийское правительство спасения и другие⁷. Во всех случаях

1 Scheele 2012.

2 Marsh 2017.

3 Запрещенная в Российской Федерации террористическая организация.

4 Запрещенная в Российской Федерации террористическая организация.

5 Okoli 2024; Mokaddem 2010.

6 Запрещенная в Российской Федерации террористическая организация.

7 Матвеев 2022.

значительную роль в экономике играли контрабанда и нелегальная торговля ресурсами. Фактор нелегальных источников доходов, в частности наркотрафика, в финансировании вооруженных группировок также подробно рассматривался в работах Е.А. Степановой¹. На примере Мьянмы, Афганистана и Колумбии автор в своей книге рассмотрела использование наркотиков террористическими организациями и повстанческими группировками для ведения своей деятельности.

Связь терроризма, насилия и нелегальных источников доходов в контексте Сахаро-Сахельского региона также подробно изучена в зарубежной научной литературе. «Индустрии похищений» в Сахеле посвящены работы В. Лахера, Э. Ньянг, И. Окона, В. Оджакоруту и И. Ивары². Индустрия возникла в 2000-е гг., когда такие террористические группировки, как «Движение за единство и джихад в Западной Африке» (*MUJAO*), начали похищать сотрудников западных горнодобывающих компаний, технических специалистов и обычных туристов в Нигере и Мали. Весьма детально изучен феномен западноафриканского наркотрафика, чьи маршруты с 2000-х гг. пролегают через Мали и Нигер³. Наконец, внушительный объем работ написан об индустрии трафика мигрантов, ставшей одной из ключевых причин миграционного кризиса в Средиземноморье и спровоцировавшей экстенсивную интервенцию ЕС и государств – участников объединения в Ливии и странах «Сахельской пятерки»⁴.

Однако приведенные работы в основном написаны на основе устоявшейся каузальной связи: в конфликтных зонах формируется особая политэкономия, основу которой составляют нелегальные виды экономической деятельности: контрабанда, наркотрафик, трафик людей и похищения, незаконная добыча ресурсов. Существенно меньше внимания уделяется обратной связи – конфликтному фактору нелегальных видов экономической деятельности, пресловутых «трафиков»⁵. С приходом в Сахель наркотрафика, а впоследствии – возможностей по организации трафика мигрантов существенным образом изменился характер этнических и властных взаимодействий в транзитных районах. Этот феномен крайне подробно освещен в диссертационном исследовании Т. Хинкеля, в котором на примере севера Мали (Азавад) показано, как появление в регионе возможностей для трафика людей и наркотиков привело к социетальному взрыву⁶. С трансформацией этих трафиков маргинализированные туарегские и арабские кланы получили возможность пересмотреть сложившуюся социально-экономическую иерархию, что стало одной из движущих сил конфликта в Азаваде, впоследствии распространившегося на регион. В этой статье мы утверждаем, что схожие процессы проходили в Нигере и Ливии – странах, непосредственно связанных с Мали пресловутыми «потоками».

Как уже отмечалось выше, тема нелегальных «потоков» в Сахеле подробно изучена в зарубежной литературе. Академические исследования выступали в каче-

1 Степанова 2005.

2 Lacher 2012; Niang 2014; Okon et al. 2024.

3 Julien 2011; Shaw, Reitano 2014; Raineri, Stazzeri 2015; Lounnas 2018; Raineri, Stazzeri 2022.

4 Boâs 2021; Weihe et al. 2021; Lensari, Sidi-Ahmed 2019; Rizk 2021; Frowd 2021; Frowd et al. 2023.

5 Процессы такого рода на примере стран Магриба получили освещение в отечественной историографии, в частности в монографии В.А. Кузнецова: Кузнецов 2018.

6 Hinkel 2024.

стве аналитического сопровождения политики западных игроков в регионе. Стоит отметить работы Л. Раинери, Ф. Страццари, А. Беншарифа и А. Кампана, А. Терстона и других западных исследователей¹. Их труды посвящены преимущественно Мали и Нигеру, а также остальным странам сахельской пятерки. В случае Ливии стоит отметить труды В. Лахера, Ф. Манган, М. Микаллефа². Статья во многом опирается на доклады ООН по наркотрафику в Сахеле, доклады сформированной СБ ООН группы экспертов по Мали, широко освещающие проблему транснациональной преступности и нелегальных потоков на севере страны; публикации некоммерческой организации (НКО) *Global Initiative Against Transnational Crime*, также детально рассматривающие нелегальную транссахарскую торговлю; доклады аналитического центра *Small Arms Survey*, изучавшие торговлю легким и стрелковым оружием, а также племенной фактор в конфликте на юге Ливии³. Существенным ограничением выбранной темы является недостаток верифицируемой информации. К примеру, оценить объем трафика наркотиков через Сахару можно лишь ориентировочно; аналогично ситуация обстоит и с трафиком оружия.

Методологически эта статья опирается на концепт «политической экологии войны», изложенный в книге канадского исследователя Ф. Ле Бийона «Грабительские войны» и адаптированный в исследовании Т. Хинкела⁴. В книге представлены три фактора ресурсов в конфликте: ресурсная уязвимость, вызванная ресурсами мотивация и предоставляемые ресурсами возможности. Оговоримся, что трафик (поток), проходящий через рассматриваемые нами районы, а именно север Мали, север Нигера и юг Ливии, является ресурсом. Под уязвимостью понимается классическое «ресурсное проклятие»: ресурсы препятствуют институциональному развитию и воспроизводят конфликт. До определенного момента это подходит под описание ситуации в Мали, Нигере и Ливии, однако это не находится в локусе нашего исследования. Под «мотивацией» понимается противостояние за контроль над ресурсами, которое объясняет поведение вооруженных акторов. Наконец, под «возможностями» понимаются собственно возможности, которые ресурсы создают для вооруженных групп. В фокусе нашего исследования лежат последние два фактора, особенно – возможности, которые транссахарская торговля создала для племен и вооруженных группировок Сахары и Сахеля.

Географически это исследование ограничено севером Мали, севером Нигера или регионом Агадес, а также юго-западом Ливии (Феццан). За скобками из соображений объема сознательно оставлен «район трех границ» (Липтако-Гурма⁵), восточный Сахель, границы Сахеля со странами Гвинейского Залива. В этническом отношении в статье рассматриваются туареги Мали, Нигера и Ливии, их клановые конфедерации и аффилированные с этими конфедерациями воору-

1 Raineri, Strazzari 2023; Bencherif, Campana 2020; Thurston 2020.

2 Lacher 2020; Mangan 2020; Micallef 2019.

3 "Reports of the Panel of Experts Established Pursuant to Security Council Resolution 2374 (2017) on Mali," United Nations Security Council, accessed January 20, 2025, <https://main.un.org/securitycouncil/en/sanctions/2374/panel-experts/reports>; "TOCTA – Drug Trafficking in the Sahel," United Nations : Office on Drugs and Crime, accessed January 20, 2025, <https://www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking/tocta.html>; "GI-TOC Observatory of Illicit Economies in North Africa and the Sahel," Global Initiative, accessed January 20, 2025, <https://globalinitiative.net/observatory/nas-obs/>; "Resource Library. Small Arms Survey," accessed January 20, 2025, https://www.smallarmssurvey.org/resources?combine=&sort_by=field_date_value&type=All&theme=All®ion=54&language=All.

4 Le Billon, Philippe 2014.

5 В фокус статьи попадают лишь малийские районы Гао и Менака, которые входят в «район трех границ».

женные группировки; арабские племена Мали и Ливии, их конфедерации и группировки, а также племена тубу Нигера и Ливии. Кроме того, мы рассматриваем вовлеченность государственных акторов в транссахарскую торговлю в вышеуказанных районах и их взаимодействие с рассматриваемыми этническими группировками.

Ключевые племенные акторы и их особенности

В данной статье рассматриваются три народности, проживающие в обозначенных районах: туареги, арабы и тубу. Эти народности разделены на племена (племенные конфедерации) и кланы. Крайне важно отметить, что среди кочевых народов Сахеля сложилась многовековая социальная иерархия этих конфедераций и кланов.

Так, в случае туарегов в исследовании рассмотрены племенные конфедерации Мали: в первую очередь конфедерация кель адрар, но также упоминаются конфедерации шеменнамас, ишиденхарен, дабакар, дасуссахак. В случае Нигера речь идет о туарегах конфедерации кель эуэй. Отметим, что в Мали ведущее место в социально-политической иерархии занимала племенная конфедерация кель адрар, во главе которой стояли кланы кель ифорас (ифогас) и кель иднан, т.н. благородные кланы¹. Исторически эти кланы представляли собой кланы воинов и священнослужителей. В отличие от многих других кланов, которые располагались южнее, ифорас и иднан в меньшей степени зависели от отгонного животноводства. Будучи кочевниками, они контролировали транссахарские маршруты торговли, владея главным «пустынным активом» – стадами верблюдов.

Аналогичная ситуация сложилась и применительно к арабской общине в Мали. «Благородным» племенем воинов считалось племя кунта, в то время как такие племена, как берабиш и тилемси, занимались в первую очередь отгонным животноводством. «Благородство» племен и их положение в социальной иерархии не стало сугубо условным даже после краха скотоводческой экономики Азавада в 1970–1980-е годы². «Благородные» племена по-прежнему получали символическую дань от других племен в знак уважения к их статусу. Наконец, они контролировали основные потоки контрабанды, поскольку обладали наиболее развитой сетью контактов и ресурсной базой.

Ситуация отличалась на севере Нигера и на юге Ливии. Столь сильного кланово-племенного расслоения в этих районах не существовало. Они отличались этническим разнообразием, и социальный статус той или иной этнической группы и конкретного племени мог меняться со временем. Однако в целом арабы, туареги и тубу Нигера, так же как и туареги и тубу Ливии, были маргинализированными группами в своей новейшей истории. Исключение составляли лишь определенные племена юга Ливии. Однако во всех этих случаях появление новых нелегальных потоков предоставило племенам возможность пересмотреть свое место в социально-экономической иерархии.

1 Lecocq 2010.

2 Hinkel 2024.

Феномен «потоков». Маршруты и их описание

Потоки нелегальных товаров массово появились в Сахеле в 2000-е годы. Латиноамериканские картели наладили поставки кокаина в Гвинею и Гвинею-Бисау¹. Далее кокаин шел в Мали, где на севере страны его переправляли в Алжир туареги и арабы из традиционно «неблагородных» кланов, таких как туарегское племя имгад и арабское племя берабиш². Масштаб операций стал известен, когда в 2009 г. к северу от Гао были обнаружены обломки самолета *Boeing 727*, перевозившего 10 тонн кокаина³. Маршруты, по которым транспортировали кокаин, совпадали с традиционными контрабандными путями, по которым перевозились сигареты: это был либо путь через горы Адрар-Ифорас до Таманрасета в Алжире, либо же маршрут через малийско-нигерскую границу до Агадеса, а оттуда – до пограничного перехода Туммо на северо-востоке Нигера⁴. Отметим, что малийско-нигерская граница задолго до начала конфликта представляла собой слабо контролируемую территорию, особенно на севере.

Другим наркопотоком, проходившим через малийскую территорию, был поток каннабиса из Марокко (гашиш)⁵. Он попадал в Мали из Мавритании через регион Таоденни, который контролировался местными арабскими племенами⁶. Далее каннабис распространялся по всему Сахелю, в том числе в Нигер, попадая оттуда в Ливию. Важно отметить, что, по сравнению с кокаином, «входной порог» для участия в трафике каннабиса был значительно ниже, и ввиду этого наркотик не шел после попадания в Мали по какому-либо единому маршруту⁷.

Ситуация принципиальным образом изменилась в 2011–2012 гг.: изменились маршруты, их направленность и номенклатура. По итогам западной интервенции в Ливию запасы оружия с ливийских складов – в первую очередь, легкое и стрелковое оружие, ПТРК, ПЗРК, минометы, патроны, боеприпасы – начали идти в Сахель через границу с Нигером и Алжиром⁸. Ключевым перевалочным пунктом в этом маршруте был город Гат, центр туарегской общины Ливии⁹. Важно отметить, что оружие шло вместе с бойцами: в 2012 г. в Мали начали массово возвращаться бывшие солдаты «Исламского легиона» М. Каддафи, многие из которых участвовали в восстаниях 1962–1964 и 1990–1996 годов¹⁰. В большинстве они принадлежали к «благородным» туарегским кланам ифорас и иднан, которые стояли во главе восстаний и наиболее пострадали в результате репрессий Бамако¹¹. Как выражались сами малийские туареги, «братья вернулись с оружием».

1 Alexandre Bish, "The Second Coming of West Africa's Cocaine Trade?" Global Initiative, March 18, 2019, accessed February 4, 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/the-second-coming-of-west-africas-cocaine-trade/>; Bird Ruiz-Benitez de Lugo Lucia, "West Africa's Cocaine Corridor: Building a Subregional Response," Global Initiative, April 28, 2021, accessed February 4, 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/west-africas-cocaine-corridor/>.

2 Raineri, Strazzari 2015.

3 Abdelkader Abderrahmane, "Drug Trafficking and the Crisis in Mali," Institute for Security Studies, August 6, 2012, accessed February 4, 2025, <https://issafrica.org/iss-today/drug-trafficking-and-the-crisis-in-mali>.

4 Mark Micallef, Alexandre Bish, "After the Storm: Organized Crime across the Sahel-Sahara Following Upheaval in Libya and Mali," Global Initiative, November 21, 2019, accessed February 4, 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/after-the-storm/>.

5 Lacher 2012.

6 Micallef, Bish 2019.

7 "Final Report of the Panel of Experts Established Pursuant to Security Council Resolution 2374 (2017) on Mali and Renewed Pursuant to Resolution 2484 (2019)," United Nations Digital Library, accessed February 4, 2025, <https://digitallibrary.un.org/record/3876820?v=pdf>.

8 Marsh 2017.

9 Guichaoua 2015.

10 Boas, Torheim 2013.

11 Lecocq 2010.

В 2010-е гг. также сформировался феномен массового организованного трафика мигрантов. Растущая нестабильность в Сахеле, а также в странах Западной и Центральной Африки – Нигерии, ЦАР, Камеруне, ДР Конго – спровоцировала беспрецедентную волну миграции в первой половине 2010-х годов. Ключевой транзитной точкой на пути мигрантов стал Нигер, в частности город Агадес. Из Агадеса поток разделялся на две части: основной поток шел в алжирский Таман-рассет, меньший поток по пустыне добирался в Ливию по маршруту Агадес – Дирку – Мадама – Катрун (Ливия) – Мурзук / Себха¹. В результате этого потока Таманрассет превратился в город, где мигранты фактически стали большинством. Ввиду угрозы бесконтрольной миграции и давления со стороны европейских стран Алжир значительно усилил пограничный контроль в 2015–2017 гг., фактически закрыв границу с Нигером. Европейское давление особенно велико было в Нигере. Поскольку Ниамей, как и другие государства «Сахельской пятерки», находился во французской сфере влияния, зависел от финансовой помощи и поддержки в сфере безопасности в свете начавшейся в 2014 г. французской военной операции «Бархан», в 2015 г. был принят уникальный для стран Сахеля закон, который делал перевозку мигрантов и способствование этим перевозкам уголовным преступлением². Однако после спада в 2017–2019 гг. миграционный поток возобновился с новой силой, но уже пошел по устоявшемуся маршруту по направлению на Себху.

В то же время другие потоки сместились несколько западнее. Трафик кокаина пережил спад ввиду усиленной конфликтности на севере Мали и в Феццане: пограничные переходы были недоступны из-за столкновений между племенами за контроль над трафиком³. Однако в силу крайне высокой маржинальности этого вида наркотрафика договоренности по его сохранению были достигнуты между руководством племен в Мали, Нигере и на юге Ливии. В настоящее время трафик кокаина идет через Пас-де-Сальвадор (перевал Сальвадор) на северо-западе Нигера⁴. Это гористая, труднопроходимая местность исторически была одним из маршрутов для контрабанды сигарет и топлива. Однако в 2010-е гг. здесь прошел ключевой маршрут транспортировки кокаина, каннабиса, а также дешевого синтетического наркотика трамадола⁵, который поступал из Индии и Китая через страны Гвинейского Залива в Нигер, а затем, попадая в Ливию, распространялся по Магрибу⁶.

Однако перевал Сальвадор стал ключевой точкой и в других нелегальных маршрутах. Речь идет о трафике «теневого золота», добываемого кустарным путем в залежах на севере Нигера и на юге Ливии⁷. Проблема контроля над этими потоками и, в частности, над маршрутом через перевал Сальвадор стала одной из причин конфликтов на севере Нигера и в Феццане. Продолжающийся конфликт в Мали также неразрывно связан с контролем над нелегальными по-

1 Micallef, Bish. 2019.

2 Frowd 2021.

3 Micallef, Bish 2019.

4 Hassan 2024.

5 Трамадол, будучи лекарственным средством (анальгетиком), представляет собой «опиат для бедных», оказывая болеутоляющее воздействие. Он приобрел высокую популярность среди магрибской бедноты и субсахарских мигрантов.

6 Карта нелегальных потоков на севере Мали, в Нигере и на юге Ливии – см.: Micallef, Bish 2019.

7 Raineri 2020.

токами. Однако эти потоки сами по себе создали уникальную конфликтную политическую экономию рассматриваемых регионов и в значительной мере привели к ребалансировке межэтнических отношений.

Ключевые товары, племенной фактор и их влияние на конфликт

Мали

Трафик кокаина еще в 2000-е гг. существенным образом начал влиять на межэтнические и внутриэтнические отношения на севере Мали, которые были обострены еще во время конфликта 1990–1996 годов. Значительные перемены в туарегском обществе, вызванные засухой 1970–1980-х гг., урбанизацией, репрессиями со стороны малийского государства, привели к появлению особой культуры – тешумара¹. Это движение урбанизированной, безработной туарегской молодежи ставило своей целью как улучшение положения Азавада в самом Мали, так и пересмотр многовековой иерархии конфедераций и кланов в туарегском обществе. Ишумар (представители тешумары) стояли у истоков вооруженных группировок, отколовшихся от введомой «благородными» туарегскими кланами конфедерации кель адрар организации «Патриотическое движение Азавада» (MPA). Созданные ими организации – «Революционная армия освобождения Азавада» (ARLA), «Народный фронт освобождения Азавада» (FPLA), «Объединенный фронт освобождения Азавада» (FULA) – включали в себя другие, менее «благородные» кланы из конфедерации кель адрар, в первую очередь кель имгад, туарегские кланы других конфедераций (шеменнамас, ишиденхарен, дабакар, дасуссахак – эти конфедерации населяли восток и юг Азавада вдоль течения реки Нигер, в то время как кель адрар – север региона)². В названные организации также входили «неблагородные» арабские племена, по типу племени берабиш³.

Однако их противостояние с «благородными» туарегскими и арабскими племенами, которые традиционно объединялись в период восстаний, закончилось неудачей. «Благородные» племена и кланы, пусть и утратившие свое традиционное историческое преимущество в виде обладания стадами верблюдов – главного транспортного средства до появления массовых пикапов и внедорожников, – контролировали контрабандные потоки (сигареты, бензин). Подобного рода контрабанда имела оптовый характер, требовала существенной организации и соответствующего уровня вооруженной защиты⁴. В итоге на традиционных «хозяев пустыни» работал и географический фактор: контрабандные пути пролегали через их исторические территории.

Включение кокаина в наркотрафик вместе с распространением внедорожников и GPS-навигации дало возможность менее «благородным» племенам

1 Lecocq 2010. *Teshumara* – переложение на тамашек французского слова *chômage* (безработица).

2 Ibid.

3 Raineri, Stazzari 2015.

4 Scheele 2012.

пересмотреть социальную иерархию¹. Это яркий пример того, о чем писал Ф. ле Бийон: появление нового ресурса изменило поведение акторов. Наркотрафик позволил туарегам из клана имгад и «неблагородным» арабским племенам значительно увеличить свое влияние в регионе, выйдя из тени традиционных лидеров Азавада². Одновременно с этим начался процесс слияния наркопреступности и экстремистских группировок, которые начали закрепляться в регионе путем укоренения в традиционно маргинализированных сообществах. Речь идет в первую очередь об Аль-Каиде в Исламском Магрибе (АКИМ)³ и ее лидере в Сахеле М. Бельмохтаре⁴. М. Бельмохтар даже женился на представительнице традиционно «неблагородного» арабского племени берабиш⁵.

В свою очередь, малийское правительство также решило воспользоваться появлением нового вида трафика. Режим президента А.Т. Туре (2002–2012) поощрял наркотрафику, который осуществляли соперники «благородных» племен⁶. В Ливийской Арабской Джамахирии наркотрафик и вовсе находился под контролем спецслужб. В Нигере правительство вообще утратило контроль над большей частью Агадеса в 2007–2009 гг. в результате очередного туарегского восстания конфедерации кель эйр. В то же время возвышение «неблагородных» племен на севере Мали привело к стычкам в 2006 г., которые завершились подписанием соглашения с малийским правительством, предоставившим большую автономию Азаваду. Однако в сущности конфликт был лишь отложен.

Вспыхнувшее в 2012 г. в Мали восстание отразило эти сложившиеся изменения. Основные группировки, начавшие вооруженную борьбу, – «Национальное движение за освобождение Азавада» (*MNLA*) и «Ансар ад-Дин», созданная лидером восстания 1990–1996 гг. Иядом Аг Гали, – включали в себя представителей «неблагородных» племен⁷. В частности, в руководстве группировки «Ансар Ад-Дин», созданной Иядом Аг Гали, туарегом из «благородного» клана ифорас, было значительное количество арабов из «неблагородного» племени берабиш, которые играли значительную роль в наркотрафике⁸.

Борьба за контроль над трафиком стала одним из определяющих факторов внутриазавадского конфликта, который фактически начался одновременно с восстанием. Малийское правительство во главе с И.Б. Кейтой поддерживало в нем традиционных противников «благородных» туарегских и арабских племен, чьи группировки в 2014 г. объединились в «Платформу движений 14 июня» во главе с группировкой клана имгад *GATIA* и условно промалийским движением «Арабское движение Азавада» (*MAA*)⁹¹⁰.

Ситуация начала принципиальным образом меняться после второго военного переворота в Мали в 2021 г., завершения операции «Бархан» и вывода

1 Ibid; Hinkel 2024.

2 Hinkel 2024.

3 Запрещенная в Российской Федерации террористическая организация.

4 Thurston 2020.

5 Ibid.

6 Shaw, Tinti 2014.

7 Hinkel 2024.

8 Ibid.

9 Существуют три группировки с таким названием, две из них носят сепаратистский характер.

10 Rémi Carayol, "Mali : A Quoi Joue Le Général Gamou ? (Mali: What is General Gamou Playing at?)", *Jeune Afrique*, October 18, 2016, accessed February 4, 2025, <https://www.jeuneafrique.com/mag/363608/politique/mali-a-quoi-joue-le-general-gamou/>.

миротворческой миссии ООН *MINUSMA* в связи с началом наступления малийской армии. Восстановление контроля над Кидалем, Тессалитом, Менакой и другими населенными пунктами в 2023–2024 гг. при поддержке бойцов российских ЧВК и Африканского корпуса Министерства обороны Российской Федерации существенным образом изменило динамику наркотрафика. Если раньше малийское государство фактически позволяло условно промалийским группировкам Платформы участвовать в трафике, чтобы иметь противовес военно-политическому объединению условно «благородных» группировок «Коалиция народа Азавада» (*CPA*), то с 2023 г. ситуация изменилась: большинство подобных группировок примкнуло к своим бывшим соперникам из *CPA*, с которыми в 2024 г. было подписано соглашение о создании «Национального фронта освобождения Азавада». В то же время увеличился объем наркотрафика, проходящего через Мали¹. Ряд франкоязычных изданий и вовсе начал обвинять военное правительство Мали в прямом способствовании трафику².

На примере Мали видно, как появление новых видов трафика – в первую очередь наркотрафика – привело к возникновению новых возможностей для акторов, которые стремились пересмотреть социально-экономическую иерархию региона еще с 1990-х годов. Случай Мали также показывает эволюции стратегий правительства в отношении подобного рода потоков: от невмешательства до их использования в политических целях и, как показывают последние события, до установления более жесткого контроля над потоком.

Нигер

Ситуация в Нигере отличается от Мали тем, что основным потоком, помимо наркотрафика, идущего из Мали, выступают мигранты. Данный трафик создал принципиально другой тип взаимодействий между традиционно маргинализированными этническими группами севера Нигера. Этническая история современного Нигера во многом похожа на историю Мали: она описывается противостоянием негроидного земледельческого большинства с кочевым туарего-арабским меньшинством на севере страны.

Восстания 1990-х и 2007–2009 гг. в регионе Агадес представляли собой альянс трех этнических групп – туарегов, арабов и тубу, – выступавших за расширение автономии и увеличение доходов региона от добычи минеральных ресурсов, в первую очередь урана и золота³. Своеобразным инструментом кооптации и умиротворения восставшего региона со стороны правительства Нигера стало разрешение влиятельным туарегским кланам организовать перевозки мигрантов из Западной и Центральной Африки до Алжира и Ливии. На управленческие посты в Агадесе были также назначены лидеры восстаний 1990–1996 и 2007–2009 гг.: Р. Аг Бул-

1 “Explosion du Narcotrafic au Sahel: Autopsie d’une Overdose Qui Fait Convulser l’Europe (Drug Trafficking in the Sahel: Autopsy of an Overdose That Has Europe Convulsing),” Contre-Poison, July 19, 2024, accessed February 4, 2025, <https://contre-poison.fr/explosion-du-narcotrafic-au-sahel-autopsie-dune-overdose-qui-fait-convulser-leurope/>.

2 “Nord Mali: Entre Jihadistes et Puissants Barons Locaux, les Secrètes Alliances de la Junte (Northern Mali: Between Jihadists and Powerful Local Barons, the Junta’s Secret Alliances),” Africa Intelligence, December 23, 2022, accessed February 4, 2025, <https://www.africaintelligence.fr/afrique-ouest/2022/12/23/nord-mali-entre-djihadistes-et-puissants-barons-locaux-les-secretes-alliances-de-la-junte,109876060-eve>.

3 Guichaoua 2009.

ла и А. Аламбо¹. Тесно связанной с режимом президента Нигера М. Исуфу была транспортная компания *Rimbo Transport Voyageurs*, обладающая одной из самых развитых сетей сообщения в Западной Африке². Принадлежала она М. Риссе Али, туарегскому бизнесмену. Другим важным лицом перевозок мигрантов вплоть до своей смерти был Э. Шериф Ульд Абидин, известный также как Шериф Кокаин из-за его роли в уже рассмотренном трафике кокаина³. Шериф Кокаин принадлежал к дермашака, одному из арабских племен Нигера, которое проживает в районе города Тахуа к югу от Агадеса.

Финальным звеном в цепи перевозок мигрантов до Алжира и Ливии выступали тубу. Если до Агадеса и Тахуа мигранты добирались организованно, на автобусах, то путь через Сахару осуществлялся на пикапах и внедорожниках, за рулем которых и были тубу, выполнявшие функции перевозчиков (*passeurs*). Они же играли роль посредников (*cocheurs*) – тех, с кем мигранты договаривались, чтобы попасть в число пассажиров⁴. Такое распределение труда объяснялось тем, что пограничный переход Туммо со стороны Ливии контролировали именно тубу. Таким образом, была выстроена система организованных перевозок и рэкеты мигрантов в Нигере, которая одновременно выступала инструментом кооптации и умиротворения региона. Стоит отметить, что в отличие от юго-запада Нигера, который оказался втянут в тренд дестабилизации и растущего джихадизма, Агадес – несмотря на близость к нестабильному Азаваду – не стал новым очагом терроризма в Сахеле.

Однако международное давление на Нигер, которое привело к принятию закона 2015 г. о криминализации перевозки мигрантов, привело к реструктурированию потоков⁵. Город Агадес во многом потерял свою роль в качестве основного транзитного хаба – маршрут перевозки мигрантов сместился на восток. Главными проигравшими в связи с этим были обычные туареги, которые потеряли источник доходов в виде сервисной инфраструктуры города, а также «сборов» с мигрантов на пути в Агадес. Своего рода компенсацией со стороны Ниамея стало разрешение вести кустарную добычу золота на месторождениях Чибаракатен и Джадо⁶. Однако наиболее концентрированно и организованно кустарная добыча ведется именно в Чибаракатене; контроль за ней осуществляет С. Ибрахим, принадлежащий к клану кель эуэй конфедерации кель эйр⁷. Ранее он был крупной фигурой в наркотрафике и перевозках мигрантов. В то же время правительство Нигера периодически проводило рейды на месторождении Джадо, где в основном добычу вели тубу⁸. Подобная политика свидетельствует о стремлении Ниамея поддерживать определенный этнический баланс

1 Molenaar 2017.

2 Ibid.

3 Ibid.

4 Flore Berger, Alice Fereday, Matt Herbert, Emadeddin Badi, Rupert Horsley, "Human Smuggling and Trafficking in North Africa and the Sahel – 2024," Global Initiative, October 7, 2024, accessed February 4, 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/human-smuggling-and-trafficking-in-the-sahel-2024/>.

5 "Niger: Loi No. 2015-36 Du 26 Mai 2015 Relative Au Trafic Illicite de Migrants (Niger: Law No. 2015-36 of May 26, 2015 Relating to the Illicit Trafficking of Migrants)," Refworld, accessed February 4, 2025, <https://www.refworld.org/legal/legislation/natleg-bod/2015/fr/123771>.

6 Mathieu Pellerin, "Beyond the 'Wild West': The Gold Rush in Northern Niger," Small Arms Survey, June 15, 2017, accessed February 4, 2025, <https://www.smallarmssurvey.org/resource/beyond-wild-west-gold-rush-northern-niger>.

7 Raineri 2020.

8 Pellerin 2017.

на севере страны. Однако это также свидетельствует о существенном уровне интеграции туарегских лидеров в нигерскую элиту. В очередной раз это показывает, как появление трафика или ресурса предоставляет актерам возможность пересмотреть свои взаимодействия с другими актерами в рамках конфликтной политэкономии.

Приход к власти военных в 2023 г. принципиальным образом не изменил экосистему нелегальных потоков на севере Нигера. Отмена закона о криминализации перевозок мигрантов не привела к восстановлению потока через Агадес¹. Однако в конечном счете экосистема нелегальных потоков поддерживается со стороны правительства и сохраняет этнический баланс на севере страны. Мигранты и кустарно добытое золото идут в Ливию, где дальше мигранты стремятся попасть в Европу, в то время как золото из Ливии попадает в ОАЭ². Отметим также появление нового вида наркотрафика, в некотором роде эксклюзивного для Нигера – трафика трамадола. Хабом для этого дешевого опиата выступают города Тахуа и Маради³. Примечательно, что зачастую перевозка трамадола осуществляется вместе с нелегальной транспортировкой мигрантов.

Важно отметить, что закрытие южных границ Нигера в результате конфликта со странами ЭКОВАС, который спустя полтора года остается неурегулированным, негативно отражается на нелегальных потоках – как синтетических наркотиков, так и мигрантов. Однако, в отличие от севера Мали и юга Ливии, север Нигера остается относительно стабильным. Свержение президента М. Базума, этнического араба из племени авляд сулейман, также не привело к появлению вооруженной оппозиции на севере страны, что опять-таки демонстрирует устойчивость сложившегося этнического баланса, основанного на теневых экономических потоках.

Ливия

Ситуация на юге Ливии коренным образом отличается от положения дел на севере Мали и на севере Нигера. Во-первых, Ливия представляет собой не транзитную точку, а скорее хаб дистрибуции нелегального трафика: кокаина и других наркотиков, мигрантов, золота. Исключение составляет лишь трафик оружия, для которого юг Ливии является именно транзитной зоной. Во-вторых, на юге Ливии на протяжении достаточно долгого времени отсутствовал фактор государственных акторов: борьба за трафик шла между негосударственными игроками, вооруженными группировками и племенами. Более того, в случае Ливии конфликт имеет существенно более выраженный этнический характер: противостояние идет между арабами, тубу и туарегами Феццана.

Тубу, туареги и арабы юга Феццана – в первую очередь, племя авляд сулейман – были маргинализированы во времена Ливийской Джамахирии. Туареги

1 "Au Niger, La Junte Abroge Une Loi Contre Les Trafiquants de Migrants (In Niger, the Junta Repeals a Law Against Migrant Traffickers)," Jeune Afrique, accessed February 4, 2025, <https://www.jeuneafrique.com/1508833/politique/au-niger-la-junte-abroge-une-loi-contre-les-trafiquants-de-migrants/>.

2 Raineri 2020.

3 Jason Eligh, Lucia Bird Ruiz Benitez de Lugo, Lyes Tagziria, Mouhamadou Kane, "Diffusion, Diversion, Displacement – but Not Disruption," Institute for Security Studies, February 15, 2024, accessed February 4, 2025, <https://issafrica.org/research/books-and-other-publications/diffusion-diversion-displacement-but-not-disruption>.

и в особенности тубу выступали в качестве инструментов экспансионистской политики М. Каддафи в 1980-е гг. во время ливийско-чадской войны. М. Каддафи также провозгласил Ливию родиной туарегов, стремясь завлечь больше бойцов из Нигера и Мали в «Исламский легион» для поддержки боевых действий в Чаде¹. Однако после поражения в 1987 г. ситуация существенно изменилась. Тубу и туареги стали люмпенизированным классом Ливии, выступая в виде чернорабочих; они не имели документов и подвергались дискриминации со стороны силовых структур и арабского населения в целом². Однако если туарегам был предоставлен статус наемников в силовой системе Джамахирии, тубу оказались в самом низу социальной иерархии. В свою очередь, авляд сулейман постигла схожая с туарегами участь: после их возвращения из Нигера в Ливию по инициативе М. Каддафи они потеряли благосклонность лидера Джамахирии, поскольку их интересы столкнулись с интересами племени лидера Джамахирии – каддафы³.

Ливийская гражданская война 2011 г. привела к резкой перемене баланса сил в Феццане. Тубу – в подавляющем большинстве принадлежащие к племени теда, которое проживает по обе стороны ливийско-нигерской границы, – создали ряд вооруженных группировок, которые воевали против лояльных М. Каддафи сил, в том числе против туарегов, проживавших в Убари и Гате⁴. Впоследствии в 2012 г. тубу создали зонтичную военно-политическую группировку «Фронт тубу по спасению Ливии» под руководством И. Абдельмаджид Мансура, которая начала оспаривать контроль над Себхой у авляд сулейман⁵. В первые годы посткаддафийской Ливии тубу смогли сосредоточить существенное влияние, в особенности – в районе ливийско-нигерской границы. Своеобразной базой операций для тубу выступал Мурзук⁶. Он представлял собой перевалочный пункт для субсахарских мигрантов на пути к Себхе. Кроме того, тубу контролировали кустарную добычу на золотых месторождениях вдоль ливийско-нигерской границы⁷. По договоренности с Триполи ополчения тубу также охраняли месторождение Шарара на юго-западе⁸.

Сложные отношения сложились у тубу с туарегами. В сентябре 2014 г. вооруженные группировки «Фронта тубу» предприняли попытку захвата Убари – одного из центров туарегской общины Ливии⁹. После первоначального успеха туареги при поддержке бригад Мисураты, в частности «Третьей силы», смогли отбить го-

1 Marsh 2017

2 Asma Saïd, "L'ethnie Toubou à l'heure de La Révolution. Les Toubous Dans Le Conflit Libyen (3/5). Les Affrontements Inter-Ethniques: Toubous vs/ Touaregs (The Toubou Ethnic Group at the Time of the Revolution. The Toubou in the Libyan Conflict (3/5). Inter-Ethnic Clashes: Toubou vs. Tuareg)," Les clés du Moyen-Orient, September 25, 2020, accessed February 4, 2025, <https://www.lescledumoyenorient.com/L-ethnie-Toubou-a-l-heure-de-la-revolution-Les-Toubous-dans-le-conflit-libyen-3.html>.

3 Asma Saïd, "L'ethnie Toubou à l'heure de La Révolution. Les Toubous Dans Le Conflit Libyen (5/5). Les Affrontements Inter-Ethniques: Toubous vs/ Tribus Arabes (The Toubou Ethnic Group at the Time of the Revolution. The Toubou in the Libyan Conflict (5/5). Inter-Ethnic Clashes: Toubou vs. Arab Tribes)," Les clés du Moyen-Orient, October 12, 2020, accessed February 4, 2025, <https://www.lescledumoyenorient.com/L-ethnie-Toubou-a-l-heure-de-la-revolution-Les-Toubous-dans-le-conflit-libyen-5.html#nh2>.

4 Asma Saïd, "L'ethnie Toubou à l'heure de La Révolution. Les Toubous Dans Le Conflit Libyen (1/5) (The Toubou Ethnic Group at the Time of the Revolution. The Toubou in the Libyan Conflict (1/5))," Les clés du Moyen-Orient, May 8, 2020, accessed February 4, 2025, <https://www.lescledumoyenorient.com/L-ethnie-Toubou-a-l-heure-de-la-revolution-Les-Toubous-dans-le-conflit-libyen-1.html>.

5 Ibid.

6 Jérôme Tubiana, Claudio Gramizzi, "Lost in Trans-Nation: Tubu and Other Armed Groups and Smugglers along Libya's Southern Border," Small Arms Survey, December 15, 2018, accessed February 4, 2025, <https://www.smallarmssurvey.org/resource/lost-trans-nation-tubu-and-other-armed-groups-and-smugglers-along-libyas-southern-border>.

7 Ibid.

8 Rebecca Murray, "Southern Libya Destabilized: The Case of Ubari," Small Arms Survey, April 15, 2017, accessed February 4, 2025, <https://www.smallarmssurvey.org/resource/southern-libya-destabilized-case-ubari>.

9 Ibid.

род, который после дальнейших стычек все же перешел под контроль тубу. Туареги были вытеснены к Гату. Одновременно с этим продолжались конфликты между тубу и арабскими племенами, авляд сулейман, а также магарха. Ситуация коренным образом изменилась в 2019 г., когда ЛНА начала широкомасштабное наступление в регионе, которое было направлено в первую очередь на взятие под контроль нефтяных месторождений Шарара и Эль-Филь, но также на установление контроля над границей, в частности – над перемещениями между Ливией, Нигером и Чадом повстанцев-тубу из Чада¹. Действия ЛНА носили ярко выраженный этнический характер: приход сил Х. Хафтара приветствовался арабскими племенами, в то время как тубу и часть туарегов заключили перемирие, чтобы противостоять наступлению ЛНА в Убари, который им так и не удалось удержать. Стоит отметить, что существенное число ливийских туарегских лидеров поддержало ЛНА²; по состоянию на 2024 г. можно сделать вывод об их кооптации силами Х. Хафтара.

По итогам столкновений 2019–2020 гг. Ливийская национальная армия смогла взять под контроль Гат, Гадамес, Убари, Себху и Мурзук³. Однако выйти на ливийско-нигерскую границу ЛНА так и не удалось: она осталась под контролем тубу. Тубу остаются главными перевозчиками мигрантов и кустарно добытого золота; через них также идет трафик трамадола из Нигера⁴. Трафик, который идет через перевал Сальвадор, по большей части контролируют арабские племена авляд сулейман, магарха, второстепенную роль играют ливийские туареги⁵. В последнее время также наметился тренд на централизацию присутствия ЛНА в Феццане: 128-я бригада, которая во многом состоит из арабских племен Феццана, в первую очередь авляд сулейман, была переименована в 15-ю мотострелковую дивизию, а на место командира бригады Х. Аз-Задимы, тесно связанного с авляд сулейман, был назначен ставленник семьи Хафтаров – Бен Иса Мухаммад Салих аль-Маджри⁶. В сущности, аналогично ситуации в Мали и Нигере государственный актор стремится поставить под больший контроль нелегальные потоки (мигранты, золото, наркотики) и прибыль от них.

Роль нелегальных потоков в контексте политэкономии сахельского конфликта

Возвращаясь к теории Ф. ле Бийона и ее применимости в контексте сахельского конфликта, нельзя не заметить своего рода «эмансипирующий» эффект появления возможностей по организации нелегальных групп на территории Мали, Нигера и Ливии. Рискованные перевозки кокаина и каннабиса, опасная кустарная добыча золота ввиду постоянной угрозы нападения бандитов, перевозки мигрантов вне дорог и по пустыне в обход силовиков и французских воен-

1 Asma Saïd, "L'ethnie Toubou à l'heure de La Révolution. Les Toubous Dans Le Conflit Libyen (5/5). Les Affrontements Inter-Ethniques : Toubous vs/Tribus Arabes (The Toubou Ethnic Group at the Time of the Revolution. The Toubou in the Libyan Conflict (5/5). Inter-Ethnic Clashes: Toubou vs. Arab Tribes)," Les clés du Moyen-Orient, October 12, 2020, accessed February 4, 2025. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/L-ethnie-Toubou-a-l-heure-de-la-revolution-Les-Toubous-dans-le-conflit-libyen-5.html#nh2>.

2 "Tuareg Tribes Praise Government Initiatives in South Libya," Libya Review, March 12, 2024, accessed February 4, 2025, <https://libyareview.com/42371/tuareg-tribes-praise-government-initiatives-in-south-libya/>.

3 "Libya, Live UA Map," accessed February 4, 2025, <https://libya.liveuamap.com/>.

4 Tubiana, Gramizzi 2018.

5 Micallef, Bish 2019.

6 "Libya: Haftar yuqyl al-liwa' az-Zaadima min qiyadat al-liwa' 128 [Libya: Haftar Dismisses Major General Al-Zadma from Command of the 128th Brigade]," Nova News, January 13, 2025, accessed February 4, 2025, <https://rb.gy/9c5694>.

ных – подобный бизнес на крови и страданиях использовался племенами Сахеля не только для финансирования собственной вооруженной борьбы, но в целом для пересмотра собственного положения в социально-экономической иерархии своих регионов. Стоит отметить, что во многом это им удалось. Говорить о доминировании «благородных» туарегских и арабских кланов в Азаваде более не приходится. Власти Нигера вынуждены закрывать глаза на трафик, реализуемый туарегами, арабами и тубу. Ливийские тубу, несмотря на продолжающийся конфликт с ЛНА, занимают существенно более значимую роль в страновом балансе сил.

Безусловно, необходимо отметить, что доходы от нелегального трафика составили основу существования вооруженных групп во всех трех рассматриваемых районах. Фактически они и «конвенциональная контрабанда» стали чуть ли не единственным средством к существованию в контексте распада прежней модели отгонного животноводства, которой промышляли эти племена. Как таковое отсутствие границ между Мали, Нигером и Ливией создает благодатную почву для разного рода нелегальных трафиков и формирует крайне низкий порог для входа нового вида потока, что видно на примере трафика трамадола. Тем самым феномен этих потоков становится шире политэкономии конфликта: потоки в целом формируют основу экономического существования пограничных с Сахарой регионов. В некотором роде это возвращение на много веков назад – только в настоящем случае основу транссахарской торговли составляет не только золото и люди, но также наркотики.

Наконец, стоит отметить тренд на большее вовлечение государственных акторов в нелегальные потоки. У этого процесса есть ряд причин: перехват контроля над потоками лишает доходов от них противостоящие сахельским правительствам вооруженные группировки и предоставляет для самих же государств новые источники дохода. Однако, в свою очередь, это ведет к еще большему укоренению подобного рода потоков в экономиках этих государств в ущерб поиску новых точек экономического развития.

Заключение

Данная статья была направлена на то, чтобы проиллюстрировать современный феномен транссахарской нелегальной торговли, в особенности его взаимосвязь с конфликтом в Сахеле и влияние на поведение различных этнических группировок. Безусловно, тема транссахарских потоков и в целом теневой экономики Сахеля значительно шире. Отдельная конфликтная экосистема существует в «районе трех границ» между Мали, Нигером и Буркина-Фасо; в районе озера Чад; на западе Сахеля, в районе Мавритании и Сенегала. Эти географические сюжеты остаются для будущих исследований.

Принципиально важным представляется определенное переворачивание исследовательской оптики в нашей статье. Нелегальные потоки являются не только инструментом в руках вооруженных группировок – они создают для них принципиально иные экономические и политические возможности, которые существенно меняют расклад сил в их регионах действия и их положение в социально-экономической иерархии. По аналогии с уже упомянутыми

нами антропологическими исследованиями по Мали перспективным является изучение антропологии нелегальных потоков в Феццане и регионе Агадес.

Отметим, что феномен нелегальных потоков не является принципиально новым. Контрабанда, которой кочевые племена Сахеля начали заниматься в 1970–1980-е гг., априори является нелегальной; однако, даже если говорить о наркотрафике и трафике мигрантов, то во многом они предшествовали началу общерегионального конфликта в 2012 году. Тем не менее, как показывает пример Мали, потоки выступили одним из движущих фактора конфликта; в то же время случай Нигера демонстрирует, как кооптация этих потоков помогла существенно снизить конфликтность в регионе.

Стоит отметить существенную устойчивость маршрутов нелегальных потоков, которые смогли выдержать весьма интенсивные боестолкновения. Примечателен и факт специализации маршрутов, который можно выразить фразой «чем нелегальнее, тем сложнее»: кокаин – через труднопроходимый горный перевал; мигранты, золото и дешевые синтетические наркотики в виде лекарств – через пограничные переходы. Эта устойчивость в конечном счете говорит о заинтересованности целой плеяды игроков в сохранении этих маршрутов незаконного трафика.

Как уже отмечалось выше, в Мали, Нигере и Ливии очевиден тренд на кооптацию нелегальных потоков или вовсе постановку их под прямой контроль со стороны государственных акторов. Это происходит несмотря на значительные усилия со стороны международного сообщества по остановке этих потоков. В определенной степени это свидетельствует о высокой степени укоренения этих трафиков и принятии сахельскими государствами своей «транзитной» роли. Это свидетельствует как о неуспешности международных инструментов борьбы с этими трафиками, так и об отсутствии viable экономических альтернатив такого рода источникам доходов для народов и государств региона.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Кузнецов, В.А. «Потаенные тропы Туниса»: жить и рассказывать революцию. М.: Институт востоковедения РАН, ГАУГН-Пресс, 2018.

Kuznetsov, Vasily A. *Tunisia's Hidden Paths: Living and Telling the Revolution*. Moscow: Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, GAUGN-Press, 2018 [In Russian].

Матвеев, И.А. Политэкономика Сирии в конфликте: в 2 т. Т. 2: Трудный путь к восстановлению / отв. ред. В.А. Кузнецов. М.: ИВ РАН, 2022.

Matveyev, Igor A. *The Political Economy of Syria in Conflict: in 2 vols. Vol. 2. The Hard Road to Reconstruction*, edited by Vasily A. Kuznetsov. Moscow: Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, 2022 [In Russian].

Степанова, Е.А. Роль наркобизнеса в политэкономии конфликтов и терроризма. М.: Весь мир, 2005.

Stepanova, Ekaterina A. *The Role of Illicit Drug Business in the Political Economy of Conflict and Terrorism*. Moscow: Ves' Mir, 2005.

Bencherif, Adib, and Aurélie Campana. "Alliances of Convenience: Assessing the Dynamics of the Malian Insurgency." In *Islamism and Social Movements*

in North Africa, the Sahel and Beyond, edited by Aurélie Campana and Cédric Jourde, 115–134. New York: Routledge, 2018.

Bøås, Morten, and Liv Elin Torheim. "The Trouble in Mali—Corruption, Collusion, Resistance." *Third World Quarterly* 34, no. 7 (August 2013): 1279–1292. <https://doi.org/10.1080/01436597.2013.824647>.

Guichaoua, Yvan. "Tuareg Militancy and the Sahelian Shock Waves of the Libya Revolution." In *The Libyan Revolution and its Aftermath*, edited by Peter Cole, and Brian McQuinn, 321–335. London: Hurst, 2015.

Guichaoua, Yvan. *Circumstantial Alliances and Loose Loyalties in Rebellion Making: The Case of Tuareg Insurgency in Northern Niger (2007–2009)*. MICROCON Research Working Paper 20. Brighton: MICROCON, 2009.

Hassan, Hamdy. "The Salvador Pass Dilemma: Security, Violence, and the Paradox of Governance in the Sahel's Borderlands." *International Journal of Clinical Surgery* 3, no. 6 (2024). <https://doi.org/10.31579/2834-5118/057>.

Hinkel, Thomas. *Smuggling and Conflict Complexity in Mali: A Socio-Economic Approach*. The University of St Andrews: Thesis, PhD Doctor of Philosophy, 2024.

Julien, Simon. "The Sahel as a Drug Transit Zone: Actors and Political Consequences." *Hérodote* 142, no. 3 (2011): 125–142.

Lacher, Wolfram. *Libya's Fragmentation: Structure and Process in Violent Conflict*. Bloomsbury Publishing, 2020.

Le Billon, Philippe. *Wars of Plunder: Conflicts, Profits and the Politics of Resources*. Oxford: Oxford University Press, 2014.

Lecocq, Baz. *Disputed Desert: Decolonisation, Competing Nationalisms and Tuareg Rebellions in Northern Mali*. Leiden: Brill, 2010.

Lounnas, Djallil. *The Links between Jihadi Organizations and Illegal Trafficking in the Sahel*. MENARA Working Papers, 2018.

Mangan, Fiona. *Illicit Drug Trafficking and Use in Libya*. United States Institute of Peace, 2020.

Marsh, Nicholas. "Brothers Came Back with Weapons: The Effects of Arms Proliferation from Libya." *Prism* 6, no. 4 (2017): 78–97.

Micallef, Mark. *Shifting Sands – Libya's Changing Drug Trafficking Dynamics on the Coastal and Desert Borders*. Background Paper Commissioned by the EMCDDA for the EU Drug Markets Report, 2019.

Molenaar, Fransje. *Irregular Migration and Human Smuggling Networks in Niger*. Clingendael CRU Reports, February, 2017.

Niang, Amy. "Ransoming, Compensatory Violence, and Humanitarianism in the Sahel." *Alternatives* 39, no. 4 (2014): 231–251. <https://doi.org/10.1177/0304375415574451>.

Okoli, Al Chukwuma. "The State and Complex Threat Syndrome in the Sahel: Conflict, Crime, and Terror." *Society* 61, no. 5 (2024): 479–488. <https://dx.doi.org/10.1007/s12115-024-01021-4>.

Okon, Enoch Ndem, Victor Ojakorotu, and Iwara Eno Iwara. "Criminal Entrepreneurs and the Security Crisis in African Sahel." *Journal of Somali Studies: Research on Somalia and the Greater Horn of African Countries* 11, no. 2 (2024): 27–48. <https://dx.doi.org/10.31920/2056-5682/2024/v11n2a2>.

Raineri, Luca, and Francesco Strazzari. "Drug Smuggling and the Stability of Fragile States. The Diverging Trajectories of Mali and Niger." *Journal of Intervention and Statebuilding* 16, no. 2 (2022): 222–239. <https://dx.doi.org/10.1080/17502977.2021.1896207>.

Raineri, Luca, and Francesco Strazzari. "The Data That We Do (Not) Have: Studying Drug Trafficking and Organised Crime in Africa." *Trends in Organized Crime* 26, no. 4 (2023): 358–378. <https://doi.org/10.1007/s12117-023-09482-5>.

Raineri, Luca. "Gold Mining in the Sahara-Sahel: The Political Geography of State-Making and Unmaking." *The International Spectator* 55, no. 4 (2020): 100–117. <https://doi.org/10.1080/03932729.2020.1833475>.

Rizk, Joelle. "Exploring the Nexus between Armed Groups and the Trafficking and Smuggling of Human Beings in the Central Sahel and Libya." *Studies in Conflict, Terrorism* 47, no. 7 (2021): 1–21. <https://doi.org/10.1080/1057610X.2021.2002687>.

Scheele, Judith. *Smugglers and Saints of the Sahara: Regional Connectivity in the Twentieth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139135412>.

Shaw, Mark, and Peter Tinti. *Organized Crime and Illicit Trafficking in Northern Mali. Research Report*. Geneva: The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2014.

Shaw, Mark, and Tuesday Reitano. *The Political Economy of Trafficking and Trade in the Sahara: Instability and Opportunities*. Sahara Knowledge Exchange Paper. Washington, DC, World Bank, 2014.

Thurston, Alexander. *Jihadists of North Africa and the Sahel: Local Politics and Rebel Groups*. Cambridge: Cambridge University Press, 2020.

Weihe, Mattea, Lea Müller-Funk, and Mounkaila Abdou. *How EU Pressure Hampers Circular Migration between Niger and Libya*. Hamburg: German Institute for Global and Area Studies (GIGA), Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien, Institut für Nahost-Studien, 2021.

Сведения об авторах

Григорий Валерьевич Лукьянов,

научный сотрудник Центра арабских и исламских исследований
Института Востоковедения РАН

119017, Россия, Москва, ул. Рождественка, 12

e-mail: glukyanov@hse.ru

Александр Мартиросович Наджаров,

аналитик центра средиземноморских исследований Национального
исследовательского университета «Высшая школа экономики»

119017, Россия, Москва, ул. Малая Ордынка, 17

e-mail: anadzharov@hse.ru

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 10 февраля 2025.

Переработана: 12 марта 2025.

Принята к публикации: 14 марта 2025.

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Лукьянов, Г.В., Наджаров, А.М. Племена и трафик: транссахарские маршруты нелегальной торговли как фактор конфликта в Сахаро-Сахельском регионе // Международная аналитика. 2025. Том 16 (1). С. 125–143.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-125-143>

Tribes and Trafficking: Trans-Saharan Illegal Trade Routes as a Conflict Factor in the Sahara-Sahel Region

ABSTRACT

The conflict in the Sahel that began in 2012 is closely linked to the phenomenon of trans-Saharan illicit trade routes through Mali, Niger and Libya. These routes represent a type of trans-Saharan trade currently composed of a set of traffic: drug traffic, migrant traffic, and traffic in illegally mined gold. This article examines the factor of these flows in the conflict political economy of the Sahel. It is argued that the emergence and intensification of these flows have intensified inter- and intra-ethnic tensions between the main tribes involved in this trade: the Tuareg, Arabs, and Toubou. Using theoretical and methodological insights from the political economy of conflict, the authors show that these flows not only supported the activities of armed ethnic groups, but were themselves an opportunity for traditionally marginalized groups to redefine their position in the socio-economic hierarchy. The article analyzes this phenomenon through the case studies of three interconnected regions: northern Mali (Azawad), northern Niger (Agadez), and southwestern Libya (Fessan). The article also examines the evolution of the geographical routes of illegal flows and the strategies of state actors to co-opt them. The authors conclude that these flows are central not only to the political economy of conflict in the Sahel, but also to the economies of desert regions in general, suggesting the sustainability of the phenomenon of trans-Saharan illicit trade.

KEYWORDS

Mali, Niger, Libya, Sahel, drug trafficking, migration

Authors

Grigory V. Lukyanov,

Research Fellow, Center for Arab and Islamic Studies,
Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Science
12, Rozhdestvenka Street, Moscow, Russia, 107031

e-mail: glukyanov@hse.ru

Alexander M. Nadzharov

Analyst at the Center for Mediterranean Studies, HSE University
17, Malaya Ordynka street, Moscow, Russia, 119017

e-mail: anadzharov@hse.ru

Additional information

Received: February 10, 2025. Revised: March 12, 2025. Accepted: March 14, 2025.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the authors.

For citation

Lukyanov, Grigory V., and Alexander M. Nadzharov. "Tribes and Trafficking:
Trans-Saharan Illegal Trade Routes as a Conflict Factor in the Sahara-Sahel Region."
Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 125–143.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-125-143>

Польша: из транзитной страны в логистический хаб Центральной Европы

Станислав Аркадьевич Кувалдин, ИМЭМО РАН, Москва, Россия

Контактный адрес: kuvaldin35@gmail.com

АННОТАЦИЯ

С начала XXI в. политические элиты Польши предпринимали разнообразные усилия по изменению ее положения как транзитной территории между Германией и Россией, а также снижению зависимости от обоих государств. Особую активность на этом направлении проявляла партия «Право и справедливость», традиционно настроенная против развития сотрудничества как с Россией, так и с Германией. В статье анализируются крупные инфраструктурные проекты Польши последних лет, влияющие на ее логистические возможности. В частности, создание новых маршрутов транспортировки углеводородов, появление новых железнодорожных и автомобильных путей, а также развитие портовой инфраструктуры и прокладка новых водных каналов. В результате проведенного анализа делается вывод о том, что большая часть проектов соответствует общим целям ЕС по повышению связности государств-членов. Значительная стоимость многих из этих проектов позволяет предположить, что они были бы практически не осуществимы без финансовой поддержки структурных фондов ЕС. Это, в частности, подтверждается на примере такого важного проекта, как трасса *Via Carpatia*, задуманная еще в первом десятилетии XXI в., но фактически не строившаяся до появления интереса ЕС к проекту. В этом контексте такие межгосударственные форматы с участием Польши, как Инициатива трех морей, прежде всего инструментом лоббирования внутри ЕС межгосударственных инфраструктурных проектов Центральной и Южной Европы. Одновременно Польша развивает инфраструктуру своих балтийских портов, способных создать конкуренцию контейнерным терминалам Германии в Северном море. При этом запуск некоторых громких инициатив в области развития судоходства скорее продиктован внутривнутриполитическими целями демонстрации заботы о повышении суверенитета Польши и мало обоснован экономически. В целом, усилия Польши направлены на использование преимуществ широкого выхода к Балтийскому морю для создания логистических коридоров в направлении континентальных государств Центральной Европы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Польша, Инициатива трех морей, партия «Право и справедливость», Via Carpatia, Rail Baltica, Baltic Pipe, контейнерные терминалы

Традиционное восприятие Польши как некоего моста между цивилизационно различающимися пространствами Западной и Восточной Европы и более пессимистический взгляд на нее как на традиционное поле битвы держав с Запада и Востока от ее границ содержит указание на географическое положение государства между крупными экономическими и политическими субъектами – Россией и Германией. Данное обстоятельство не может игнорировать ни одно ответственное польское правительство.

Попытки извлечь выгоды из такого положения, равно как и сбалансировать его потенциально неблагоприятные стороны за счет внимания к другим направлениям, составляют важное содержание политики Польши в экономической, военной, дипломатической и иных сферах. В определенной мере это касается логистических и инфраструктурных планов государства, реализуемых в последние годы.

Отдельные аспекты осуществления инфраструктурных проектов Польши, изменяющих сложившиеся в регионе логистические маршруты, находят отражение в публикациях польских исследователей. В частности, достаточно глубоко – из-за актуальности и многоаспектности вопроса – изучены планы создания новых маршрутов доставки в Польшу природного газа, а также взгляды различных политических сил на перспективы снижения энергетической зависимости от России. Здесь можно выделить работы М. Камолы-Чеслик¹ и М. Пашковского².

Среди отечественных публикаций можно отметить статью А. Габарты и А. Журовой, посвященную проблематике развития ТЭК Польши. В ней, в числе прочего, рассматривались вопросы выбора поставщиков импортных энергоносителей, ставшие особенно актуальными в связи с санкционной политикой ЕС³.

Достаточно подробно в научных публикациях рассматривались планы Польши по повышению контроля над своими морскими путями, сопряженные с прокладкой канала через Вислинскую косу. Интерес к этой теме вызван повышенным вниманием, которое до 2023 г. уделяли проекту польские власти, а также непростыми историческими сюжетами, связанными с судоходством вокруг Вислинской (Балтийской) косы и переговорами Польши с советскими и российскими властями по данному вопросу⁴.

Развитие некоторых инфраструктурных проектов, в частности глубоководных контейнерных терминалов, оценивалось с точки зрения сочетания с глобальными инфраструктурными и логистическими инициативами, такими как продвигаемый Китаем проект «Пояс и путь». В этом контексте интерес представляет работа А. Бартошевич и П. Штерлик⁵. Предметом научного анализа становилась и деятельность Инициативы трех морей (ИТМ), ставящей задачу повышения логистической и инфраструктурной связанности региона, который располагается между Балтийским, Адриатическим и Черным морями и в котором важную роль играет Польша. Функционирование этого объединения анализировалось,

1 Kamola-Cieślak 2015.

2 Paszkowski 2021; 2022.

3 Габарта, Журова 2022.

4 Salomon 2018.

5 Bartosiewicz, Szterlik 2022.

в частности, с точки зрения обеспечения геополитических интересов Польши¹. Польские исследователи поднимали также вопрос влияния геополитического соперничества США и Китая на перспективы ИТМ². Роль внешних игроков в реализации инфраструктурных планов Инициативы трех морей и позиции отдельных государств объединения, включая Польшу, в отношении поступающих сигналов подробно рассматривались в посвященной инфраструктурной дипломатии публикации Г. Гргич и соавторов³. Следует отметить также работы российских исследователей, в которых оценивалось влияние проектов ИТМ на повышение геополитической самостоятельности Польши⁴, а также освещалось обсуждение проблематики Инициативы в экспертных центрах Польши⁵.

Ряд крупных инфраструктурных проектов, реализуемых в настоящее время на территории Польши, становились предметом экспертных докладов, в которых анализировались как перспективы проектов, так и возможные эффекты от их осуществления. Хотя некоторые экспертные центры, готовившие данные доклады, в частности Центр анализа имени Ипполита Цегельского, нельзя назвать полностью беспристрастными из-за связи с консервативными политическими силами и поддержки начинаний партии «Право и справедливость» (Пис), собранная ими информация позволяет судить о целях многих проектов.

Достаточно много актуальной информации о реализации различных проектов, о связанных с ними сложностях и о позициях различных политических сил по данным вопросам представлено в польских СМИ, а также на специализированных инфраструктурных порталах.

Задачей настоящей работы является сбор и оценка информации о реализуемых инфраструктурных проектах Польши, их влиянии на улучшение ее логистических позиций, а также определение общего замысла проектов и установление факторов, влияющих на их возникновение и осуществление.

Для достижения данной цели используется анализ стратегических документов и программных деклараций Польши, Европейского союза и других межгосударственных объединений с польским участием; заявлений польских политических сил; материалов польских и международных СМИ, отражающих сюжеты, связанные с реализацией крупных инфраструктурных проектов. Прежде всего выделяются фактические данные о реализуемых программах, источниках финансирования, а также декларируемых целях. Оценки, высказываемые польскими политиками, позволяют выявить инструментальное использование тематики приоритетных направлений развития польской инфраструктуры во внутриполитической жизни, а также значимость тех или иных проектов для разных политических сил. В свою очередь, актуальные материалы СМИ и содержащиеся в них оценки экспертов, а также игроков транспортной и логистической отраслей дают возможность установить фактическое положение дел в части реализации намеченных планов. Значимый контекст задают геополитическое положение государства, а также соответствие или противоречие этих планов действиям

1 Soroka, Stępniewski 2019.

2 Grochmalski et al. 2020.

3 Grgic et al. 2022.

4 Конаныхин 2023.

5 Жуковский 2024.

глобальных игроков, таких как США, Китай, Россия и Европейский союз, что будет рассмотрено в работе.

Переориентация энергетических поставок

Важным направлением усилий польских властей уже в первом десятилетии XXI в. была реализация проектов по диверсификации поставок энергетических ресурсов и снижению энергозависимости от России.

Следует отметить, что поиск возможностей для диверсификации энергопоставок Польша начала еще в годы социализма, когда сформировалась стратегическая зависимость от углеводородов из СССР, связанная в том числе со строительством в 1960-е и 1970-е гг. магистральных нефтепроводов «Дружба». В частности, с 1970-х гг. Польская народная республика (ПНР) развивала нефтеналивные мощности Гданьского порта, использовавшегося не только для поставок нефти из СССР, но и для ее импорта с Ближнего Востока и из других нефтедобывающих регионов¹. К 1979 г. 22,1% нефти закупалось в капиталистических странах, при том что до 1972 г. СССР был единственным экспортером нефти в ПНР².

В первые постсоциалистические десятилетия Польша, по-видимому, не прикладывала специальных усилий к диверсификации энергопоставок. Во всяком случае, в подготовленной в 2014 г. Министерством экономики и Министерством охраны окружающей среды стратегии «Энергетическая безопасность и безопасность окружающей среды» указывается, что от 90 до 95% импортной нефти поступало в Польшу из России³.

В первом десятилетии XXI в. истеблишмент Польши проявлял определенный интерес к созданию альтернативных маршрутов доставки нефти в страну, в частности к строительству нефтепровода Одесса – Броды – Плоцк, дававшего возможность транспортировать нефть из Азербайджана через территорию Украины. Тем не менее противоречивая позиция украинских властей о направлениях использования нефтепровода, а также отдаваемый польскими элитами тех лет приоритет обеспечению надежных и коммерчески выгодных контрактов на приобретение нефти в России привели к свертыванию проекта⁴.

Вопросы диверсификации маршрутов импорта газа (который в социалистическую эпоху ввозился исключительно из СССР) были предметом определенного внимания Варшавы начиная с падения социалистического строя в 1989 году. Несмотря на периодическое обсуждение проектов поставок газа из скандинавских стран, Польша готова была развивать сотрудничество с Россией и, в частности, предоставила свою территорию для строительства газопровода Ямал – Европа (начато в 1996 г., введен в эксплуатацию в 1999 г.), часть поставок

1 Przemysław Ciszak, "Polska odcina się od rosyjskiej ropy. Dywersyfikację zawdzięczamy Gierkowi (Poland is Cutting itself off from Russian Oil. We Owe the Diversification to the Game)," Money.pl, April 1, 2022, accessed March 6, 2025, <https://tinyurl.com/5n7azjrv>.

2 Skórkowska 1984.

3 "Strategia «Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko: perspektywa do 2020 r.» (Strategy 'Energy Security and the Environment: Perspective until 2020')," Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji, accessed March 6, 2025, <https://tinyurl.com/yw734svs>.

4 Paszkowski 2021.

которого предназначалась для снабжения Польши. Такая структура энергопоставок вписывалась в представление о Польше как о транзитной стране на оси Восток – Запад, однако не побуждала правительство к срочному принятию мер. Лишь заключение окончательного соглашения между Россией и Германией в 2006 г. о строительстве газопровода «Северный поток», позволявшего транспортировать российский газ в ФРГ, минуя территорию Польши, а также прекращение Россией в январе 2006 г. поставок газа на Украину в рамках спора с Киевом о закупочной цене и условиях транзита заставили Варшаву задуматься о диверсификации источников поставок¹.

Вскоре в стратегических документах Польши появилось предложение сделать ставку на закупки сжиженного природного газа (СПГ) и было принято решение о возведении крупного СПГ-терминала в порту Свиноуйсьце². Предложение о строительстве терминала по приему СПГ было внесено в период нахождения у власти партии «Право и справедливость», которая в те годы гораздо острее, чем другие крупные партии Польши, смотрела на вопросы экономического сотрудничества с Россией. Тем не менее проект СПГ-терминала относился к немногим вопросам, поддержка которых не зависела от смены правительств в Польше. Избранное в 2007 г. правительство либеральной партии «Гражданская платформа» (ГП) (в коалиции с Польской крестьянской партией), несмотря на крупные разногласия с Пис по многим внешне- и внутривластным вопросам, продолжило поддержку инициативы строительства терминала (получившего распространение название «Газопорт»). Именно правительство ГП заключило первый долгосрочный контракт на импорт СПГ из Катара, рассчитанный на ежегодные поставки 1,3 млрд кубометров газа в течение 20 лет³.

Общей поддержкой правительств противостоящих друг другу партий Пис и ГП пользовались и планы строительства газопровода для получения газа из Скандинавских стран. Хотя лидеры Пис проявляли большую решимость в осуществлении проектов скандинавского газопровода, а правительство ГП до 2014 г. старалось сбалансировать эти планы одновременными договоренностями по поставкам газа из России⁴.

В итоге проект по строительству газопровода из Норвегии *Baltic Pipe*, рассчитанный на поставки 10 млрд кубометров газа в год, был завершен в 2022 году. Тогда же достиг проектной мощности и СПГ-терминал в Свиноуйсьце, рассчитанный на годовой прием 6,2 млрд кубометров газа. В мае 2022 г. вступил в строй интерконнектор *Gas Interconnection Poland-Lithuania (GIPL)*, связавший газопроводные системы Польши и Литвы. Он объединил газовую сеть стран Прибалтики и Финляндии с общеевропейской и предоставил Польше доступ к литовскому терминалу СПГ в Клайпед⁵.

Построенная инфраструктура позволила относительно безболезненно переориентировать Польшу на энергетические потоки, альтернативные российским, а возможности нефтяного терминала в Гданьске позволили полностью заменить

1 Kamola-Cieślak 2015.

2 Ibid.

3 Ibid.

4 Pazkowski 2022.

5 Габарта, Журова 2022, 4.

доминировавшую прежде российскую нефть сырьем из других стран. Согласно данным доклада Польской организации нефтяной промышленности и торговли, в 2023 г. лидирующим поставщиком нефти, обеспечившим 45% импорта, стала Саудовская Аравия; чуть меньшую долю составила нефть, импортированная из Норвегии¹.

Следует отметить, что планы снижения энергетической зависимости от России вписывались в общую стратегию ЕС по повышению устойчивости энергетических систем государств – членов объединения и диверсификации энергетических поставок. В частности, на строительство СПГ-терминала в Свиноуйсьце было привлечено два гранта из Европейского фонда регионального развития в размере 224 и 130 млн евро². Средства на строительство СПГ-терминала выделялись также из операционной программы «Инфраструктура и окружающая среда», финансируемой в рамках Политики сплочения из структурных фондов ЕС³.

Нефтепровод *Baltic Pipe* был включен в список проектов, представляющих общий интерес для всего межгосударственного объединения (*Project of common interest – PCI*), что позволило ему получить безвозвратное финансирование в размере 266,7 млн евро через финансовый инструмент «Объединяя Европу» (*Connecting Europe*)⁴. Этот же инструмент обеспечил частичное финансирование строительства *GIPL*⁵.

С появлением СПГ-терминала, завершением строительства газопровода из Скандинавии и интерконнектора с Литвой в Польше обсуждаются перспективы превращения последней в региональный газовый хаб для стран Центральной Европы и Балтии. Планы создания регионального газового хаба содержатся в ряде стратегических документов, в частности в утвержденной в 2020 г. Стратегии безопасности Республики Польша, а также в принятой в 2021 г. Польской энергетической политике до 2040 года⁶. Перспективы их реализации пока оцениваются экспертами достаточно сдержанно. Этому препятствует, прежде всего, значительная монополизация польского газового рынка, который почти полностью контролируется принадлежащей государству нефтегазовой компанией *ORLEN*⁷.

Инициатива трех морей: планы и фактические возможности

На повышение логистической значимости Польши в регионе Центральной и Восточной Европы направлена реализация многих проектов в рамках межгосударственного объединения Инициатива трех морей. Данное объединение

1 "P.Raport roczny POPiHN. Przemysł i handel naftowy 2023 (Annual Report of POPiHN. Petroleum Industry and Trade 2023)," Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN), 2023, accessed August 3, 2024, <https://popihn.pl/wp-content/uploads/2024/04/RAPORT-ZA-ROK-2023.pdf>.

2 "Energy Union: EU invests to upgrade Polish Liquefied Natural Gas terminal in Świnoujście," European Commission, October 18, 2019, accessed March 6, 2025, https://commission.europa.eu/news/energy-union-eu-invests-upgrade-polish-liquefied-natural-gas-terminal-swinoujscie-2019-10-18_en.

3 Kamola-Cieślak 2015.

4 "Rozliczono unijne wsparcie finansowe dla projektu Baltic Pipe (EU Financial Support for Baltic Pipe Project Cleared)," NBI, December 27, 2023, accessed August 2, 2024, <https://tinyurl.com/4dxs2chw>.

5 Michał Krawiec, "Polska i Litwa połączone gazowo. 'Aspirujemy do pozycji ważnego kraju tranzytowego' (Poland and Lithuania Connected by Gas. 'We Aspire to be an Important Transit Country')," Money.pl, May 5, 2022, accessed March 6, 2025, <https://tinyurl.com/2h5jych8>.

6 Koczan 2022.

7 Tomasz Furman, "Małe szanse na hub gazowy w Polsce. Jakie są bariery? (Little Chance of a Gas Hub in Poland. What are the Barriers?)," Rzeczpospolita, May 24, 2024, accessed March 6, 2025, <https://tinyurl.com/mx38b268>.

функционирует с 2016 г. и включает в себя 13 государств региона: Польшу, Литву, Латвию, Эстонию, Чехию, Венгрию, Словакию, Австрию, Словению, Хорватию, Болгарию, Румынию, Грецию. Целью ИТМ заявлено повышение связности и самодостаточности региона Центральной и Восточной Европы, а также развитие логистического коридора «Север – Юг», призванного объединить страны, выходящие к Балтийскому морю, с черноморским и адриатическим регионами¹. Польша наряду с Хорватией была локомотивом создания Инициативы трех морей.

Участие Польши в Инициативе трех морей принято выделять отечественными исследователями в том числе и потому, что концепция «Междуморья» была достаточно популярна в межвоенной Польше. Согласно этой концепции, Польша должна была стать лидером альянса государств, расположенных между Балтийским и Черным, а в некоторых случаях – Адриатическим морями, и способствовать снижению влияния Германии и России (Советского Союза) на этом пространстве². Наличие подобной традиции исторической мысли побуждает думать об определенном ее отражении и в нынешней Инициативе³. Тем не менее такой замысел вряд ли получил бы поддержку государств региона, если бы не опирался на объективные обстоятельства.

Приоритетные (стратегические) проекты ИТМ с 2018 г. утверждаются на саммитах Инициативы. В настоящее время в этот список входят около 90 межрегиональных проектов в портовой инфраструктуре и транспортных магистралей⁴. К приоритетным проектам, проходящим через территорию Польши, относятся автомобильная трасса *Via Carpatia*, а также железнодорожная магистраль *Rail Baltica*. Эти два проекта выделяются в настоящей работе прежде всего из-за значения, которое придают их реализации в Польше (имея в виду *Via Carpatia*) и в соседних государствах (*Rail Baltica*). В случае *Via Carpatia* речь идет об автомобильной трассе, призванной соединить литовский порт Клайпеда с Салониками в Греции и проходящей недалеко от восточной границы европейского союза, в том числе по восточным воеводствам Польши. *Rail Baltica* – скоростная железнодорожная магистраль с европейским стандартом колеи, которая должна связать государства Балтии (а в перспективе также Финляндию) с общеевропейской железнодорожной сетью.

Оба проекта могут оказать заметное влияние на логистическое значение Польши. Магистраль *Rail Baltica*, призванная преодолеть изоляцию железнодорожной сети государств Балтии внутри ЕС, среди прочего может упростить перемещение грузов между регионом и Польшей.

Значение *Via Carpatia* может быть еще выше, поскольку новая автотрасса, проходящая по восточным окраинам Европейского союза, соединяет государства и территории, которые исторически не были в достаточной мере связаны между собой: до 1914 г. они находились на пограничье Российской и Австро-Венгерской империй, а позже принадлежали к государствам (в случае Польши,

1 “Three Seas Story. Three Seas Summit. Vilnius, Lithuania, 2024,” accessed August 3, 2024, <https://3seas.eu/about/threeseasstory>.

2 Gajowniczek 2004, 79–80.

3 Синицына, Чудакова 2018, 86; Ворожеина 2020, 62.

4 “Priority Projects,” Three Seas Summit, accessed August 3, 2024, <https://3seas.eu/about/progressreport>.

Чехословакии и Литвы), состоявшим не в лучших отношениях между собой¹. Кроме того, появление новой автотрассы меняет историческую ориентацию главных автомобильных дорог Польши, которая прослеживалась и при строительстве автострад уже после ее вступления в ЕС: значительная часть нынешней территории государства до Второй мировой войны входила в состав Германии, и существующая на ней дорожная сеть ориентирована на Берлин, что косвенно влияло на реализуемые в Польше инфраструктурные планы дорожного строительства. По всей видимости, на формировании приоритетных планов возведения дорожной инфраструктуры отражалось в Польше и развитие российско-немецкого экономического сотрудничества в первые два десятилетия XX в., также способствовавшее развитию польской дорожной сети на направлении Восток – Запад².

Тем не менее говорить о самостоятельной роли Инициативы трех морей в реализации инфраструктурных проектов можно лишь в ограниченной степени. В частности, проект *Rail Baltica* включен в список стратегической Трансъевропейской транспортной сети (*TEN-T*) – создаваемой Европейским союзом сети транспортных коридоров объединения. В настоящее время на территории Балтийских государств строительство *Rail Baltica* на 85% финансируется за счет средств ЕС³. При этом реальное состояние строительства железнодорожной трассы по итогам проведенного в 2024 г. аудита, в ходе которого были зафиксированы многократное удорожание инфраструктурного объекта (с первоначальных 5,8 до 23,8 млрд евро) и значительное отставание работ от намеченного графика, означало невозможность завершить проект без специальных решений Брюсселя о готовности его дальнейшего финансирования⁴. Это еще раз подчеркивает, что геополитические соображения, актуализировавшие инициативу *Rail Baltica*, и решимость Европейского союза в ее осуществлении в данном случае являются более важными факторами, чем экономические расчеты.

Via Carpatia находится в перечне приоритетных инвестиций финансового инструмента ЕС *Connecting Europe* с 2018 года⁵. В 2022 г. часть польского участка строящейся *Via Carpatia* была включена в список *Ten-T*⁶. Это означает, что и данный проект должен получить значительные инвестиции из средств Европейского союза. При этом декларация о намерении построить трасу *Via Carpatia* была принята центральноевропейскими государствами еще в 2006 году⁷. Фактически интенсивное строительство трассы началось после включения *Via Carpatia* в списки проектов, финансируемых из средств ЕС. Во всяком случае, в 2021 г. из почти

1 Konrad Bonisławski, "VIA CARPATIA – Szlak komunikacyjny Północ-Południe (VIA CARPATIA-North-South Communication Route)," Ośrodek Analiz Cegielskiego, 2024, accessed March 3, 2025, <https://osrodekanaliz.pl/publikacja/analiza-via-carpatia-szlak-komunikacyjny-polnoc-poludnie/>.

2 Ibid.

3 Bartosz Chmielewski, and Sandra Baniak, "Kolej niskich prędkości. Opóźnienia w realizacji projektu Rail Baltica (Low Speed Rail. Delays in Rail Baltica Project)," OSW, August 16, 2024, accessed March 3, 2025, <https://tinyurl.com/54acmmse>.

4 Chmielewski, Baniak 2024.

5 "Infrastrukturalny 'priorytet dla Polski' o krok bliżej realizacji. Ma połączyć krańce Europy (The Infrastructure 'Priority for Poland' is One Step Closer to Implementation. Connecting the Ends of Europe)," Forbes, June 8, 2018, accessed March 3, 2025, <https://tinyurl.com/mv8tyr7>.

6 "Cała trasa via Carpatia znajdzie się w sieci dróg TEN-T," Ministerstwo Infrastruktury, December 9, 2022, accessed August 3, 2024, <https://tinyurl.com/44uszshu>.

7 "Szlak komunikacyjny „Via Carpatia”: Wpływ na rozwój województwa lubelskiego (Communication Route "Via Carpatia": Impact on the Development of the Lublin Region)," accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/uzr23d25>.

700-километрового участка трасы, который должен пройти по территории Польши, было готово лишь 75 километров¹.

Организация Инициативы трех морей обладает достаточно ограниченными средствами для самостоятельной реализации инфраструктурных проектов. Бюджет созданного в 2018 г. Инвестиционного фонда трех морей составляет чуть более 900 млн евро. При этом главный вклад в 750 млн евро обеспечил польский *Bank Gospodarstwa Krajowego*. Участники из других стран внесли лишь относительно скромные суммы в размере 20 млн евро².

Можно отметить выраженный интерес США к ИТМ, яркими проявлениями которого стали участие 45-го президента США Д. Трампа в саммите организации в Варшаве в 2017 г. и заявление М. Помпео в 2020 г. о готовности США вложить до 1 млрд долл. инфраструктурные проекты стран объединения³. Согласно некоторым оценкам, финансовая инициатива Соединенных Штатов сыграла важную роль в том, что большинство государств – членов ИТМ одобрили идею создания инфраструктурного фонда⁴. Как можно судить по замечаниям М. Помпео, сделанным им в 2020 г., в США рассматривали поддержку организации как один из элементов сдерживания амбиций России и Китая в регионе⁵.

Данная позиция принципиально не изменилась и во время президентства Дж. Байдена. Впрочем, говорить о каких-то значительных шагах, сделанных его администрацией для поддержки Инициативы, не приходится. Между тем в декларациях, принимаемых на саммитах организации, неизменно подчеркивается особая приверженность государств – членов ИТМ трансатлантическому партнерству и усилению присутствия США в регионе⁶.

Таким образом, несмотря на явный интерес Польши к развитию Инициативы трех морей и соответствие целей организации долгосрочным интересам по развитию региональной транспортной и логистической оси «Север – Юг» (в которой Польша в силу географических причин могла бы играть заметную роль), планы объединения сильно зависят от финансирования со стороны структурных фондов ЕС. С этой точки зрения сама Инициатива трех морей выступает скорее как одна из лоббистских структур. Заинтересованность США в развитии ИТМ также можно считать прежде всего инструментом, влияющим на эффективность лоббирования, поскольку реальный финансовый вклад США в инфраструктурные проекты, реализуемые в государствах-членах, остается относительно небольшим.

Германия не проявляет конфронтационной позиции в отношении объединения и имеет в нем фактический статус наблюдателя (государства – партнера). Согласно анализу Польского института международных отношений, согласованность инфраструктурных планов Инициативы с целями ЕС, а также заметное

1 Via Carpatia – stan realizacji (Via Carpatia – Status of Implementation),” Serwis GODDKiA. Archiwum 2021, May 17, 2021, accessed August 2, 2024, <https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/a/41375/Via-Carpatia-stan-realizacji>.

2 “Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza (The Three Seas Initiative Investment Fund),” 3SI Research Center, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/483b9djn>.

3 Grgic et al. 2022, 9.

4 Wilczek, Rudowski 2024, 27.

5 “USA: Pompeo: w świetle wydarzeń na Białorusi wsparcie Trójmorza jeszcze ważniejsze. Gazeta Prawna (Pompeo: in Light of Events in Belarus, Support for the Three Seas is Even More Important),” September 15, 2020, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/y8zwhjdz>.

6 “Joint Declaration of the Ninth Summit of the Three Seas Initiative,” President.pl., April 11, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/mwudaudj>.

экономическое влияние Германии на страны Центральной и Восточной Европы, размещение на территории последних производственных площадок германских фирм и возможное участие Германии в реализации крупных инфраструктурных проектов, связанных с Инициативой трех морей, снижают потенциальные риски для Берлина¹.

Портовые и судоходные проекты на балтийском побережье

Особое место в планах Польши по развитию логистических возможностей занимали проекты расширения и укрепления портовой и судоходной инфраструктуры. Данные планы, реализация которых начала активно осуществляться после 2015 г., в период нахождения у власти ПиС, преследовали цель повышения преимуществ широкого выхода к Балтийскому морю и до определенной степени – безопасности судоходства.

К проектам, направленным главным образом на повышение контроля над судоходными маршрутами, относится строительство канала через польский участок Балтийской (Вислинской) косы. Балтийская коса, отмежевывающая Калининградский (Вислинский) залив от Гданьского залива, разделена между Польшей и Россией. Оконечье косы находится в границах Российской Федерации, что означает ее контроль над выходом в Балтийское море судов из расположенного в Вислинском заливе польского порта Эльблонг по наиболее удобному маршруту. В этой ситуации функции Эльблонга долгие годы сводились преимущественно к обеспечению перевозок внутри Вислинского залива в направлении Калининграда и в обратную сторону. Предметом импорта был прежде всего российский уголь, в Россию же поставлялись главным образом строительные материалы².

В 2006 г. Россия запретила проход польских судов вокруг Балтийской косы, аргументируя запрет тем, что договоры, регулировавшие судоходство в регионе после 1945 г., утратили силу после вступления Польши в ЕС³. Вплоть до 2009 г., пока не было заключено новое соглашение, порт Эльблонг был фактически парализован; объем перевалки снизился до 3 тыс. тонн в год (главным образом, формовочного песка)⁴.

Первоначально обещание прокопать канал через Вислинскую косу активно использовалось партией ПиС в предвыборных кампаниях на Балтийском побережье, а позже, в 2007 г., когда ПиС контролировала правительство, канал был внесен в список инфраструктурных планов государства⁵. В этой связи партия «Гражданская платформа», осуществлявшая исполнительную власть в 2008–2015 гг., была настроена к проекту канала более скептически и, по крайней мере в те годы, не считала, что после заключения соглашения с Россией о судоход-

1 Tomasz Żornaczuk, "Germany and the Three Seas Initiative," PISM, August 22, 2019, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/2399ydsz>.

2 Salomon 2018.

3 Bugajski 2008, 215.

4 Jacek Losik, "Port Morski w Elblągu już czeka na zboże z Ukrainy. Przestanie być 'skazany' na Rosję (The Port of Elbląg is Already Waiting for Grain from Ukraine. Will Stop Being 'Sentenced' to Russia)," Money.pl, September 4, 2022, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/3ry848u2>.

5 Modzielewski 2017, 248–249.

стве в Балтийском проливе следует форсировать строительство канала с крайне сомнительной перспективой окупаемости и определенными экологическими рисками¹.

Строительство началось в 2018 г., в период нахождения у власти ПиС, и финансировалось из государственного бюджета. Церемония открытия канала прошла 17 сентября 2022 г. в присутствии президента Польши А. Дуды, М. Моравецкого, в то время премьер-министра Польши, и председателя ПиС Я. Качиньского². Это само по себе говорит о значении, которое придавали партийные лидеры новому водному пути. Впрочем, до настоящего времени канал, который, согласно проекту, должен иметь глубину 5 метров и пропускать транспорт длиной в 100 метров и шириной в 20 метров, остается доступным лишь для небольших судов и используется почти исключительно в туристических целях. При этом дноуглубительные работы для обеспечения захода в канал крупных коммерческих судов закончатся лишь в 2026 г., а реконструкция Эльблонгского порта, которая позволит ему принимать такие суда, по плану должна завершиться лишь в 2028 году³.

Традиционно скептический настрой «Гражданской платформы» и других польских партий, находящихся в оппозиции к ПиС, по отношению к строительству канала, возможно, проявился и в том, что в июне 2024 г., то есть менее чем через год после того, как ПиС проиграла парламентские выборы, подконтрольная Сейму Верховная контрольная палата (выполняющая функции государственного аудитора) направила в Прокуратуру материалы о нарушениях при строительстве водного пути. В частности, в Палате утверждали, что первоначальная смета строительства в 880 млн злотых (около 205 млн евро) в ходе осуществления работ увеличилась до 1,98 млрд злотых (приблизительно 446 млн евро), что лишило канал экономического смысла⁴.

Как бы то ни было, действующее правительство не свернуло работы по строительству канала и обустройству портовой инфраструктуры Эльблонга. Само же осуществление проекта скорее отражает большое внимание политиков ПиС к вопросам «суверенизации» Польши, а также способности использовать данную тему во внутриполитической жизни, без учета экономической эффективности замысла.

Наряду со строительством спорного с экономической точки зрения канала, правительство Польши в последние годы осуществляло и другие масштабные инвестиции в портовую и судоходную инфраструктуру. Среди таких проектов следует выделить планы развития портов Гданьска и Свиноуйсьце с созданием необходимой инфраструктуры для приема трансокеанских контейнеровозов. В частности, в 2024 г. в Гданьске началось строительство третьего глубоководного контейнерного терминала. Одновременно контейнерный порт с уже

1 Modzielewski 2017, 248–249.

2 "Kanał przez Mierzęję Wiślaną otwarty. Zodiak II przepłynął jako pierwszy (The Canal through the Vistula River is Open. Zodiac II Was the First)," TVN24, September 17, 2022, accessed August 2, 2024, <https://tinyurl.com/mtcbcmk>.

3 Piotr Kozłowski, "Znaczący wzrost ruchu jednostek korzystających z kanału przez Mierzęję Wiślaną. Jest jedno 'ale' (A Significant Increase in the Traffic of Units Using the Channel Through the Vistula River. There is One 'But')," *Gazeta Wyborcza*, August 28, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/4u64bk57>.

4 Katarzyna Kojzar, "NIK idzie do prokuratury. Chodzi o przekop Mierzei Wiślanej, na który rząd PiS wydał 2 mld zł (NIK Goes to the Prosecutor's Office. It is About the Vistula Merzea Trench, for Which the PiS Government Spent PLN 2 billion)," *Oko.press*, June 24, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/bd7vrud2>.

существующими двумя терминалами был переименован в *Baltic Hub*, что отражает определенные амбиции по превращению в важный логистический центр регионального значения. Новый терминал должен обеспечивать прием 1,5 млн стандартных контейнеров в год и позволит напрямую обслуживать крупнейшие трансокеанские контейнеровозы из Восточной и Юго-Восточной Азии (а значит, подобным судам не придется заходить в другие европейские порты для перегрузки контейнеров с назначением в Польшу)¹. Первый глубоководный контейнерный терминал, рассчитанный на годовой оборот в 500 тыс. контейнеров, начал работу в Гданьске в 2007 году. К 2022 г. мощность двух гданьских контейнерных терминалов возросла до 3 млн контейнеров в год².

Развитие мощностей порта преследует цели не только обслуживания польского рынка, но и превращения в хаб для доставки азиатского импорта в страны Центральной Европы, не имеющие выхода к морю. В частности, в 2022 г. *Baltic Hub* совместно с немецким интермодальным оператором *METRANS* запустил прямой железнодорожный маршрут из Гданьска в чешский промышленный центр Острава с поездами, прибывающими в польский порт три раза в неделю. В целом же железнодорожная инфраструктура позволяет перевозить из Гданьска до 750 тыс. контейнеров в год³. Активное развитие Гданьского порта дало основания говорить о возможностях Польши составить конкуренцию немецким портам, прежде всего Гамбургу, и вытеснить Германию в качестве хаба для доставки товаров из Восточной и Юго-Восточной Азии в Центральную Европу. Отчасти это стало возможно на фоне стагнации роста главных контейнерных портов Германии, ориентированных на азиатский импорт – Гамбурга и Бремерхафена, по которым достаточно тяжело ударили последствия финансового кризиса 2008–2009 гг., а также разрушение логистических цепочек после введения коронавирусных ограничений и эскалации украинского кризиса. Тем временем Гданьск активно развивал свою портовую инфраструктуру⁴.

По данным, приводимым А. Бартошевич и П. Штерлик, к 2022 г. почти 40% грузового оборота польско-китайской торговли проходило через Гданьский порт⁵. По мнению исследователей, развитие польских глубоководных портов в Балтийском море само по себе ограничивает перспективы китайской инициативы «Пояс и путь» по доставке грузов трансконтинентальными сухопутными путями. По крайней мере, это касается региона Балтийского моря. В частности, эксперты отмечали затруднения на польско-белорусской границе при перемещении грузов, что сужает возможности сухопутной транспортировки из Китая. С учетом того, что в Польшу прибывают китайские грузы, предназначенные, как правило, для региона Центральной Европы, услуги портового хаба в Гданьске могли оказаться более удобными для этого направления доставки⁶.

1 Ryan Finn, "Baltic Hub kicks off Construction of Third Terminal in Gdańsk Port," *Logistics Manager*, January 9, 2023, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/5hx87rvj>.

2 Ibid.

3 Margherita Bruno, "DCT Gdańsk Launches Rail Connection to Central Europe. Port Technology International," October 4, 2022, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/55yjk3n5>.

4 Piotr Stefaniak, "Port of Gdańsk Compared to Four Largest Container Ports in Europe," *Intermodal News*, April 4, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/3hrx8xw7>.

5 Bartosiewicz, Szterlik 2022, 70.

6 Ibid., 77–78.

Очевидно, что после эскалации украинского конфликта и связанных с этим санкционных мер ЕС транзит через территорию Белоруссии (укладывающийся в традиционную для региона логистическую ось «Восток – Запад») еще более затруднен. Это дополнительно повышает значимость развития возможностей Польши как логистического хаба для Центральной Европы, в том числе исходя из геополитических соображений, связанных со сдерживанием Китая. Согласно данным Главного статистического управления Польши, через порт Гданьска в 2023 г. прошло 14,8 млн тонн транзитных грузов по сравнению с примерно 7 млн тонн в 2015 году¹.

Впрочем, по оценкам руководителя морского управления Гданьского порта Л. Малиновского, сделанным в 2023 г., в настоящее время перспективы расширения логистических возможностей Гданьска объективно ограничены: в Центральной Европе он может конкурировать за доставку грузов для Чехии и Словакии, поскольку странам, расположенным южнее, выгоднее и удобнее использовать адриатические порты – Копер, Триест или Риеку. При этом железнодорожная сеть Чехии в силу исторических особенностей тяготеет в направлении Гамбурга². Л. Малиновский при этом считает, что ввод в строй автотрассы *Via Carpatia* значительно повысит преимущества Гданьского порта для грузов из Словакии, Венгрии, Румынии и Болгарии³.

Не менее амбициозными являются планы Польши по строительству глубоководного контейнерного терминала в порту Свиноуйсьце на северо-западе страны, на границе с Германией. Согласно этим планам, в 2028 г. в Свиноуйсьце должен быть построен новый терминал, который будет рассчитан на доставку грузов трансокеанскими контейнеровозами непосредственно из Азии и который позволит принимать до 2 млн контейнеров в год⁴. Появление нового контейнерного терминала у границы с Германией отвечало амбициозным целям правительства ПиС. В частности, в апреле 2023 г. заместитель министра инфраструктуры Польши заявил в интервью агентству *PAP*, что через шесть или семь лет Свиноуйсьце может «составить серьезную конкуренцию Гамбургу» как главному порту обслуживания трансокеанских контейнеровозов с грузами для региона Балтийского моря⁵. В перспективе порт в Свиноуйсьце также претендует на получение импортных и отправку экспортных грузов для стран Центральной Европы (в частности, Чехии, Венгрии и Словакии), а возможно и для восточных земель Германии и Берлина, для которых Свиноуйсьце может стать ближайшим контейнерным терминалом⁶.

1 "Statistical Yearbook of the Republic of Poland," Statistics Poland, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/48wwwx2h>. P. 521.

2 Robert Przybylski, "Czechom bliżej do Bałtyku czy Adriatyku? (Is the Czech Republic Closer to the Baltic or the Adriatic?)," *Rzeczpospolita*, September 29, 2023, accessed March 5, 2025, <https://logistyka.rp.pl/morski/art39194681-czechom-blizej-do-baltyku-czy-adriatyku>.

3 Ibid.

4 "Swinoujście będzie miało terminal kontenerowy. Rząd nie wycofuje się z tej inwestycji (It Will Have a Container Terminal. The Government is Not Backing Down from This Investment)," *Portal Samorządowy*, February 3, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/mv7a6tzz>.

5 Michał Boroń, "Gróbarczyk: W ciągu 6-7 lat Świnoujście będzie poważną konkurencją dla Hamburga (Gróbarczyk: in 6-7 years Swinoujście will be a Serious Competition for Hamburg)," *Bankier.pl*, April 1, 2023, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/4z-88heb6>.

6 "Port morski w Świnoujściu - znaczenie dla Polski i polskiego transportu (Port of Swinoujście-Importance for Poland and Polish transport)," *E-100 Daily*, May 24, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/3pm8f6ep>.

Стоит отметить, что в ФРГ планы строительства контейнерного терминала критикуются с точки зрения возможных экологических последствий для приграничных природных территорий, входящих в сеть охраняемых участков *Natura 2000*, а также вызывают протест у муниципалитетов соседнего острова Узедом, считающих, что такие перспективы подрывают туристическую привлекательность острова¹. Так или иначе, в настоящее время обеспокоенность германских муниципалитетов пока не трансформировалась в установление на юридическом уровне препятствия для реализации замысла соседнего государства. В свою очередь, истеблишмент Польши, даже после потери Пис парламентского большинства в октябре 2023 г. и формирования правительства либерально-центристской коалиции во главе с «Гражданской платформой», по-прежнему выражает готовность к осуществлению проекта по созданию альтернативного немецким портам экспортно-импортного маршрута для государств Центральной Европы и восточных земель Германии.

При этом если говорить о фактической реализации планов по превращению Польши в логистический хаб, то пока едва ли можно констатировать достижение очевидных и стабильных успехов. В частности, так дело обстоит с автомобильными грузовыми перевозками: значительная часть экспортных и импортных грузов, доставленных польскими транспортировщиками, направлялись в Германию или из Германии (38,8% и 37,1% соответственно)². В железнодорожных перевозках Германия также была главным направлением экспорта. Доля транзитных грузов в перевозках по польским железным дорогам много лет колеблется в районе 3%³. Согласно данным Главного статистического ведомства, количество грузов, перегружаемых в интермодальных терминалах (речь идет в первую очередь о перевалке контейнеров с одного вида транспорта на другой), в 2023 г. сократилось на 10,9% по сравнению с 2022 г. (до 75,4 млн тонн)⁴. Согласно комментарию польского Управления железнодорожного транспорта, спад во многом связан с изменением мировых логистических маршрутов вследствие эскалации вооруженного конфликта на Украине. Кроме того, польские порты увеличили объемы перевозки насыпных грузов из Украины (прежде всего, зерна), что повлияло на перераспределение мощностей⁵. Хотя едва ли можно говорить о закрепившейся тенденции, следует учитывать влияние геополитических обстоятельств на осуществление амбициозных замыслов.

По меньшей мере с 2015 г. (а в некоторых случаях – и раньше) истеблишмент Польши прилагал заметные усилия для того, чтобы компенсировать ее статус

1 Przemysław Ciszak, "Rozbudowa polskiego portu niepokoi Niemców (The Expansion of the Polish Port Worries the Germans)," Money.pl, July 7, 2023, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/4defzkd3>.

2 "Transport - wyniki działalności w 2023 roku (Transport - Results of Operations in 2023)," Statistics Poland, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/24j65b44>.

3 Ibid.

4 "Transport Intermodalny w Polsce 2023 (Intermodal Transport in Poland 2023)," Statistics Poland, August 29, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/nh5aax7x>.

5 Michał Ciechowski, "Transport intermodalny na minusie. Drugi rok z rzędu (Intermodal Transport at Minus. Second Year in a Row), Raport kolejowy, May 6, 2024, accessed March 5, 2025, <https://raportkolejowy.pl/transport-intermodalny-na-minusie-drugi-rok-z-rzedu/>.

транзитной страны для товарных и ресурсных потоков между Россией и Германией, а также снизить зависимость от западного и восточного соседей. На этом направлении Польше удалось перестроить маршруты поставок нефти и природного газа и к 2020-м гг. полностью отказаться от поставок нефти и газа из России, переориентировавшись на импорт СПГ и нефти морским путем через порты Балтийского моря, а также подготовив новый магистральный маршрут *Baltic Pipe* для транспортировки газа с норвежских месторождений по дну Балтийского моря. Проекты оказались осуществимы из-за принципиальной поддержки главными политическими силами Польши снижения энергозависимости от России, а также соответствия данных планов общей стратегии Европейского союза по диверсификации энергетических маршрутов, что позволило привлечь необходимые инвестиции.

Политические элиты Польши подчеркивают стремление развивать логистическое направление «Север – Юг», иными словами, компенсировать транзитное направление «Запад – Восток» между Германией и Россией за счет маршрутов между государствами Балтии и Центральной Европы в направлении Черного и Адриатического морей. Развитие энергетической, транспортной и цифровой инфраструктуры в регионе заявлено целью специально созданного межгосударственного объединения Инициатива трех морей, в которое входит 13 государств Центральной, Восточной и Южной Европы. Название объединения, отсылающее к популярной в межвоенной Польше концепции «Междуморья», и активная роль Польши в объединении дают основания рассуждать о реализации Варшавой давних геополитических планов по превращению в центр влияния на государства, расположенные между Россией и Германией. В данном случае, однако, более рационально говорить о создании лоббистской организации, целью которой является привлечение средств структурных фондов Европейского союза для осуществления крупных инфраструктурных проектов, направленных на повышение недостаточной в настоящее время связности региона по оси «Север – Юг» (что соответствует целям ЕС по улучшению межрегиональной связности объединения).

Как бы то ни было, энергетические и транспортные проекты Польши, а также само развитие транспортной оси «Север – Юг» во многом опираются на использование преимуществ протяженного балтийского побережья и расположенных на нем портов в целях превращения в логистический хаб для не имеющих выхода к морю государств Центральной Европы. Если перспектива создания газового хаба на мощностях терминала СПГ выглядит малоосуществимой, то в случае товарных потоков Польша прикладывает значительные усилия, чтобы стать логистическим центром для экспортируемых морским путем товаров из Азии за счет уже существующих и строящихся контейнерных терминалов в Гданьске и Свиноуйсьце. Данные инициативы предполагают вступление в конкурентную борьбу с расположенными в Германии портовыми контейнерными хабами (в частности, с Гамбургом и Вильгельмсхафеном). В случае успеха, говорить о котором пока преждевременно, данные проекты могут направить на себя часть импортных и экспортных потоков между Центральной Европой и Азией. В целом, планы, в реализации которых заинтересована Польша, должны привести к появлению на ее территории новых маршрутов из региона Балтийского моря вглубь

Центральной Европы. Это в некоторой степени снизит зависимость государства и региона в целом от Германии и повысит его субъектность. Впрочем, учитывая расположение многих германских производств на территории региона, громадный объем взаимной торговли между находящимися в нем странами и ФРГ, невозможность осуществления многих проектов без финансирования из средств ЕС (а значит, согласования интересов государств – участников), а также потенциальную роль германских строительных концернов в реализации инфраструктурных проектов, это едва ли следует считать действительно острым вызовом для Германии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

- Ворожеина, Я.А. Геополитическая картина мира современной Польши // Балтийское измерение. Балтийский регион – регион сотрудничества. Регионы в условиях глобальных изменений. Материалы IV научно-практической конференции. 2020. С. 57–65.
- Vorozheina, Yana. A. "Geopoliticheskaya kartina mira sovremennoi Pol'shi." In *Baltiiskoe izmerenie. Baltiiskii region – region sotrudnichestva. Regiony v usloviyakh global'nykh izmenenii. Materialy IV nauchno-prakticheskoi konferentsii*. 2020. P. 57–65 [In Russian].
- Габарта, А.А., Журова, А.И. Особенности развития топливно-энергетического комплекса Польши // Мировое и национальное хозяйство. 2022. № 2(59). С. 1–22.
- Habarta, Andrzej A., and Alexandra I. Zhurova. "Specific Features of the Development of Polish Energy Sector." *World and National Economy*, no. 2(59) (2022): 1–22 [In Russian].
- Жуковский, И.И. Политико-экономическая проблематика «Инициативы трех морей» в исследовательской повестке польских экспертно-аналитических центров // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер. Гуманитарные и общественные науки. 2024. № 3. С. 81–91. <https://doi.org/10.5922/vestnikhum-2024-3-7>.
- Zhukovskiy, Igor I. "Political and Economic Problems of the 'Three Seas Initiative' on the Research Agenda of Polish Think-Tanks." *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Humanities and Social Science*, no. 3 (2024): 81–91 [In Russian].
- Конаныхин, И.А. Регионализация Восточной Европы через блоковые структуры на примере «Инициативы трех морей» // Дипломатическая служба. 2023. Т. 5. № 5. С. 387–397. <https://doi.org/10.33920/vne-01-2305-02>.
- Konanykhin, I.A. "Regionalization of Eastern Europe through Block Structures on the Example of the Three Seas Initiative." *Diplomatic Service* 5, no. 5 (2023): 387–397 [In Russian].
- Синицына И.С., Чудакова Н.А. Идеологизация внешней политики Польши // Мир Перемен. 2018. № 3. С. 84–89.
- Sinitsina, Irina S., and Natalia A. Chudakova. "Ideologization of Foreign Policy of Poland." *Mir Peremen' (The World of Transformations)*, no. 3 (2018): 84–89 [In Russian].
- Бartosiewicz, Aleksandra, and Paulina Sztetlik. "Belt and Road Initiative vs. Baltic Sea Region. The Perspectives of the Container Transport Market in Poland." *Nova Polityka Wschodnia* 32, no. 1 (2022): 61–81. <https://doi.org/10.15804/npw20223204>.
- Bugajski, Dariusz Rafal. "Prawo do żeglugi w Cieśninie Piławskiej a praktyka międzynarodowa." *Prawo Morskie*, no. XXIV (2008): 209–228.
- Bugajski, Dariusz Rafal. "The Right to Sail in Piławska Straight and International Practice." *Prawo Morskie*, no. XXIV (2008): 209–228. [In Polish].
- Gajowniczek, Tomasz. "Rosja a 'Międzymorze' w polskiej myśli politycznej XX wieku. Wybrane zagadnienia." *Sprawy Wschodnie*, no. 1 (2004): 77–85.
- Gajowniczek, Tomasz. "Russia and the 'Intermarium' in Polish Political Thought of the 20th Century. Selected issues." *Sprawy Wschodnie*, no. 1 (2004): 77–85 [In Polish].
- Grgic, Gorana, Đuro Kolar, and Maja Bašić. "Infrastructure Diplomacy and Strategic Signalling within the Three Seas Initiative." *Journal of Southeast European and Black Sea Studies* 23, no. 2 (2022): 229–249. <https://doi.org/10.1080/14683857.2022.2111803>.
- Grochmalski, Piotr, Piotr Lewandowski, and Paweł Paszak. "US-China Technological Rivalry and Its Implications for the Three Seas Initiative (3SI)." *European Research Studies Journal* XXIII, no. 2 (2020): 840–853. <https://doi.org/10.35808/ersj/1901>.
- Kamola-Cieślak, Małgorzata. "Polityka rządu Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie dywersyfikacji kierunków dostaw gazu ziemnego do Polski po 1989 roku." *Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego* 9, no. 2 (2015): 42–56. <https://doi.org/10.34862/rbm.2015.2.4>.
- Kamola-Cieślak, Małgorzata. "The Policy of the Government of the Polish Republic Regarding the Diversification of the Ways of Delivering Natural Gas to Poland After Year 1989." *Yearbook of International Security* 9, no. 2 (2015): 42–56 [In Polish].
- Koczan, Marcin. "Polska jako hub gazowy – możliwości współpracy z wybranymi państwami Europy Środkowej i Wschodniej." *Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej* 20, no. 4 (2022): 109–130. <https://doi.org/10.36874/RIESW.2022.4.6>.
- Koczan, Marcin. "Poland as a Gas Hub – Opportunities for Cooperation with Selected Countries of Central and Eastern Europe." *Yearbook of the Institute of East-Central Europe* 20, no. 4 (2022): 109–130 [In Polish].
- Modzielewski, Wojciech Tomasz. "Koncepcja przekopu Mierzei Wiślanej – perspektywa liderów krajowych i regionalnych." In *Przywódcy polityczni wobec współczesnych zagrożeń i kryzysów. Wyzwania dla przywódców na poziomach międzynarodowym, krajowym, lokalnym*, edited by Maciej Hartliński, 225–255. INP UWM Olsztyn, 2017.

Modzielewski, Wojciech Tomasz. The Concept of the Vistula Spit Ditch – the Perspective of Leaders of National and Regional Authorities. In *Political Leaders Against Contemporary Threats and Crises. Challenges for Leaders at International, State and Local Levels*, edited by Maciej Hartliński, 225–255. INP UWM Olsztyn, 2017 [In Polish].

Paszkowski, Michał. "Koncepcje dywersyfikacji źródeł i kierunków dostaw ropy naftowej do Polski w myśli politycznej Sojuszu Lewicy Demokratycznej w latach 2001–2005." *Teka of Political Science and International Relations* 16, no. 2 (2021): 37–47. <https://doi.org/10.17951/teka.2021.16.2.37-48>.

Paszkowski, Michał. "Concepts of Diversification of Sources and Directions of Crude Oil Supplies to Poland in the Political Thought of the Democratic Left Alliance in 2001–2005." *Teka of Political Science and International Relations* 16, no. 2 (2021): 37–47 [In Polish].

Paszkowski, Michał. "Polish-Norwegian Cooperation in the Field of Energy Security in the Political Thought of Prawo i Sprawiedliwość (PiS) and Platforma Obywatelska." *Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka*, no. 1 (2022): 101–114. <https://doi.org/10.48269/2451-0718-btip-2022-1-006>.

Salomon, Adam. "Stan obecny i perspektywy rozwoju Portu Elbląg." *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni* 107, no. 107 (2018): 99–115. <https://doi.org/10.26408/107.07>.

Salomon, Adam. "Current State and Development Perspectives of Elbląg Port." *Scientific Journal of Gdynia Maritime University* 107, no. 107 (2018): 99–115 [In Polish].

Skórkowska, Barbara. "Zmiany na światowych rynkach paliwowo-energetycznych i ich wpływ na polskie obroty nośnikami energii." *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Oeconomica*, no. 35 (1984): 67–77.

Skórkowska, Barbara. "Changes in the World Markets of Fuels and Energy and Their Impact on Poland's Trade in Energy Carriers." *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Oeconomica*, no. 35 (1984): 67–77 [In Polish].

Soroka, George, and Tomasz Stępniewski. "The Three Seas Initiative: Geopolitical Determinants and Polish Interests." *Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej* 17, no. 3 (2019): 15–29. <https://doi.org/10.36874/RIESW.2019.3.2>.

Wilczek Julita, and Andrzej Rudowski. *The Three Seas Initiatives Investment Fund. Toward Operationalisation of the Initiative?* Warszawa: Wydawnictwo Naukowe UKSW, 2024.

Сведения об авторе

Станислав Аркадьевич Кувалдин,

к.и.н., научный сотрудник Сектора исследований Европейского союза
Центра европейских исследований ИМЭМО РАН им. Е.М. Примакова
117997, Россия, Москва, ул. Профсоюзная, 23
e-mail: kuvaldin35@gmail.com

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 10 декабря 2024.

Переработана: 10 февраля 2025.

Принята к публикации: 14 февраля 2025.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Кувалдин, С.А. Польша: из транзитной страны в логистический хаб Центральной Европы // *Международная аналитика*. 2025. Том 16 (1). С. 144–161.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-144-161>

Poland: from a Transit Country to a Logistics Hub in Central Europe

ABSTRACT

Starting from the first decade of the 21st century, the political elites of Poland have made various efforts to change its position as a transit territory between Germany and Russia, as well as to reduce dependence on both countries. The 'Law and Justice' party, traditionally opposed to the development of cooperation with both Russia and Germany, was particularly active in this direction. The article analyzes Poland's major infrastructure projects in recent years that affect its logistics capabilities. Specifically, the creation of new routes for transporting hydrocarbons, the emergence of new rail and road networks, the development of port infrastructure, and the construction of new waterways are discussed. The analysis concludes that most of these projects align with the EU's overall goals of improving connectivity among member states. The significant cost of many of these projects suggests that they would have been practically impossible to implement without financial support from EU structural funds. This is particularly evident in the example of the 'Via Carpatia' highway project, which was conceived in the first decade of the 21st century but was not actually developed until the EU showed interest in it. In this context, intergovernmental foreign policy organizations involving Poland, such as the Three Seas Initiative, can be considered primarily as a lobbying tool within the EU for intergovernmental infrastructure projects in Central and Southern Europe. At the same time, Poland is developing the infrastructure of its Baltic ports, which have the potential to compete with Germany's container terminals in the North Sea. The launch of some of Poland's high-profile initiatives in the field of shipping can be seen as primarily driven by domestic political goals aimed at demonstrating a commitment to increasing Poland's sovereignty, rather than being economically justified. Overall, Poland's efforts are focused on leveraging its strategic access to the Baltic Sea to create logistical corridors to continental Central European countries.

KEYWORDS

Poland, Three Seas Initiative, Law and Justice Party, Via Carpatia, Rail Baltica, Baltic Pipe, Container terminals

Author

Stanislav A. Kuvaldin,

PhD (Hist.), Research Fellow, Section of the EU Studies, Center for European Studies,
Primakov Institute of World Economy and International Relations
of the Russian Academy of Sciences (IMEMO RAS)
23, Profsoyuznaya street, Moscow, Russia, 117997
e-mail: kuvaldin35@gmail.com

Additional information

Received: December 10, 2024. Revised: February 10, 2025. Accepted: February 14, 2025.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Kuvaldin, Stanislav A. "Poland: From a Transit Country to a Logistics Hub in Central Europe."
Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 144-161.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-144-161>

Лишение России режима наибольшего благоприятствования в рамках санкционного давления Запада: влияние на торговлю и логистику

Екатерина Яковлевна Арапова, МГИМО МИД России, Москва, Россия
Екатерина Сергеевна Князькина, МГИМО МИД России, Москва, Россия

Контактный адрес: e.s.knyazkina@yandex.ru

АННОТАЦИЯ

В марте 2022 г. на фоне обострения геополитической обстановки ряд стран G7 и их торговых партнеров объявили о приостановке режима наибольшего благоприятствования (РНБ) в отношении импорта из России, соблюдение которого является одним из основополагающих правил многостороннего регулирования торговли в рамках Всемирной торговой организации (ВТО). В статье проведен качественный анализ роли РНБ в современной системе правил международной торговли, а также влияния решения о приостановке действия РНБ на российскую внешнюю торговлю и логистику. Наиболее значимым направлением экспорта среди стран, приостановивших РНБ в отношении импорта из России, является ЕС. Установлено, что помимо ТЭК, отраслями, испытавшими наибольшее сокращение поставок в ЕС, являются черная и цветная металлургия, производство драгоценных металлов, производство древесины и изделий из нее. Одновременно прослеживается важный тренд, когда, предполагая дальнейшую санкционную эскалацию, в 2022 г. отдельные санкционеры (в первую очередь, государства ЕС) демонстрировали рост импорта отдельных категорий товаров в стоимостном выражении. Это касалось, прежде всего, металлов – меди, алюминия, никеля и изделий из них, а также удобрений. Статистика 2023 г. демонстрирует более значимое и полномасштабное сокращение российского экспорта в ЕС, которое, однако, сопровождалось значимым компенсаторным действием переориентации России с западных рынков в направлении дружественных партнеров на Востоке (как в 2022-м, так и в 2023 г.). Логистический кризис первых месяцев после начала санкционных атак был по большей части преодолен к концу 2022 года. В относительном выражении наиболее сильный удар был нанесен по грузовым авиаперевозкам, при этом санкции оказались важным фактором переоснащения и оптимизации ключевых логистических узлов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Россия, санкции, внешняя торговля, логистика, разворот на Восток, ВТО, режим наибольшего благоприятствования, несырьевой экспорт, транспортные потоки

Введение

Большинство исследований, посвященных оценке влияния односторонних санкций на российскую экономику, достаточно политизированны и прямолинейны. В то же время даже некоторые исследования западных авторов во главе с аналитикой МВФ признают существенно меньший негативный эффект, который санкции оказали на российскую экономику по сравнению с прогнозами в начале принятия первых широкомасштабных санкционных пакетов¹.

В российской академической литературе существенное число исследований посвящено анализу влияния санкций (как до 2022 г., так и после) на внешнюю торговлю России² и показатели устойчивости системообразующих компаний³. Важная заслуга отечественных исследователей состоит в том, что они раскрывают феномен «ловушки большой страны», с которой столкнулась санкционная политика недружественных государств. Суть ее состоит в том, что ограничения поставок ключевых товарных позиций, по которым Россия является большой страной, «неминуемо приводит к росту мировых цен, который позволяет финансово компенсировать снижение физических объемов поставок, а также облегчает диверсификацию их географии»⁴. Однако в силу динамичной актуализации и постоянного расширения санкционных режимов (на текущий момент уже принят 16-й санкционный пакет ЕС против России) аналитика санкционных эффектов также нуждается в корректировке. Кроме того, существующие исследования имеют некоторые тематические лакуны.

Во-первых, в большинстве случаев они сосредоточены на прямых негативных аспектах санкций без учета сопутствующих позитивных эффектов (таких как ускорение импортозамещения и внутреннего технологического развития или ускоренной переориентации на конструктивно настроенных и политически дружественных внешнеторговых партнеров) или нейтральных (например, краткосрочном наращивании самими инициаторами закупок критически важных сырьевых позиций в преддверии расширения санкционных пакетов), анализ которых в литературе полностью отсутствует.

Во-вторых, эффекты от всей палитры торговых, финансовых, логистических, технологических ограничений, как правило, рассматриваются совокупно, без попыток выделить «торговый» эффект санкций, связанный с лишением страны режима наибольшего благоприятствования. Безусловно, это в значительной степени связано с методологическими сложностями подобных исследований, проблематичностью отделить исключительно торговые эффекты от финансовых, логистических и проч. Тем не менее данное направление представляется особенно важным в условиях, когда академическая дискуссия об «умном» характере современных санкций, эффективности перехода от всеобъемлющих санкций к точечным ограничениям

1 Demetrius Floudas, "Explaining the Limited Impact of Sanctions on Russia," Institute of International Foreign Law, October 2023, accessed November 15, 2024, https://mpr.a.ub.uni-muenchen.de/122660/1/MPRA_paper_121346.pdf; "World Economic Outlook: A Rocky Recovery," International Monetary Fund, April 2023, accessed December 15, 2024, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/04/11/world-economic-outlook-april-2023>.

2 Ушкалова 2022; Белоусов, Д.Р., Солнцев, О.Г., Михайленко, К.В. О некоторых параметрах среднесрочного прогноза: адаптация к условиям санкций // Центр макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования. 2022. [Электронный ресурс]. URL: http://www.forecast.ru/_Archive/analitics/DB/foreparam2022.pdf.

3 Зайцев, Лощенкова 2023; Земцов, Маскаев 2018.

4 Ушкалова 2022.

фактически зашла в тупик. На протяжении многих лет переход от полномасштабных торговых эмбарго к инструментарию финансовых ограничений, секторальным ограничениям и точечным блокировкам, то есть к «умным» санкциям в отношении отдельных физических и / или юридических лиц, позиционировался как способ минимизации ущерба, нанесенного правам человека или населению в целом, а также гуманитарных последствий для стран-объектов санкционного давления¹ на фоне повышения эффективности санкций². Однако большая часть существующей литературы указывает на сопутствующий гуманитарный ущерб от целевых санкций, а также связанные с этим этические дилеммы³.

Важно и то, что российский санкционный кейс стал ярким примером «гибридизации» санкционной политики и фактически демонстрирует обратный тренд: возвращения к всеобъемлющим санкциям без оглядки на нарушение базовых прав и свобод человека. В таких условиях предпринятая авторами попытка раскрыть суть такого основополагающего принципа санкционного давления, как лишение России режима наибольшего благоприятствования (его правовые основания, с одной стороны, и санкционные эффекты, с другой), а также оценить совокупность разнонаправленных последствий этих действий представляется весьма значимой.

Режим наибольшего благоприятствования и его приостановка в отношении России в 2022 г. государствами – инициаторами санкций

Режим наибольшего благоприятствования (РНБ) наряду с национальным режимом является базовым принципом, обеспечивающим недискриминационный характер международной торговли. Понятие режима наибольшего благоприятствования закреплено в статье 1 Генерального соглашения по тарифам и торговле 1947 г. (далее – ГАТТ)⁴. В соответствии с положениями Марракешского соглашения о создании ВТО (далее – Марракешское соглашение), применение государствами-членами принципа РНБ в полном объеме является обязательным для всех государств-членов. Условия членства в ВТО не предусматривают возможности выборочного акцепта соглашений, представленных в приложениях к Марракешскому соглашению.

Безусловность принципа РНБ подтверждена и Органом по разрешению споров ВТО (ОРС ВТО): так, в споре «ЕС – Тарифные преференции» Апелляционный орган отметил, что РНБ – это «фундаментальный элемент ГАТТ», «один из оплотов ВТО»⁵, из чего следует безотзывность принципа РНБ для членов ВТО.

1 Clara Portela, "The EU's Use of 'Targeted' Sanctions Evaluating Effectiveness," CEPS Working Documents, no. 391, March 2014, accessed December 20, 2024, <https://www.ceps.eu/ceps-publications/eus-use-targeted-sanctions-evaluating-effectiveness/>; Shagabutdinova and Berejikian 2007; Drezner 2015; Ahn and Ludema 2017.

2 Tostensen and Bull 2002; Biersteker et al. 2016; S.F. Dizaji, and S.M. Murshed, "The Impact of External Arms Restrictions on Democracy and Conflict in Developing Countries," Working Papers 661, July 2020, International Institute of Social Studies of Erasmus University Rotterdam, accessed December 20, 2024, <https://repub.eur.nl/pub/128245/wp661.pdf>; Dizaji and Ghadamgahi 2021; von Soest and Wahman 2014.

3 Gordon 2019; Elliott 2002; Brzoska 2008; Tierney 2005.

4 "General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)," World Trade Organization, April 15, 1994, accessed September 20, 2024, https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/06-gatt_e.htm.

5 См.: paragraph 101, "Report of the WTO DSB Appellate Body in the EU-Tariff Preferences Dispute," World Trade Organization, April 7, 2024, accessed December 20, 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=Q:/WT/DS/246ABR.pdf&Open=True>.

Несмотря на общий вектор либерализации мировой торговли, некоторые государства продолжают решать задачи собственного экономического развития и внешней политики с помощью мер протекционизма. Это происходит прежде всего потому, что такие меры могут быть приняты точно, быстро, и эффект их принятия, как правило, проявляется в короткие сроки. Основной задачей в этом случае становится выбор способа обоснования принятия подобных решений. Таким способом является, в частности, применение статей XX и XXI ГАТТ, статьи XIV ГАТС¹ и статьи 73(b) ТРИПС². Статья XX позволяет применение мер, необходимых для защиты общественной морали; необходимых для защиты жизни или здоровья (человека, животных, растений); относящихся к ввозу или вывозу золота или серебра; принимаемых для охраны национальных предметов художественной, исторической или археологической ценности; относящихся к консервации истощаемых природных ресурсов; существенных для приобретения или распределения дефицитных товаров и др. В свою очередь, статья XXI позволяет государствам-членам предпринимать действия, необходимые для защиты существенных интересов их безопасности, однако не содержит исчерпывающего толкования термина «существенные интересы безопасности», что оставляет пространство для спекуляций, вольных трактовок и использования в качестве инструмента недобросовестной конкуренции.

Наличие у государств – членов ВТО дискреции в принятии подобных решений обусловило использование ими статьи XXI для реализации своих интересов, в том числе в качестве ответной реакции на недружественные действия. Правомерность протекционистских действий в ряде случаев определяется ОРС ВТО³. Так, в августе 2014 г. на фоне роста геополитической напряженности в отношениях между Россией и Украиной и в ответ на принятие рядом государств экономических санкций в отношении России были введены запреты и ограничения ввоза в Россию отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых является государство, принявшее решение о введении экономических санкций в отношении российских юридических и (или) физических лиц или присоединившееся к такому решению. Данное решение было принято Россией в целях обеспечения безопасности⁴. В июле 2016 г. в развитие принятых ранее мер Россией был введен запрет на транзит по ее территории товаров из Украины в Республику Казахстан и Киргизскую Республику⁵. Этот запрет был оспорен Украиной в ВТО, но ОРС ВТО не поддержал Украину, признав действия России соответствующими положениям статьи XXI⁶.

Другим примером является применение в марте 2018 г. президентом США повышенных ввозных пошлин на сталь и алюминий на основании секции

1 "General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)," World Trade Organization, April 15, 1994, accessed December 20, 2024, https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/06-gatt_e.htm.

2 "Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights," World Trade Organization, April, 1994, accessed December 20, 2024, https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/31bis_trips_01_e.htm.

3 Кириленко et al. 2021; Сабельников 2015.

4 Указ Президента Российской Федерации от 06.08.2014 г. № 560 «О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации».

5 Указ Президента Российской Федерации от 01.01.2016 г. № 1 «О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан через территорию Российской Федерации».

6 "DS512. Russia – Measures Concerning Traffic in Transit," WTO, April 26, 2019, accessed December 20, 2024, https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds512_e.htm; Боклан, Шайбуерт 2019.

232 Закона о расширении торговли, позволяющей президенту США применять ввозные пошлины в отношении такого импорта, который угрожает национальной безопасности¹. Это решение США стало предметом обращения Турции в ОРС ВТО в 2018 году. Рассмотрев обстоятельства принятия мер и аргументацию сторон спора, Третья группа пришла к выводу о том, что используемый в статье XXI термин «чрезвычайная ситуация в международных отношениях» подразумевает ситуацию серьезной опасности и напряженности в международных отношениях, которая может оказать существенное влияние на осуществление международного взаимодействия, и не установила, что указанные меры были приняты США в период войны или чрезвычайной ситуации в международных отношениях; соответственно, применение этих мер не может быть оправдано положениями статьи XXI².

Тем не менее возможность использования ограничений в рамках статьи XXI не означает правомерность произвольного отзыва РНБ в торговле с другими государствами – членами ВТО.

14 марта 2022 г. государства «Группы семи» и их союзники, а именно Албания, Австралия, Канада, Европейский союз, Исландия, Япония, Республика Корея, Молдавия, Черногория, Новая Зеландия, Северная Македония, Норвегия, Британия и США направили в ВТО совместное заявление, согласно которому перечисленные страны намереваются принять меры по защите своих существенных интересов безопасности, которые могут включать в себя приостановку предоставления России уступок или выполнения других обязательств перед Россией³.

Ниже приводится список мер, фактически принятых этими государствами:

– 3 марта 2022 г. Канада заявила о приостановке действия режима РНБ в отношении России: вместо применения таможенного тарифа в рамках РНБ к импорту практически всех товаров, происходящих из России, применяется общий тариф по ставке 35% за исключением случаев, когда ставка тарифа в рамках РНБ выше (в этих случаях применяется ставка тарифа в рамках РНБ)⁴. Первоначально мера была установлена на срок 180 дней, но позднее продлена⁵. По состоянию на конец 2024 г. РНБ в одностороннем порядке прекращен.

– 15 марта 2022 г. Британия объявила о прекращении предоставления России режима РНБ при поставках значительного количества товарных позиций путем установления дополнительных ввозных пошлин по ставке 35% сверх ставок действующего тарифа в рамках РНБ⁶. В июне и июле 2022 г. был расширен список

1 "Proclamation 9704 – Adjusting Imports of Aluminum Into the United States," Administration of Donald J. Trump, 2018, accessed December 15, 2024, <https://www.govinfo.gov/content/pkg/DCPD-201800147/pdf/DCPD-201800147.pdf>.

2 "DS564. United States – Certain Measures on Steel and Aluminium Products", January 26, 2023, accessed December 15, 2024, https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds564_e.htm.

3 "Joint Statement on Aggression by the Russian Federation Against Ukraine with the Support of Belarus. WT/GC/244," March 15, 2022, WTO, accessed December 10, 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/GC/244.pdf&Open=True>.

4 "Trade Measures Taken by Canada Against Imports from the Russian Federation. WT/L/1131," WTO, 2022, accessed September 10, 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/L/1131.pdf&Open=True>.

5 "Customs Notice 22-20: Withdrawal of Benefit of the Most-Favoured-Nation Tariff in Respect of Goods that Originate in Belarus and Goods that Originate in Russia," Government of Canada, 2022, accessed December 15, 2024, <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/cn-ad/cn22-20-eng.html>.

6 "Trade Measures Taken by the United Kingdom Against Imports from the Russian Federation. WT/L/1151," WTO, 2022, accessed November 01, 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/L/1151.pdf&Open=True>.

товаров, в отношении импорта которых из КНР не применяется РНБ¹. В заявлении Британии отсутствует указание на временный характер меры.

– 31 марта 2022 г. Австралия объявила об отказе с 25 апреля 2022 г. от предоставления РНБ в отношении импорта товаров, происходящих из России или Белоруссии, путем установления дополнительной ввозной таможенной пошлины в размере 35% в дополнение к пошлинам, которые уже применяются, независимо от тарифной классификации и стоимости товаров². Мера заявлена в качестве временной: приостановка режима РНБ в отношении импорта из России должна была действовать 6 месяцев и завершиться 24 октября 2022 года. Однако позднее срок действия меры был продлен.

– Новая Зеландия, руководствуясь Актом Новой Зеландии о санкциях в отношении России, также приостановила с 25 апреля 2022 г. действие режима РНБ в отношении России путем установления единой ставки ввозной таможенной пошлины в размере 35% в отношении всех товаров, происходящих из России, за исключением товаров стоимостью менее 1 000 новозеландских долларов. Мера заявлена в качестве временной, срок ее действия истекает 17 марта 2025 года³.

– США в марте 2022 г. объявили о намерении лишить Россию статуса страны, в отношении импорта из которой применяется режим наибольшего благоприятствования, и применять к импорту из России общий тариф⁴.

– 21 апреля 2022 г. в Японии вступили в силу дополнения к Временному акту о тарифных мерах, в соответствии с которыми в отношении импорта из России приостановлено действие РНБ, а также введен запрет на импорт некоторых товаров из России⁵. Решение о лишении России РНБ продлевалось дважды, в последний раз – до конца марта 2025 года.

– Европейский союз в марте 2022 г. сообщил об отказе России в статусе наибольшего благоприятствования⁶ и принял решение действовать не посредством повышения импортного тарифа, а через инструментарий санкций, который включает в себя запреты и ограничения импорта и экспорта.

Таким образом, руководствуясь положениями статьи XXI ГАТТ, ряд государств – торговых партнеров России фактически аннулировал одну из основ формирования современной системы международной торговли. Подобные меры применяются не впервые в истории международной торговли, однако решения 2022 г. являются уникальными по широте вовлеченности стран и долгосрочным эффектам не только для непосредственных участников, но и для мировой торговой системы в целом, включая правовые основы ее функционирования и уровень доверия к международным институтам.

1 "Additional Duties on Goods Originating in Russia and Belarus," UK Government, Department for Business and Trade, 2022, accessed October 20, 2024, <https://www.gov.uk/guidance/additional-duties-on-goods-originating-in-russia-and-belarus>.

2 "Trade Measures Taken by Australia Against Imports from the Russian Federation. WT/L/1134," WTO, 2022, accessed December 10, 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:WT/L/1134.pdf&Open=True>.

3 "Trade Measures Taken by New Zealand Against Imports from the Russian Federation. WT/L/1152," WTO, 2022, accessed December 10, 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:WT/L/1152.pdf&Open=True>.

4 Shara Aranoff et al., "Revocation of Russia's Most-Favored-Nation Trade Status: What Companies Need to Know," Global Policy Watch, March 21, 2022, accessed December 15, 2024, <https://www.globalpolicywatch.com/2022/03/revocation-of-russias-most-favored-nation-trade-status-what-companies-need-to-know/>.

5 "Japan Implements Sanction Measures Against Russia," TaxNews, May 24, 2022, accessed December 15, 2024, <https://taxnews.ey.com/news/2022-0824-japan-implements-sanction-measures-against-russia?uAlertID=Sd%2FG8rua1oj6%2FI58EZ2AiA%3D%3D>.

6 "Ukraine: EU Agrees Fourth Package of Restrictive Measures Against Russia," European Commission, 2022, accessed December 15, 2024, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1761.

**Динамика российского экспорта в страны, приостановившие
впоследствии РНБ в отношении импорта из России, до 2022 года**

Среди государств, приостановивших в 2022 г. РНБ в отношении импорта из России, крупнейшим направлением российского несырьевого экспорта являлся ЕС: в досанкционный период его доля составляла 31,1%, в постсанкционные периоды она снизилась, но лидерство ЕС сохранилось. К 2021 г. значительно возросла доля Британии (с 1,7 до 7,2%), относительно стабильны были доли США (3,7–4,5%), Республики Корея (2,1–2,2%) и Японии (1,9–2,0%). Удельный вес остальных стран, приостановивших РНБ в отношении импорта из России в 2022 г., незначителен и не достигает 1% на протяжении всего анализируемого периода (см. *Таблицу 1*).

Таблица 1.

**ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА НЕСЫРЬЕВОГО* ЭКСПОРТА РОССИИ (2010–2021)
GEOGRAPHICAL STRUCTURE OF RUSSIA’S NON-PRIMARY EXPORTS(2010–2021)**

Направление экспорта	Удельный вес в российском несырьевом экспорте, %		
	2010-2013	2014-2017	2018-2021
Все страны	100,0%	100,0%	100,0%
Страны ЕС	31,1%	26,8%	22,6%
Британия	1,7%	1,4%	7,2%
США	4,2%	4,5%	3,7%
Республика Корея	2,2%	2,2%	2,1%
Япония	2,0%	2,0%	1,9%
Норвегия	0,40%	0,38%	0,49%
Молдавия	0,27%	0,26%	0,31%
Канада	0,20%	0,30%	0,21%
Австралия	0,06%	0,05%	0,08%
Албания	0,05%	0,04%	0,05%
Северная Македония	0,02%	0,04%	0,02%
Новая Зеландия	0,004%	0,008%	0,007%
Исландия	0,01%	0,01%	0,01%
Черногория	0,03%	0,02%	0,01%
Совокупно страны, приостановившие в 2022 г. РНБ в отношении импорта из России	42%	38%	39%
Прочие страны	58%	62%	61%

* В качестве несырьевого приняты все категории ТН ВЭД за исключением групп 27 и 99.

Источник: рассчитано авторами на основании данных с официального сайта *International Trade Centre*, <https://www.trademap.org/>.

На страны, приостановившие в 2022 г. РНБ в отношении импорта из России, совокупно приходилось 39% российского несырьевого экспорта. Наиболее значимым удельным весом обладали ЕС (22,9%), Британия (7,2%), США (3,7%), Республика Корея (2,1%) и Япония (1,9%), на остальные страны совокупно приходится 1,2% объема российского несырьевого экспорта. Перечисленные пять акторов стабильно входят в десятку крупнейших направлений российского экспорта, поэтому ограничения несырьевого экспорта в эти страны не могут не иметь значимого торгово-экономического эффекта для России. Для оценки этого эффекта необходимо более детально углубиться в анализ товарной структуры российского экспорта.

Объем российского несырьевого экспорта в ЕС, Британию, США, Республику Корея и Японию имел тенденцию к росту до 2014 г., в 2015–2016 гг. снизился на фоне обострения геополитической обстановки, а в 2017–2021 гг. наметилась тенденция к росту. Это свидетельствует об адаптации российского экспорта к ухудшению условий торговли.

Основными статьями российского экспорта (за исключением минерального топлива) в страны, приостановившие в 2022 г. РНБ в отношении импорта из России, стали: черные металлы; драгоценные металлы; древесина и изделия из нее; медь и изделия из нее; удобрения; алюминий и изделия из него; органические химические соединения; никель и изделия из него; рыба.

До 2022 г. Россия являлась крупнейшим поставщиком продукции черной металлургии в ЕС – ее доля в среднегодовом объеме импорта этой продукции в 2018–2021 гг. составляла 15%. Другими крупными поставщиками являлись Турция и Украина (по 9%), Британия (8%), Индия, Республика Корея и Китай (по 7%). Доли остальных стран-поставщиков не достигали 5%. ЕС импортировал из России стальные полуфабрикаты, плоский металлопрокат, чугун, фасонный прокат, металлолом, ферросплавы. Таким образом, зависимость ЕС от импорта металлургической продукции из России оценивалась как высокая.

Крупнейшими поставщиками черных металлов в США традиционно являются Канада (21% среднегодового объема импорта в 2018–2021 гг.), Бразилия (12%) и Мексика (10%); Россия находилась на 4 месте (7%). США импортировали из России чугун в чушках, полуфабрикаты из железа и нелегированной стали, ферросплавы.

Россия являлась вторым по величине поставщиком в Британию драгоценных и полудрагоценных камней и металлов (14% среднегодового объема импорта за 2018–2021 гг.) после США (15%). Крупными поставщиками являются также Канада (13%) и Швейцария (11%). Британия импортировала из России золото, платину и серебро, из других названных выше стран – преимущественно золото.

Россия являлась крупнейшим поставщиком в ЕС древесины и изделий из нее (21% среднегодового объема импорта за 2018–2021 гг.), основным конкурентом России на рынке ЕС являлся Китай (17%). Россия была крупнейшим поставщиком меди и изделий из нее в ЕС (14% среднегодового объема экспорта за 2018–2021 гг.), значимы также доли Чили (11%), Турции (8%), Британии, Китая и США (по 7%), доли остальных стран не превышают 5%. Кроме того, Россия выступала главным поставщиком удобрений на рынок ЕС (33% среднегодового объема импорта за 2018–2021 гг.), значимы также доли Египта (11%), Марокко (11%), Белоруссии (9%); доли остальных стран не превышают 5%.

Россия также является крупным поставщиком удобрений на рынок США (13% среднегодового объема импорта за 2018–2021 гг.) наряду с Канадой (41%).

Крупнейшим направлением российского экспорта алюминия и изделий из него были страны ЕС (30% среднегодового объема экспорта за 2018–2021 гг.), значимы также доли Турции (12%), Японии (10%), стран ЕАЭС, США и Швейцарии (по 8%), доли остальных стран не достигали 5%. Для ЕС Россия являлась третьим по величине поставщиком алюминия и изделий из него (11% среднегодового объема импорта за 2018–2021 гг.) после Китая (15%) и Норвегии (14%).

Для Японии Россия выступала вторым по величине поставщиком алюминия и изделий из алюминия (12% среднегодового объема импорта за 2018–2021 гг.)

после Китая (23%). Значимы также доли Австралии (11%) и ОАЭ (9%); доли остальных стран не превышали 5%. Соответственно, зависимость Японии от поставок России выше, чем зависимость России от поставок в Японию.

При этом Россия являлась главным поставщиком никеля и изделий из него для ЕС (34% среднегодового объема импорта за 2018–2021 гг.). Для США основным поставщиком является Канада (33%), а Россия занимает 5-е место (6%). Для Молдавии Россия являлась вторым по величине поставщиком (25%) после Венгрии (35%). В импорте Японии доля России составляет всего 1%.

Торговые последствия отзыва РНБ в отношении импорта из России для стран-импортеров

Отказ от РНБ в торговле с Россией обеспечил возможность применения по отношению к ней широкого спектра ограничительных и протекционистских мер – от повышения ставок таможенных пошлин до обширного инструментария экспортного контроля, секторальных санкций и нетарифных ограничений.

На фоне отзыва РНБ происходил резкий спад: в полтора раза по итогам 2022 г., практически в 2 и в 5,5 раз от уровня предыдущего года в 2023 г. и 2024 г., соответственно (в совокупности с 9,5 млрд долл. в 2021 г. до 535,6 млн долл. в 2024 г. по ТН ВЭД 72 и с 516,7 млн долл. до рекордных 3,7 млн долл. за аналогичный период по ТН ВЭД 73). Следует отметить, что в 2021 г. объем поставок продукции черной металлургии из России в ЕС также был рекордным за последние 10 лет – 9,5 млрд долл., предыдущий рекорд был зафиксирован в 2008 г. – 10,8 млрд долл. Сокращение поставок из России в 2022 г. почти на 50% было компенсировано ростом поставок из Турции (на 10%), Республики Корея (60%), Китая (в 2,4 раза), Тайваня (на 56%), Бразилии (2,2 раза), Вьетнама (22%), Японии (84%). Однако в 2023–2024 гг. на фоне общего снижения спроса и экономической стагнации наступил спад и в торговле сырьем с иными поставщиками, хотя при этом поставки изделий из железа и стали (ТН ВЭД 73) в страны-партнеры продолжали расти.

По итогам 2022 г. Россия оставалась в числе крупных поставщиков продукции черной металлургии в ЕС, но уступила лидерство Китаю: в 2022 г. объем поставок продукции черной металлургии в ЕС из Китая на 7% превысил объем импорта из России, хотя по состоянию на 31 декабря 2022 г. в отношении импорта продукции черной металлургии из Китая в ЕС действовало более 10 антидемпинговых мер и проводилось два новых антидемпинговых расследования. В отношении Турции (несмотря на действующее соглашение о таможенном союзе между ЕС и Турцией), Бразилии, Республики Корея (несмотря на действующее соглашение о ЗСТ между ЕС и Республикой Корея), России и Украины также действуют антидемпинговые меры¹.

В целом для российских металлургов 2022 г. характеризовался переориентацией на внутренний рынок и «дружественные» страны. Это повлекло за собой

1 "Semi-annual Report under Article 16.4 of the Agreement European Union (G/ADP/N/377/EU)," WTO, July 1 – December 31, 2022, accessed December 20, 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/G/ADP/N/377/EU.pdf&Open=True>.

сокращение рентабельности металлургической отрасли, что в долгосрочной перспективе может повлечь за собой снижение инвестиций. Снижению рентабельности экспорта способствовало также укрепление рубля. В 2022 г. внутренний спрос обеспечивался благодаря реализации крупных инфраструктурных проектов, государственной поддержке строительной отрасли, восстановлению спроса в транспортном машиностроении (вагоностроение, судостроение, в меньшей степени – автомобилестроение). Реализация инфраструктурных проектов на трубопроводном транспорте способствовала росту производства труб; ряд производителей даже представили рынку инновационные продукты¹. На 28% возрос спрос в сегменте ТЭК в связи с реализацией инвестиционных проектов «Газпрома»; также отмечался прирост спроса в сегменте добычи и обустройства месторождений².

Объем российского экспорта драгоценных и полудрагоценных металлов в Британию (крупнейший рынок сбыта этой продукции для России) сократился в 2022 г. в 6,3 раза относительно 2021 г. и в 4,0 раза относительно среднегодового уровня 2018–2021 годов. В 2023 г. последовало сокращение более чем в 26 раз до минимума в 105,6 млн долл. Снижение импорта из России имело место на фоне общего снижения импорта Британией этой товарной группы, преимущественно за счет золота, платины и серебра. Немаловажным фактором снижения объемов импорта драгоценных металлов являлось снижение общего уровня мировых цен на драгоценные металлы в 2022 г. по сравнению с уровнем 2020–2021 годов. Снижение импорта золота из России было компенсировано ростом импорта из ЮАР, Канады, Казахстана, Филиппин, Франции. В то же время в 2024 г. в стоимостном выражении Британия закупила в 2,3 раза больше золота и платины из России.

Спрос на российскую платину имеет относительно невысокую эластичность: Россия является вторым после ЮАР производителем платины с долей 11%³. Однако в ЮАР с 2022 г. по различным причинам наблюдаются перебои в добыче металлов платиновой группы, и при сохранении промышленного спроса на платину потребляющие страны вынуждены рассматривать закупки платины из России в периоды сокращения предложения со стороны ЮАР.

Объем экспорта драгоценных и полудрагоценных металлов в другие страны, приостановившие РНБ и / или применившие санкции в отношении России, также сократился в 2022 г.: в США – на 20% относительно 2021 г. и дополнительные 39,3% и 24% в 2023 г. и 2024 г., соответственно, в Японию – на 29%, 56% и 9%, соответственно, в Республику Корея – в 5,6 раза в 2022 г. и в 1000 раз до рекордного минимума в 2024 году. Впрочем, для США это сокращение не было значимым в силу, как было отмечено выше, низкого удельного веса России в поставках этих товаров в США. Кроме того, отзыв США РНБ в отношении импорта

- 1 Иванова, М. Как металлургическая отрасль справилась с вызовами 2022 года // Ведомости. 22 марта 2023 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/partner/articles/2023/03/22/967340-metallurgicheskaya-otrasl> (дата обращения 15.10.2024); Григоренко, Ю. Как санкции повлияли на российский рынок стали // ГКМ. 24 апреля 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://gmk.center/posts/kak-sankcii-povliyali-na-rossijskij-rynok-stali/> (дата обращения 15.10.2024).
- 2 Зайнуллин, Е. Сталь не гнется под санкциями // Коммерсант. 31 января 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5797809> (дата обращения 15.11.2024).
- 3 Сангалова, И. Что будет с ценами на платину в 2023 году // Ведомости. 25 января 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/investments/articles/2023/01/25/960324-chto-budet-s-tsenami-na-platinu> (дата обращения 15.10.2024).

из России не распространяется на платину и палладий. Для Японии сокращение импорта платины из России не изменило принципиально географическую структуру импорта (перераспределение поставок не потребовалось в связи со снижением общего объема импорта); Республика Корея увеличила импорт платины из ЮАР и Японии.

В 2022 г. объем российского экспорта древесины и изделий из нее в Японию сократился на 11% по сравнению с 2021 г. и более чем вдвое упал в 2023 г. (восстановившись по итогам 2024 г.), но Россия не являлась главным поставщиком древесины для Японии (основные поставщики – Китай, Канада, Вьетнам, Филиппины), поэтому сокращение поставок из России не оказало значимого влияния на объемы и структуру импорта этой продукции. Объем поставок российской древесины в США сократился в 2022 г. на 32% по сравнению с 2021 г. и упал в 3,5 раза в 2023 г. (и дополнительные 16% в 2024 г.). Однако Россия не являлась главным поставщиком древесины в США (основные поставщики – Канада, Китай, Бразилия). Объем поставок российской древесины в Британию сократился в 2022 г. почти в 5 раз и до рекордно низких отметок (почти в 24 раза по сравнению с уровнем 2022 г.) упал в 2023 году. Объем поставок российской древесины в ЕС сократился на 79% по сравнению с 2021 г. и на 65% по сравнению со среднегодовым уровнем 2018–2021 гг. и упал до уровня статистической погрешности к 2024 году. Россия поставляла в ЕС в основном распиленную древесину, фанеру, топливную древесину и необработанные лесоматериалы, и именно по этим товарным позициям отмечается наибольшее сокращение. Снижение импорта из России компенсировано поставками из США (топливная древесина, распиленная древесина), Китая (фанера), Бразилии (необработанные лесоматериалы, распиленная древесина, фанера).

Российские поставки частично переориентированы на Китай, Узбекистан, Турцию и Республику Корея, где в 2022 г. был зафиксирован рост на 6%, однако в целом российский экспорт древесины, по данным ФТС, сократился в 2022 г. почти на четверть. Отраслевые эксперты предполагают, что в ближайшие 5 лет поставки древесины из России в страны Азии могут вырасти благодаря оживлению строительного сектора, ослаблению антиковидных ограничений в Китае и инвестициям в инфраструктурные проекты¹. Однако логистические затраты могут сделать неконкурентоспособными цены на российскую древесину в этом регионе.

Объем российского экспорта меди и изделий из нее, несмотря на отзыв РНБ в отношении импорта из России, вырос в 2022 г. на 18% со стороны ЕС, упал в 4,5 раза в 2023 г. и достиг минимума в 46 млн долл. в 2024 году. Как было отмечено выше, крупнейшим рынком сбыта российской меди и изделий из нее является ЕС. Одновременно ЕС нарастил закупки меди в Чили, Турции, Британии, Китае и США. Британия также несколько нарастила импорт меди из России в 2022 г., сократив до нуля в 2023–2024 годах. США же практически полностью остановили закупки в 2022–2024 годах.

По данным ФТС, объем российского экспорта удобрений в 2022 г. вырос в 1,5 раза. Россия осталась крупнейшим в мире экспортером удобрений, объем

1 "Asian Development Outlook (ADO) December 2023: Growth Upbeat, Price Pressures Easing," ADB, December 2023, accessed October 11, 2024, <https://www.adb.org/publications/asian-development-outlook-december-2023>.

поставок вырос по всем основным направлениям. Это объясняется тем, что на удобрения не распространялись санкционные ограничения западных государств: потребление удобрений тесно связано с производством пищевых продуктов. Сдерживающими факторами являлись трудности с платежами, логистикой, страхованием, однако это не привело к снижению стоимости экспорта. В 2022 г. закупки ЕС выросли на 18%, Британии – на 78%, США – на 52%. В 2023 г. закупки ЕС упали почти вдвое по сравнению с уровнем 2022 г., Британии – в 5 раз, а в США сокращение было существенно меньше – 16,8% в стоимостном выражении. К 2024 г., однако, закупки ЕС в стоимостном выражении снизились более чем в 4 раза от уровня 2022 г., Британии – в 4,5 раза, в США сокращение оказалось наименьшим – в полтора раза. Следует отметить, что в России действует квота на экспорт удобрений, цель которой – сдерживание роста цен на продовольствие.

Общий объем российского экспорта алюминия и изделий из него вырос в 2022 г. на 7%, несмотря на введенный Австралией запрет на экспорт в Россию глинозема, проблемы с импортом глинозема из Ирландии, прекращение поставок глинозема с Украины.

По данным *Eurostat*, в 2022 г. общий физический объем импорта в ЕС российского алюминия и изделий из него снизился на 4% по сравнению с 2021 годом. При этом объем импорта необработанного алюминия – крупнейшей по физическому объему статьи закупок ЕС (83% общего объема импорта ЕС алюминия и алюминиевой продукции из России в 2022 г.) – вырос на 2%, а средневзвешенная цена импорта тонны необработанного алюминия в евро снизилась на 19%. Отмечается также резкий рост импорта фольги (в 3 раза), алюминиевого лома (на 79%), алюминиевых металлоконструкций (на 45%); одновременно снизился объем импорта алюминиевой проволоки (на 9%), прутков и профилей (на 40%), плоского проката, кроме фольги (на 55%), порошков и чешуек (на 19%), труб (на 53%), емкостей (на 91%), посуды и прочих бытовых принадлежностей (на 76%). В 2023 г. импорт алюминия из России упал почти вдвое, в 2024 г. – в 4 раза по сравнению с уровнем 2023 года.

Объем импорта российского необработанного алюминия Норвегией в 2022 г. сократился на 25%. Россия остается основным поставщиком, но при этом существенно возрос объем импорта из ОАЭ (в 12 раз), Индии (более чем в 600 раз), ЮАР (27%). Вероятнее всего, географическая структура импорта алюминия Норвегией будет изменяться, доля России будет сокращаться.

Импорт США российского алюминия в целом почти не сократился в 2022 г., однако удельный вес России в импорте алюминия США заметно снизился после 2018 г., когда были введены повышенные пошлины на сталь и алюминий. В 2021 г. Россия не входила в пятерку крупнейших поставщиков этой продукции в США, а в 2022 г. – даже в десятку. Уверенность США в отсутствии зависимости от поставок алюминия из России демонстрирует решение о введении 200%-х пошлин на импорт алюминия из России в 2023 году¹. К 2024 г. закупки алюминия упали до рекордного минимума в 2,3 млн долл.

1 Кагалтынов, Э. США введут пошлину в 200% на импорт алюминия из России // Коммерсант, 24 февраля 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5841924#:~:text=C%20марта%20по%20июль%202022,импорта%20алюминиевых%20изделий%20на%20госбезопасность> (дата обращения 15.10.2024).

Япония в 2022 г. сократила объем импорта из России необработанного алюминия на 7% и нарастила объем закупок из ОАЭ на 32%. В 2023 г. было зафиксировано падение импорта алюминия из России в 3,5 раза. Таким образом, Япония частично переориентировала закупки российского алюминия.

По данным ФТС, в 2022 г. стоимостной объем российского экспорта никеля и изделий из никеля возрос почти в 3 раза. Физический объем импорта ЕС российского никеля и изделий из никеля вырос в 2022 г. на 6%. Физический объем экспорта штейна никелевого и агломератов оксидов никеля – основной статьи российского никелевого экспорта в ЕС (70% физического объема экспорта в 2022 г.) – вырос на 27%. Отмечается также рост импорта никелевого лома и отходов (на 22%), прутков и профилей (на 10%); одновременно сократился объем импорта необработанного никеля (24%). Сокращение импорта необработанного никеля из России сопровождалось ростом стоимостного объема импорта этой продукции из США (на 76%). Примечательно, что США в 2022 г. более чем в 2 раза нарастили физический объем импорта необработанного алюминия из России.

Россия остается основным поставщиком никеля в ЕС, но ЕС также наращивает импорт из США, Британии, Канады, ЮАР. В 2023 г. ожидается профицит никеля на мировом рынке (в т.ч. в связи с ростом производства никелевого чугуна в Индонезии)¹, что может усилить конкуренцию на внешних рынках и сделать спрос на российский никель менее эластичным.

В США рост более чем в 2 раза в 2022 г. сменился падением в 13 раз в 2023 г. и нулевыми значениями по итогам 2024 г., в Британии происходило наращивание запасов за счет роста импорта из России в 27 раз в 2022 г. с практически полным отказом от закупок в 2023–2024 годах. Япония демонстрировала почти трехкратный рост импорта никеля в 2022 г., что сменилось падением в 2023 г. и 2024 г. на 23% и почти 50%, соответственно.

Объем экспорта рыбы в 2022 г. вырос на 5%, при этом объем экспорта в «дружественные» страны вырос на 40%². Отдельные «недружественные» страны тоже продолжили наращивать импорт из России: объем импорта Республики Корея из России вырос на 16%. Импорт российской рыбы Японией снизился на 5%, при этом вырос импорт из Чили, США, Китая.

Влияние санкций на грузовые потоки

Санкции оказали существенное влияние на интенсивность грузоперевозок, их стоимость и направления транспортных потоков. Однако с учетом предмета настоящей статьи необходимо отделить эффекты, связанные с лишением России РНБ, от общих санкционных эффектов.

Наибольшее общее влияние оказали закрытие портов ЕС для всего российского флота, запрет доступа в аэропорты ЕС и пролет в воздушном пространстве ЕС, а также ограничения автомобильного транспорта, связанные с запретом операторам автомобильного транспорта, прицепах и полуприцепах

1 Мировой рынок сырья: никель // Газпромбанк инвестиции. 8 января 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://gazprom-bank.investments/blog/economics/market-nickel/> (дата обращения 15.10.2024).

2 Россия в 2022 г. нарастила экспорт рыбной продукции в дружественные страны на 40% // ТАСС. 1 июня 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17899513> (дата обращения 15.10.2024).

перевозить товары в ЕС, включая транзитные перевозки. Финансовые ограничения, связанные с отключением ряда крупнейших российских банков от *SWIFT* и предоставлением страховых услуг, привели к увеличению сроков и стоимости доставки грузов по традиционным направлениям. Наиболее уязвимой оказалась морская логистика. Сроки доставки по некоторым направлениям выросли в два-три раза, а стоимость – на 30%. После прекращения работы по российскому направлению международных контейнерных операторов *Maersk*, *CMA CGM* и *MSC* тарифы за доставку грузов морем выросли до 20 000 долл. за 40-футовый контейнер¹. В результате индекс тарифов на перевозки морем в 2022 г. составил 110,72, а к 2023 г. он вырос до 119,8 по отношению к предыдущему году.

Таблица 2.

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА
KEY PERFORMANCE INDICATORS OF THE TRANSPORT COMPLEX

Показатели	Единицы измерения	2021	2022	2023
Объем грузооборота по транспортному комплексу:	трлн т-км	3,06	3,07	3,13
Железнодорожный	трлн т-км	2,64	2,64	2,64
Автомобильный	млрд т-км	296,66	319,89	383,30
Морской	млрд т-км	43,90	44,73	46,42
Воздушный	млрд т-км	9,20	2,83	1,72
Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом	тыс ДФЭ	1116,10	893,70	852,9
Грузооборот морских портов России	млн тонн	835,46	841,82	883,77
Индекс тарифов на грузовые перевозки (без трубопроводного транспорта; к соответствующему периоду предыдущего года):	%		113,90	110,52
железнодорожный транспорт	%		114,79	116,02
морской транспорт	%		110,72	119,8
воздушный транспорт	%		110,55	106,21
автомобильный транспорт	%		114,34	107,75

Источник: составлено авторами на основе Докладов о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. за отчетный период 2023 и 2024 годов. Министерство транспорта Российской Федерации, <https://mintrans.gov.ru/documents/11/12749>; <https://mintrans.gov.ru/documents/11/13540>

Одновременно эффект от лишения России РНБ в торговле со странами Запада выразился в изменении географии поставок, которое ведет к развитию альтернативных транспортных коридоров и мультимодальных маршрутов. Произошла переориентация торговых потоков с европейских государств, главным образом в направлении Китая, Казахстана, Грузии, Армении, Индии, Турции, Ирана². Согласно данным «РЖД Бизнес Актив», в январе 2022 г. соотношение перевозок составило: по направлению «Запад» – около 60%, «Восток» – 35%, «Юг» – 5%. В марте 2022 г. это соотношение существенно изменилось: 46% – «Запад» и 50% – «Восток»³. Падение объемов грузооборота было зафиксировано только в отношении авиаперевозок: более чем в 3 раза

1 Храмкин, П. Мнения специалистов по перевозке и предпринимателей // Tinkoff Journal, 20 апреля 2023 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://journal.tinkoff.ru/logistics-2023/> (дата обращения 15.10.2024).

2 Ковалев, Значковская 2024.

3 Покровская et al. 2022.

по итогам 2022 г. и дополнительно в полтора раза в 2023 году. Одновременно объем грузооборота железнодорожным транспортом на протяжении 2021–2023 гг. оставался неизменным, перевозки морским транспортом росли на 1,9% и 3,8%, соответственно, перевозки автомобильным транспортом росли максимальными темпами – 7,8% и 19%, соответственно (см. *Таблицу 2*).

Российские экспортеры начали уходить из портов Прибалтики и увеличивать нагрузку на порты России, происходил перенос грузового запроса с западного направления на восточное. Порты Балтийского бассейна в июле 2022 г. потеряли 76,2% контейнерного оборота; спад перевалки в Большом порту Санкт-Петербурга составил 73%, в Калининграде – 92%, в Усть-Луге – 49%¹. Одновременно контейнерооборот в Арктическом бассейне вырос по итогам месяца на 29,2% к 2021 году, порт Мурманск нарастил перевалку контейнеров на 63%, Архангельск – на 59%². Более активно стала использоваться инфраструктура портов Черного и Каспийского морей. Грузооборот морских портов Каспийского бассейна составил 0,7 млн тонн (рост в 1,6 раза), из них объем перевалки сухих грузов составил 0,5 млн тонн (рост в 2 раза)³. Порт Владивосток вышел на первое место по перевалке контейнеров в 2022 г., прирост перевалки по итогам 2023 г. составил 16,8%. Порт Находка в 2023 г. нарастил перевалку почти в пять раз до 62 тыс. TEU, войдя в десятку лидеров среди российских портов по данным Морцентра-ТЭК⁴.

В первые месяцы 2022 г. на объемах поставок в значительной степени сказывался дефицит провозной мощности. Это касалось и железнодорожного сообщения (в частности, Восточного полигона), и морских портов. Порт Каспийск не был в полной мере готов к оперативной перевалке грузов: не все причалы могли принять торговые суда и разгружать 40-футовые контейнеры, что затрудняло поставки из Ирана. Стремительный рост грузопотока в торговле с Китаем и Индией привел к заторам и увеличению сроков транспортировки через порты Владивостока и Находки.

Уже к началу 2023 г. удалось преодолеть острую фазу кризиса. Появление около 30 новых операторов из разных стран (в частности, *Reel Shipping* из Дубая, *Hueng-A* из Южной Кореи) привело к двукратному снижению общей стоимости контейнерной перевозки морем, дешевле в целом стали и железнодорожные перевозки (в частности, по маршруту Шанхай – Москва).

Выводы

В 2022–2024 гг. на мировую торговлю и мировую экономику, а также экономику и торговлю отдельных стран, в том числе России, оказывали влияние многие значимые факторы. Среди них – санкции в отношении России, торговые ограничения в отношении России, перестройка глобальных цепочек поставок, волатильность мировых рынков сырья и энергоресурсов, восстановление

1 Куренков, Сафронова 2022.

2 Ibid.

3 Топ-10 портов-лидеров контейнерооборота в России в 2023 году // Морские вести России. 20 января 2024. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/107294/> (дата обращения 15.10.2024).

4 Ibid.

экономики после коронакризиса и др. Отделить эффект приостановки РНБ в отношении импорта из России от эффекта других составляющих санкционных пакетов (например, финансовых ограничений) не всегда возможно. Сложности с проведением платежей, страхованием, санкционный комплаенс¹ и оверкомплаенс² бизнеса усиливали эффекты лишения России режима наибольшего благоприятствования.

Наиболее значимым направлением экспорта среди стран, приостановивших РНБ в отношении импорта из России, является ЕС. Отраслями, испытывавшими наибольшее сокращение поставок в ЕС, являются черная и цветная металлургия, производство драгоценных металлов, производство древесины и изделий из нее. В то же время в отношении ни одной из стран или товарных позиций не отмечается полного прекращения экспорта. Таким образом, в настоящий момент влияние приостановки РНБ на российский экспорт в целом нельзя назвать критическим.

Прослеживается важный тренд, когда, предполагая дальнейшую санкционную эскалацию, отдельные санкционеры (в первую очередь, государства ЕС) демонстрировали рост импорта отдельных категорий товаров в стоимостном выражении. Отчасти восходящая динамика определялась существенным ростом цен на фоне санкций, отчасти – желанием на опережение пополнить собственные запасы для минимизации санкционного ущерба (что проявилось в наибольшей степени в 2022 г., в дальнейшем данный эффект пошел на спад). Это касалось в первую очередь металлов – меди, алюминия, никеля и изделий из них, а также удобрений.

Переориентация экспорта на рынки «дружественных» стран имеет ряд важных особенностей, которые необходимо учитывать. Прежде всего, по ряду товарных позиций, на которые оказала влияние приостановка действия РНБ, Россия конкурирует с «дружественными» странами. Так, Китай и Россия являются крупнейшими в мире производителями алюминия. Китай, Индия и Россия входят в пятерку крупнейших производителей стали в мире. Кроме того, географическая переориентация имеет экономический предел: чем ниже стоимость экспортируемого товара, тем более чувствительна цена на этот товар к логистическим затратам. В совокупности это дополнительно свидетельствует о значимости поддержки и развития внутреннего спроса.

Логистический кризис первых месяцев после начала санкционных атак на Россию был по большей части преодолен к концу 2022 года. Дополнительные негативные эффекты последующих лет (2023–2024 гг.) фактически были сведены к минимуму, а кумулятивные эффекты состояли в большей степени в расширении ресурсов альтернативных каналов поставок. В относительном выражении наиболее сильный удар был нанесен по грузовым авиаперевозкам, при этом санкции выступили важным фактором переоснащения и оптимизации ключевых логистических узлов.

1 Под термином «санкционный комплаенс» понимается соблюдение бизнесом (физическими и юридическими лицами) государств – инициаторов санкций и третьих государств тех санкционных ограничений, введение которых закреплено на законодательном уровне государствами-инициаторами санкций.

2 Под термином «санкционных оверкомплаенс» понимается чрезмерное соблюдение бизнесом санкционных ограничений и «перестрахование» рисков непреднамеренного нарушения санкционных режимов даже в отношении сделок и транзакций, на которые действие текущих санкционных режимов не распространяется.

После фактического провала торговых переговоров в рамках Дохийского раунда и кризиса ОРС ВТО массовый отказ от одного из базовых принципов многосторонней системы регулирования торговли без опасения разрушить фундаментальные основы существующего порядка свидетельствует о кризисе, в котором находится система регулирования мировой торговли и ВТО. Вопрос о том, будет ли отменено решение о приостановке РНБ в отношении России после урегулирования украинского кризиса, остается открытым. Вероятно, когда основание для подобного решения будет исчерпано, Россия сможет обратиться с подобным запросом в ВТО либо напрямую к государствам – торговым партнерам, но это будет зависеть от того, насколько важными будут для России рынки этих стран (всех или некоторых из них) в соответствующий момент: экономика и торговля – живой организм, имеющий способность приспосабливаться к изменениям внешней среды.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

- Боклан, Д.С., Шауберт, М.В. Спор Россия – Меры, связанные с транзитом грузов: исторический доклад Третейской группы Органа по разрешению споров ВТО // *Международное правосудие*. 2019. № 2(30). С. 20–30.
- Boklan, Daria S., and Maria V. Shaubert. "Rossiya – Mery, svyazannyye s tranzitom gruzov: istoricheskiy doklad Treteyskoy gruppy Organa po razresheniyu sporov VTO" // *Mezhdunarodnoye pravosudie*, no. 2(30) (2019): 20–30 [In Russian].
- Зайцев, Ю.К., Лощенкова, А.Н. Влияние санкций на деятельность российских компаний из обрабатывающего сектора экономики в период 2014–2021 гг. // *Журнал Новой экономической ассоциации*. 2023. № 3 (60). С. 50–65.
- Zaitsev, Yu. K., and A.N. Loschenkova. "The Impact of Sanctions on the Activities of Russian Companies from the Manufacturing Sector of the Economy in the Period 2014–2021." *Journal of the New Economic Association*, no. 3 (60) (2023): 50–65 [In Russian].
- Земцов, С.П., Маскаев, А.Ф. Быстрорастущие фирмы в России: характеристики и факторы роста // *Инновационная экономика*. 2018. № 6 (236). С. 30–38.
- Zemtsov, Stepan P., and Alexander F. Maskae. "Fast-growing Firms in Russia: Characteristics and Growth Factors." *Innovative Economy*, no. 6 (236) (2018): 30–38 [In Russian].
- Кириленко, В.П., Мишальченко, Ю.В., Щепова, А.Н. Международные правовые и экономические аспекты разрешения споров в рамках ВТО в условиях международной интеграции // *Евразийская интеграция: экономика, право, политика*. 2021. № 2. С. 64–71. <https://doi.org/10.22394/2073-2929-2021-02-64-71>.
- Kirilenko, Victor P., Yuri V. Mishalchenko, and Anastasia N. Shchepova. "International Legal and Economic Aspects of Dispute Resolution within the WTO in the Context of International Integration." *Eurasian integration: Economics, Law, Politics*, no. 2 (2021): 64–71 [In Russian].
- Ковалев, К.Е., Значковская, А.А. Анализ изменения логистических цепочек в период санкционной политики // *Инновационная экономика и общество*. 2024. № 4 (46). С. 18–25.
- Kovalev, Konstantin E., and Anastasia A. Znachkovskaya. "Analysis of Changes of Supply Chains in Terms of Sanction Policy." *Innovative Economics and Society*, no. 4 (46) (2024): 18–25 [In Russian].
- Куренков, П.В., Сафронова, А.А., Герасимова, Е.А., Харитонова, М.Н. Влияние экономических санкций на транспортную логистику Российской Федерации // *Социально-экономический и гуманитарный журнал*. 2022. № 4. С. 83–93. <https://doi.org/10.36718/2500-1825-2022-4-83-93>.
- Kurenkov, Petr V., Anastasia A. Safronova, Elena A. Gerasimova, and Marina N. Kharitonova. "Economic Sanctions Impact on the Russian Federation Transport Logistics." *Socio-economic and Humanitarian Journal*, no. 4 (2022): 83–93 [In Russian].
- Покровская, О.Д., Воробьев, А.А., Мигров, А.А., Шeverdova, М.В., Ульяницкая, В.И., Власенский, А.А. Альтернативная логистика Российской Федерации в условиях западных санкций // *International Journal of Advanced Studies*. 2022. Т. 12. № 4. С. 111–134. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2022-12-4-111-134>.
- Pokrovskaya, Oksana D., Alexander A. Vorobyov, Alexander A. Migrov, Maria V. Sheverdova, Victoria I. Ulyanitskaya, Artem A. Vlasensky. "Alternative Logistics of the Russian Federation under Western Sanctions." *International Journal of Advanced Studies* 12, no. 4 (2022): 111–134 [In Russian].
- Сабельников, Л.В. Система и практика разрешения споров в ВТО // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2015. № 3. С. 59–74.
- Sabelnikov, Leonid V. "The WTO Dispute Settlement System and Practice." *Russian Foreign Economic Journal*, no. 3 (2015): 59–74 [In Russian].
- Ушкалова, Д.И. Внешняя торговля России в условиях санкционного давления // *Журнал Новой экономической ассоциации*. 2022. № 3 (55). С. 218–226. <https://doi.org/10.31737/2221-2264-2022-55-3-14>.
- Ushkalova, Daria. I. "Russia's Foreign Trade under Sanctions Pressure." *Journal of the New Economic Association*, no. 3 (55) (2022): 218–226 [In Russian].
- Gordon, Joy. "The Not So Targeted Instrument of Asset Freezes." *Ethics and International Affairs* 33, no. 3 (2019): 303–314.

Ahn, Daniel, and Rodney Ludema. Measuring Smartness: Understanding the Economic Impact of Targeted Sanctions. *The Office of the Chief Economist (OCE) Working Paper Series*, no. 01 (2017): 1–33.

Biersteker, Thomas, Sue Eckert, and Marcos Tourinho. *Targeted Sanctions: The Impacts and Effectiveness of United Nations Action*. Cambridge: Cambridge University Press, 2016.

Brzoska, Michael. "Measuring the Effectiveness of Arms Embargoes." *Peace Economics, Peace Science and Public Policy* 14, no. 2 (2008): 1–34.

Drezner, Daniel. "Targeted Sanctions in a World of Global Finance." *International Interactions*, no. 41 (2015): 755–764.

Elliott, Kimberly Ann. "Analyzing the Effects of Targeted Sanctions." In *Smart Sanctions*, edited by David Cortright, and George Lopez. New York: Rowman and Littlefield, 2002.

Faraji Dizaji, Sajjad, and Zeinab Sadat Ghadamgahi. *"The Impact of Smart and Non-Smart Sanctions on Government Health Expenditures: Evidence from Developing Resource-Based Countries,"* MPRA Paper 108787, University Library of Munich, Germany, 2021.

Shagabutdinova, Ella, and Jeffrey Berejikian. "Deploying Sanctions while Protecting Human Rights: Are Humanitarian "Smart" Sanctions Effective?" *Journal of Human Rights* 6, no. 1 (2007): 59–74.

Tierney, Dominic. "Irrelevant or Malevolent? UN Arms Embargoes in Civil Wars." *Review of International Studies* 31, no. 4 (2005): 645–664.

Tostensen, Arne, and Beate Bull. "Are Smart Sanctions Feasible?" *World Politics* 54, no. 3 (2022): 373–403.

von Soest, Christian, and Michael Wahman. "Are Democratic Sanctions Really Counterproductive?" *Democratization* 22, no. 6 (2014): 957–980. <https://doi.org/10.1080/13510347.2014.888418>.

Сведения об авторах

Екатерина Яковлевна Арапова,

к.экон.н., ведущий научный сотрудник Института международных исследований,
заместитель декана Факультета международных отношений, МГИМО МИД России
119454, Россия, Москва, пр. Вернадского, 76

e-mail: e.arapova@my.mgimo.ru

Екатерина Сергеевна Князькина,

младший научный сотрудник Института международных исследований,
МГИМО МИД России

119454, Россия, Москва, пр. Вернадского, 76

e-mail: e.s.knyazkina@yandex.ru

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 28 декабря 2024.

Переработана: 4 марта 2025.

Принята к публикации: 7 марта 2025.

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Сведения о финансировании

Статья подготовлена при финансовой поддержке
Института международных исследований МГИМО МИД России, проект № 2025-04-06.

Цитирование

Арапова, Е.Я., Князькина, Е.С. Лишение России режима наибольшего
благоприятствования в рамках санкционного давления Запада: влияние
на торговлю и логистику // *Международная аналитика*. 2025. Том 16 (1). С. 162–181.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-162-181>

Revoking Russia's MFN Status as an Instrument of Western Sanctions Pressure: Impact on Trade and Logistics

ABSTRACT

In March 2022 several G7 countries and their trading partners announced the suspension of the most-favored-nation (MFN) status for imports from Russia. The MFN used to be a fundamental rule of multilateral trade regulation within the World Trade Organization (WTO). The article provides a qualitative analysis of the role of MFN status in the modern international trade system, as well as the impact of the suspension of MFN status on Russian foreign trade and logistics. Among the countries that suspended MFN status for imports from Russia, the European Union (EU) represented the most significant export destination. It was found that, in addition to the energy sector, industries that have experienced the most significant reductions in exports to the EU include ferrous and non-ferrous metals, precious metals production, and timber and wood products manufacturing. At the same time, an important trend is observed: anticipating further sanctions escalation, certain sanctioning countries (primarily EU member states) demonstrated an increase in the import of specific goods in 2022. This primarily concerned metals such as copper, aluminum, nickel, and products made from them, as well as fertilizers. The statistics of 2023 show a more significant and comprehensive reduction in Russian exports to the EU, yet this was accompanied by a significant compensatory effect of Russia's redirecting exports from Western markets towards trade partners in the East (both in 2022 and 2023). The logistics crisis of the first months following the onset of sanctions attacks was largely overcome by the end of 2022. In relative terms, the most severe impact was on air cargo transportation, while sanctions played a key role in the re-equipping and optimization of major railway and sea logistics centres.

KEYWORDS

Russia, sanctions, foreign trade, logistics, pivot to the East, WTO, most-favored-nation status

Authors

Ekaterina Ya. Arapova,

Phd. (Econ.), Leading Researcher, Institute of International Studies,
Deputy Dean of the School of International Relations, MGIMO-University
76, Vernadsky avenue, Moscow, Russia, 119454

e-mail: e.arapova@my.mgimo.ru

Ekaterina S. Knyazkina,

Junior Researcher, Institute of International Studies, MGIMO-University
76, Vernadsky avenue, Moscow, Russia, 119454

e-mail: e.s.knyazkina@yandex.ru

Additional information

Received: December 28, 2024. Revised: March 4, 2025. Accepted: March 7, 2025.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the authors.

Funding

The article was prepared within the framework of a grant
provided by the Institute for International Studies, MGIMO University (no. № 2025-04-06).

For citation

Arapova, Ekaterina Ya., and Ekaterina S. Knyazkina. "Revoking Russia's MFN Status as an Instrument
of Western Sanctions Pressure: Impact on Trade and Logistics."
Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 162–181.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-162-181>

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 североευропейским 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, Pascazio 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-ionian_en.

2 "EUSAIR," EU Strategy for the Adriatic-Ionian Region, accessed December 16, 2024, <https://www.adriatic-ionian.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, Копера, 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 Любляну, 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.

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.
- Bodrovtseva, 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 Geostategic 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>

Трансформация транспортного каркаса Евразии в начале XXI века

Артем Георгиевич Данков, Томский государственный университет,
Томск, Россия

Евгений Владимирович Савкович, Томский государственный университет,
Томск; Новосибирский государственный университет
экономики и управления, Новосибирск, Россия

Контактный адрес: artem.dankov.83@mail.ru

АННОТАЦИЯ

Евразия на протяжении веков играла ключевую роль в формировании глобальных торговых и культурных связей. Транспортные коридоры являлись артериями, по которым циркулировали товары, идеи и люди, определяя экономическое и политическое развитие регионов. На протяжении истории эти коридоры претерпевали значительные трансформации, отражая эволюцию технологий, геополитических реалий и экономических приоритетов. От легендарного Шелкового пути до современных трансконтинентальных маршрутов, история транспортных коридоров Евразии – это история непрерывного развития и адаптации к меняющимся условиям. В статье представлены результаты исследования, главной целью которого был анализ процесса трансформации транспортного каркаса Евразии, который начался после распада СССР и продолжается до сих пор. Анализ проводился с учетом влияния транспортных коридоров на экономическое развитие, оптимизации существующих маршрутов и оценки потенциала развития новых. В основу анализа был положен системный подход – изучение транспортных коридоров как сложных систем, включающих в себя различные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, воздушный и другие), инфраструктуру, логистические центры, таможенные процедуры, законодательную базу. Особое внимание уделено выявлению взаимосвязей между элементами системы и их влияния на функционирование коридоров. Трансформация транспортной системы континента, от железных дорог до контейнеровозов, способствовала экономическому росту, культурному обмену и интеграции стран, но также породила новые вызовы, которые требуют решения в XXI веке. Развитие транспортных коридоров Евразии – это непрерывный процесс, который будет продолжать формировать облик континента и влиять на судьбы народов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

транспортные коридоры, геополитика Евразии, международные отношения

Введение

Евразия на протяжении веков играла ключевую роль в формировании глобальных торговых и культурных связей. Транспортные коридоры являлись артериями, по которым циркулировали товары, идеи и люди, определяя экономическое и политическое развитие регионов. На протяжении истории эти коридоры претерпевали значительные трансформации, отражая эволюцию технологий, геополитических реалий и экономических приоритетов. От легендарного Шелкового пути до современных трансконтинентальных маршрутов, история транспортных коридоров Евразии – это история непрерывного развития и адаптации к меняющимся условиям.

В работе представлены результаты исследования, главной целью которого был анализ процесса трансформации транспортного каркаса Евразии, который начался после распада СССР и продолжается до сих пор. Анализ проводится с учетом влияния транспортных коридоров на экономическое развитие, оптимизации существующих маршрутов и оценки потенциала развития новых. В основу анализа положен системный подход – изучение транспортных коридоров как сложных систем, включающих в себя различные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, воздушный и другие), инфраструктуру, логистические центры, таможенные процедуры, законодательную базу. Особое внимание уделяется выявлению взаимосвязей между элементами системы и их влияния на функционирование коридоров.

Тематика развития транспортных коридоров в Евразии вызывает стабильный интерес со стороны отечественных и зарубежных исследователей. Концептуальные вопросы формирования транспортного каркаса Евразии были затронуты в серии докладов ООН¹, Европейской комиссии², Всемирного банка³, Азиатского банка развития⁴, Валдайского клуба⁵, Фонда «Росконгресс»⁶, Евразийского банка развития⁷, программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)⁸, Координационного комитета по развитию

- 1 "Joint Study on Developing Euro-Asia Transport Linkages," Economic Commission for Europe, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2008, accessed January 13, 2025, https://unece.org/dam/trans/doc/2008/wp5/earl_phase_1_e.pdf; "Euro-Asian Transport Linkages," Economic Commission for Europe, 2012, accessed January 13, 2025, https://unece.org/DAM/trans/main/earl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf; Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией // ЕЭК ООН. Май 2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5earl/ECE-TRANS-265r.pdf> (дата обращения: 13.01.2025); "Report on Best Practices for Effective Transit Transport Corridor Development and Management," UN-OHRLS, 2020, accessed January 13, 2025, https://www.un.org/ohrls/sites/www.un.org.ohrls/files/lldfs_publications/corridor-report_-final_-un-ohrls_28may2020.pdf; "Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of Inland Transport Between Europe and Asia," Economic Commission for Europe, 2019, accessed January 13, 2025, <https://digitallibrary.un.org/record/3813805?v=pdf>.
- 2 "Transport Infrastructure: Second Generation of the Work Plans of the 11 European Coordinators," European Commission, December 2016, accessed January 13, 2025, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/transport-infrastructure-second-generation-work-plans-11-european-coordinators-2017-01-11_en.
- 3 Средний торгово-транспортный коридор // Всемирный банк. Ноябрь 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f75777566fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf> (дата обращения: 13.01.2025).
- 4 "Developing Economic Corridors in South Asia," Asia Development Bank, 2014, accessed January 13, 2025, <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>.
- 5 К Великому океану... 2019.
- 6 Коридор «Север-Юг»: новые возможности для внешней торговли России. Информационно-аналитический дайджест // Росконгресс. Июнь 2024. [Электронный ресурс]. URL: https://cdnweb.roscongress.org/upload/medialibrary/d17/whdqr623l-08m493ajrvatr06v56n0e/koridor_sever_ug_rus.pdf?17174432221297403 (дата обращения: 13.01.2025).
- 7 Винокуров et al. 2024a; Винокуров et al. 2024b.
- 8 Расули, В.М. Транс-афганский транспортный коридор: перспективы для региональной торговли и интеграции. Презентация. 2020. [Электронный ресурс]. URL: https://www.carecprogram.org/uploads/001_101_209_Railway-Dev-Plans-Afghanistan-ru.pdf (дата обращения: 13.01.2025).

Транскаспийского международного транспортного маршрута и многих других международных организаций и институтов.

В научной литературе существует значительное количество трактовок терминов «международный транспортный коридор» (МТК), «транспортный коридор» и «транспортный каркас». Различные интерпретации имеют одну общую черту – они видят в транспортных коридорах возможности расширять взаимодействие между государствами. При всем многообразии определений и интерпретаций, в данной работе используется определение МТК, данное в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. Согласно этому документу, «“международный транспортный коридор” – это совокупность маршрутов, проходящих по территориям государств и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, а также совокупность технологических и организационно-правовых условий осуществления этих перевозок. К международным транспортным коридорам относятся в том числе международные транспортные коридоры “Запад – Восток” и “Север – Юг”, развитие которых нацелено на обеспечение эффективного выхода российских предприятий и организаций на зарубежные рынки, увеличение объемов транзита грузов между Азией и Европой по территории Российской Федерации, рост экспорта транспортных услуг с вовлечением перспективных крупных центров экономического роста и центров экономического роста субъектов Российской Федерации»¹.

Исследования в области развития транспортных коридоров в Евразии можно разделить на две большие группы. В исследованиях из первой группы основное внимание концентрируется на политических аспектах развития транспортного каркаса Евразии. К ней можно отнести работы С.А. Караганова², Д.Б. Малышевой³, С.А. Притчина⁴, Э.Т. Мехдиева и других⁵. Среди зарубежных публикаций к этой группе следует отнести работы Ван Цинсуна, А. Вани, П. Шриваставы и других исследователей⁶. Еще одна группа посвящена изучению, в первую очередь, экономических и инфраструктурных аспектов развития транспортных коридоров. Среди них можно отметить

1 Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // ИНФОРМАВТОДОР. Ноябрь 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/file/8157401> (дата обращения: 13.01.2025).

2 Караганов, С. Мы возвращаемся домой: о движении России к Азии // Международный дискуссионный клуб «Валдай». 10 сентября 2018. [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/domoy-rossiya-aziya/> (дата обращения: 13.01.2025).

3 Малышева 2021; Малышева 2023.

4 Притчин 2022.

5 Савкович, Данков 2011; Подберезкина 2015.

6 Ayjaz Wani, “The Middle Corridor: Reviving Connectivity for EU – Central Asia Trade and India’s Strategic Imperative,” Observer Research Foundation, Occasional Paper no. 449, September 2024, accessed January 15, 2025, <https://www.orfonline.org/public/uploads/posts/pdf/20240912162858.pdf>; Pradeep Srivastava, “Regional Corridors in Regional Cooperation,” Asian Development Bank Economics, Working Paper Series no. 258, July 6, 2011, accessed January 15, 2025, <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28889/ewp-258.pdf>; Wan Qingsong, “Will Central Asia Fall into a “Connectivity War” by Developing the Middle Corridor?,” Observer.com, August 11, 2024, accessed January 15, 2025, <https://news.sina.com.cn/w/2024-08-11/doc-incifrai5584953.shtml> [In Chinese].

исследования А.А. Безбородова¹, К. Рахимова², многих других отечественных³ и зарубежных авторов⁴.

При подготовке статьи изучены нормативно-правовые акты, отчеты и доклады международных организаций, международные соглашения, национальные стратегии и программы развития транспортной инфраструктуры. Обработаны статистические данные о грузообороте, пассажиропотоках, инвестициях в транспортную инфраструктуру для выявления тенденций развития транспортных коридоров и оценки их экономической эффективности. Проведены опросы экспертов в области транспорта, логистики, экономики, геополитики, получены оценки перспектив развития транспортных коридоров, выявлены проблемы и риски. Произведено сравнение транспортных коридоров Евразии между собой по различным критериям (протяженность, пропускная способность, экономическая эффективность, наличие ограничений), выявлены лучшие практики и опыт других стран в развитии транспортных коридоров.

Зарождение и развитие трансконтинентальных связей в Евразии

Начало XX в. ознаменовалось стремительным развитием железнодорожного транспорта. Транссибирская магистраль стала ключевым транспортным коридором, способствуя экономическому росту и освоению Сибири и Дальнего Востока. Бурное железнодорожное строительство в Российской империи способствовало интеграции Средней Азии и Кавказа в единую транспортную систему, стимулируя торговлю и оказывая цивилизующее воздействие.

Вторая половина XX в. ознаменовалась новой волной развития транспортных коридоров. Развитие автомобильного, авиационного и морского транспорта дополнило железнодорожные маршруты, создавая более гибкую и многоуровневую транспортную систему. Появление контейнерных перевозок произвело революцию в логистике, сделав международную торговлю более эффективной и доступной. В условиях холодной войны транспортные коридоры Евразии приобрели геополитическое значение. Развитие транспортных коридоров способствовало укреплению связей между государствами, несмотря на политические разногласия. Именно в период холодной войны была заложена трансъевропейская газотранспортная инфраструктура, которая служила основой многолетнего сотрудничества СССР и России с государствами Европы.

Впрочем, так и не удалось создать полноценную сеть железных и автомобильных дорог, которые соединяли бы всю Евразию. До конца XX в. Транссиб

1 Безбородов, А. Из варяг в Индию: какие перспективы есть у МТК «Север – Юг» // Группа компаний «РБК». 30 мая 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/industries/news/665834809a7947c4a0f7487f> (дата обращения: 13.01.2025).

2 Рахимов, К. Между Сциллой и Харибдой: какова судьба Транскиргизской железной дороги? // Международный дискуссионный клуб «Валдай». 7 октября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/mezhdustsilloy-i-kharibдой/> (дата обращения: 13.01.2025).

3 СТЕК: Система транспортных евразийских коридоров... 2015.

4 Stephen Chen, "China-Pakistan Railway 'Worth It' at Estimated US\$58 Billion: Study," South China Morning Post, April 27, 2023, accessed January 13, 2025, <https://www.scmp.com/news/china/science/article/3218413/china-pakistan-railway-worth-it-estimated-us58-billion-study>; Tabeta Shunsuke, "China Pours \$49bn into Tibetan Railway in Development Push," Nikkei Asia, March 4, 2021, accessed January 15, 2025, <https://asia.nikkei.com/Economy/China-pours-49bn-into-Tibetan-railway-in-development-push/>.

оставался единственным¹ полноценным трансконтинентальным маршрутом, соединявшим Европу и берега Тихого океана.

Сухопутные транспортные коридоры серьезно уступали морским перевозкам в объемах и были ориентированы в основном на внутренние нужды государств Евразии. По мере формирования нового полюса экономической силы в Восточной Азии во второй половине XX в. основной объем международной торговли смещался на морские пути.

Из трансевразийских транспортных коридоров оказались исключены страны Южной и Юго-Восточной Азии, которые в силу географических и политических причин находятся в изолированном положении и опираются в основном на морские пути. Например, Индия, занимающая третье место в мире по ВВП (ППС), 90% своей внешней торговли осуществляет по морю. Другие крупные развивающиеся страны – Пакистан, Бангладеш, Таиланд и Вьетнам – демонстрируют похожие показатели.

Новые идеи транспортных коридоров Евразии: вызовы и перспективы

Современные идеи транспортных коридоров Евразии основываются на принципах мультимодальности и цифровизации. Ключевая задача – создание интегрированной транспортной системы, обеспечивающей бесперебойную доставку грузов и пассажиров различными видами транспорта – железнодорожному, автомобильному, морскому и воздушному.

На данный момент Евразийский транспортный каркас опирается на сеть из нескольких сформировавшихся в XX в. коридоров, которые соединяют побережье Тихого океана и Европу. Основными коридорами являются: Северный евразийский коридор, основу которого составляет Транссиб; Центральный евразийский коридор (по линии Европа – Россия – Центральная Азия – Западный Китай), который на современном этапе ограничен из-за конфликта на Украине; Южный евразийский коридор (Турция – Иран – Афганистан – Пакистан), опирающийся на крайне слабую инфраструктуру; а также международные транспортные коридоры (МТК) «Север – Юг» (Россия – Каспийский регион – Иран) и ТРАСЕКА, или, в современном издании, «Срединный коридор» (по линии Турция – Южный Кавказ – Центральная Азия – Западный Китай). Все эти коридоры имеют мультимодальный характер, однако только МТК «Север – Юг» ориентирован меридионально, в то время как остальные носят широтный характер.

Развитие Евразийского транспортного каркаса сталкивается с рядом вызовов. Геополитическая нестабильность в отдельных регионах Евразии, конкуренция между крупными державами, а также социально-экономические и экологические проблемы, связанные с развитием транспортной инфраструктуры, – все это требует комплексного подхода. Меняется мировой демографический и экономический ландшафт. Экономика и политика Евразии – это не только два полюса,

1 За исключением периода 1954–1960 гг., когда существовал железнодорожный перегон Дружба – Алашанькоу на границе Казахской ССР и китайского Синьцзяна, построенный в период советско-китайского сближения, впоследствии разобранный и вновь соединенный в 1990 году.

Европа и Китай, но и центры силы. На севере – это Россия, а на юге континента сформировались три новых полюса – Ближний Восток, Южная и Юго-Восточная Азия. Несмотря на санкционные ограничения, Россия вместе с партнерами по ЕАЭС – это четвертая экономика мира по ППС и почти 200 млн населения. На пространстве Ближнего Востока от Ирана до Египта и от Турции до Йемена проживает более 500 млн человек, население Южной Азии стремительно приближается к 2 млрд, а Юго-Восточная Азия является домом для 600 млн человек. В общей сложности на южной оконечности Евразийского континента проживает более 3 млрд человек, что составляет почти 40% населения планеты. Совокупная доля стран Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии в мировом производстве – около 22%. Здесь расположены несколько крупнейших экономик мира: Индия (3-е место по ППС), Индонезия (8-е место) и Турция (11-е место).

Статистика показывает, что торговля России и Китая со странами Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии в последние годы растет высокими темпами. В 2023 г. объем двусторонней торговли достиг впечатляющих 912 млрд долларов, что составляет 19,7% от всей внешней торговли АСЕАН и 15,9% от внешней торговли Китая, а также значительно превышает торговлю Китая с европейскими странами или США. С 2020 г. Китай и АСЕАН являются крупнейшими торговыми партнерами друг друга¹. С 2022 г. на торговлю со странами Азии приходится почти 70% внешней торговли России². Китай, Индия и Турция стали главными торговыми партнерами России по итогам 2023 года³.

Таким образом, имеет место серьезное противоречие. С одной стороны, очевидно, что растет торговля по линии Север – Юг (Россия – Ближний Восток и Южная Азия, Китай – АСЕАН), а с другой – существующий транспортный каркас, который выстраивался по линии Запад – Восток, не отвечает растущим запросам на логистику. На данном этапе выручает морская доставка. Но основные морские торговые маршруты из России идут через Балтийское и Черное моря, а из Китая – через Южно-Китайское море. Все эти пути сходятся в одной точке – Красном море и Суэцком канале. Все перечисленные регионы (пожалуй, за исключением Балтийского моря) – это зоны повышенных рисков в области безопасности, которые в случае обострения конфликтов будут закрыты для транзита.

Россия и Китай нуждаются в диверсификации транспортных и логистических маршрутов и наращивании их сухопутной составляющей. Оба государства ищут новые варианты конфигурации транспортного каркаса Евразии, в том числе через развитие меридиональных коридоров. Еще с начала 2000-х гг. Россия делала упор на развитие МТК «Север – Юг» из Санкт-Петербурга через Каспийское море к Персидскому заливу, а Китай, также с 2000-х гг., начал продвигать идеи новых коридоров, которые позволили бы ему выйти на рынки Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии (например, Экономический

- 1 “Looking into the Future Seeking Common Development to Advance the Building of a Closer ASEAN-China Community with a Shared Future,” The Mission of the People's Republic of China to ASEAN, March 4, 2024, accessed January 15, 2025, https://asean.china-mission.gov.cn/eng/stxw/202403/t20240304_11253496.htm.
- 2 Экспорт и импорт товаров Российской Федерации по группам стран // Федеральная таможенная служба. [Электронный ресурс]. URL: https://customs.gov.ru/storage/document/document_statistics_file/2024-02/13/Tcnc/%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B-D%D1%8B122023.xlsx (дата обращения: 15.01.2025).
- 3 Среди главных торговых партнеров России не осталось западных стран // РИА Новости. 7 апреля 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20240407/torgovlya-1938338018.html> (дата обращения: 15.01.2025).

коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма). С 2013 г. в рамках инициативы «Пояс и путь» продвижение транспортно-логистических проектов пошло гораздо интенсивнее. Речь идет о железной дороге по маршруту Китай – Киргизия – Узбекистан, проекте транспортного коридора Китай – Таджикистан – Афганистан, о китайско-пакистанском экономическом коридоре, ключевыми задачами которого стали модернизация железных дорог в Пакистане и организация устойчивой логистической связи Синьцзяна и северных районов Пакистана с выходом к Аравийскому морю; коридоре Китай – Мьянма к побережью Бенгальского залива; а также Трансазиатской железной дороге по маршруту Китай – Лаос – Таиланд – Малайзия – Сингапур¹.

Основные тренды, влияющие на трансформацию транспортного каркаса Евразии

Если в среднесрочной перспективе противостояние Китая и США сохранится, это повлечет еще большую переориентацию Китая на торговлю с Россией, Европой, Ближним Востоком и Юго-Восточной Азией. Наряду со стремлением расширять экспорт товаров Китай принял на вооружение стратегию расширения экспорта услуг и капитала. Инициатива «Пояс и путь», сухопутная компонента которой называется «Экономический пояс Шелкового пути», направлена на создание обширной сети транспортных коридоров, соединяющих Китай с Европой, Африкой, Ближним Востоком, Южной и Юго-Восточной Азией. Инициатива предполагает развитие железных дорог, автомобильных дорог, морских портов и других видов инфраструктуры, а также стимулирование инвестиций и торговли между странами-участницами.

Очевидно, что развитие нового транспортного каркаса Евразии должно учитывать растущее экономическое и политическое значение Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии. Именно развитие экономических связей Китая и России с этими регионами создает спрос на новые маршруты. Однако развитие новой сети транспортных коридоров идет гораздо медленнее, чем изначально предполагалось. Тем не менее можно с большой долей вероятности прогнозировать, что к середине XXI в. завершится переформатирование транспортного каркаса Евразии за счет строительства автомобильных и железных дорог, а также сети газопроводов вдоль меридианов. За транспортным коридором «Север – Юг» последуют новые маршруты: Европейская часть России – Центральная Азия – Афганистан – Пакистан; Западная Сибирь – Центральная Азия – Афганистан – Пакистан; железная дорога Китай – Киргизия – Узбекистан с дальнейшим выходом на Ближний Восток и Южную Азию; трансафганская железная дорога Узбекистан – Афганистан – Пакистан; Хунджеабская железная дорога из Синьцзяна в Пакистан; железная дорога Китай – Мьянма; трансазиатская железная дорога Китай – Лаос – Таиланд – Малайзия – Сингапур. Это позволит связать воедино все новые региональные центры и создать транспортную основу для развития Большого евразийского партнерства.

1 «Один пояс – один путь»: что нужно знать о проекте // Коммерсант. 18 октября 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6282836>. (дата обращения: 13.01.2025).

Для полноценного развития и диверсификации российского экспорта в условиях существующих международных ограничений одного коридора «Север – Юг» совершенно недостаточно, нужно думать о формировании еще как минимум двух меридиональных коридоров мультимодального типа, в которых Россия принимает деятельное участие. Первый коридор по маршруту Урал – Западная Сибирь – Центральная Азия – Афганистан – Пакистан с ответвлением на Синьцзян должен соединить российские промышленные и сырьевые центры на Урале и в Западной Сибири, а также промышленные центры Синьцзяна со странами Центральной и Южной Азии. Второй коридор Дальний Восток – Монголия – Китай – страны Юго-Восточной Азии должен соединить ресурсный потенциал Северо-Востока Евразии с экономическими центрами Восточной и Юго-Восточной Азии. Меридиональные коридоры мультимодального типа будут дополнены новыми широтными коридорами: железнодорожной линией Аягоз – Бахты на границе Китая и Казахстана, строительство которой началось осенью 2023 г., и железной дорогой Китай – Киргизия – Узбекистан, строительство которой началось в декабре 2024 года. Таким образом, сформируется сеть транспортных коридоров, которая позволит перераспределять потоки грузов во всех направлениях, полноценно включит в транспортный каркас континента страны Южной и Юго-Восточной Азии, а также позволит Центральной Азии занять ключевое место в системе маршрутов, соединяющих Север и Юг Евразии.

Ключевые проблемы и ограничения развития новых транспортных коридоров Евразии

Для формирования новой конфигурации транспортного каркаса в Евразии, во-первых, необходимо достроить несколько довольно крупных участков транспортной инфраструктуры в Монголии, Китае, Казахстане, Киргизии, Узбекистане, Иране, Афганистане, Пакистане, Мьянме и Таиланде. Во-вторых, нужно решить вопрос обеспечения безопасности на пути прохождения новых транспортных маршрутов. Афганистан, Пакистан, Мьянма – это зоны многолетних конфликтов и действия многочисленных вооруженных группировок. В-третьих, создание новых транспортных коридоров требует огромных инвестиций. Например, строительство небольшого участка железной дороги протяженностью 162 км между городами Решт и Астара в Иране, который завершит создание сквозного железнодорожного коридора в рамках МТК «Север – Юг», оценивается в 1,6 млрд евро¹. 422 км железной дороги Куньмин – Вьентянь были построены за 6 млрд долларов². Строительство Трансафганской железной дороги протяженностью в 760 км обойдется в 8,2 млрд долларов³. Хунджеабская железная дорога из северного Пакистана в Синьцзян протяженностью 737 км, являющаяся самым дорогим

- 1 Россия даст в кредит €1,3 млрд на строительство железной дороги в Иране // Группа компаний «РБК». 17 мая 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/economics/17/05/2023/6464d6bd9a794744d3582605> (дата обращения: 15.01.2025).
- 2 “The Completed China-Laos Railway: Bringing Opportunities for ASEAN and the Asia Pacific,” ASEAN Briefing, December 21, 2021, accessed January 15, 2025, <https://www.aseanbriefing.com/news/the-completed-china-laos-railway/>.
- 3 В Пакистане огласили новую стоимость строительства Трансафганской железной дороги // Медиа-группа «Asia-plus». 6 декабря 2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/world/20221206/v-pakistane-oglasili-novuyu-stoimost-stroitelstva-transafganskoi-zheleznoi-dorogi> (дата обращения: 15.01.2025).

проектом транспортной инфраструктуры в рамках инициативы «Пояс и путь», оценивается в 57,7 млрд долларов¹. Столь высокая цена объясняется тем, что дорога пройдет в экстремальных климатических условиях высокогорья. Единственным государством, готовым взять на себя такие расходы и обладающим соответствующими технологиями, является Китай. В 2021 г. Китай начал строительство железнодорожной линии, которая соединит Лхасу и Чэнду протяженностью 1800 км. Стоимость строительства оценивается в 49,4 млрд долларов². Очевидно, что в краткосрочной перспективе для России инвестиции в зарубежные проекты подобных размеров невозможны, однако участие в международных консорциумах по строительству, например, Трансафганской железной дороги – вполне подъемная задача.

Развитие новых транспортных коридоров даст России выход на новые растущие рынки азиатских стран. В контексте подписанных соглашений о создании зон свободной торговли в рамках ЕАЭС с Вьетнамом и Ираном это даст мощный толчок для расширения экспорта, прежде всего несырьевых товаров и продовольствия. Однако при развитии международных транспортных коридоров не следует забывать о модернизации собственной транспортной инфраструктуры. Как представляется, здесь имеют место три приоритета: модернизация транспортной инфраструктуры в Европейской части России; расширение пропускной способности Транссиба и Байкало-Амурской магистрали; развитие Северного морского пути.

Транссибирская магистраль и Байкало-Амурская магистраль – символы освоения и развития огромных территорий Сибири и Дальнего Востока России. Развитие инфраструктуры, модернизация подвижного состава, оптимизация логистических процессов позволят увеличить их пропускную способность и привлечь новые грузовые потоки. Особое внимание уделяется повышению скорости движения поездов, что позволит сократить время доставки грузов и повысить конкурентоспособность магистралей. Транссиб и БАМ имеют огромный потенциал для дальнейшего развития.

Северный морской путь является стратегически важным транспортным коридором, связывающим европейскую и дальневосточную части России, а также обладающим потенциалом для экспортных грузовых перевозок. Обозначившееся в последние десятилетия сокращение ледяного покрова в Арктике способствует расширению внимания к этому маршруту.

Новые идеи транспортных коридоров Евразии – это стратегический выбор, определяющий будущее региона. Реализация этих идей требует совместных усилий государств Евразии, международных организаций и частного сектора. Только путем объединения их потенциалов возможно создать транспортную систему, которая будет способствовать процветанию и устойчивому развитию всего континента. Полноценный транспортный каркас в Евразии невозможен без создания сбалансированной сети транспортных коридоров не только в широтном,

1 Stephen Chen, "China-Pakistan Railway 'Worth It' at Estimated US\$58 Billion: Study," South China Morning Post, April 27, 2023, accessed January 13, 2025, <https://www.scmp.com/news/china/science/article/3218413/china-pakistan-railway-worth-it-estimated-us58-billion-study>.

2 Tabeta Shunsuke, "China Pours \$49bn into Tibetan Railway in Development Push," Nikkei Asia, March 4, 2021, accessed January 15, 2025, <https://asia.nikkei.com/Economy/China-pours-49bn-into-Tibetan-railway-in-development-push/>.

но и в меридиональном направлениях. Трансформация транспортной системы континента, от железных дорог до контейнеровозов, способствовала экономическому росту, культурному обмену и интеграции стран, но также породила новые вызовы, которые требуют решения в XXI веке. Развитие транспортных коридоров Евразии – непрерывный процесс, который будет продолжать формировать облик континента и влиять на судьбы народов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Винокуров, Е., Амангельды, С., Ахунбаев, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А. Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития, 2024а.

Vinokurov, E., S. Amangel'dy, A. Ahunbaev, A. Zaboiev, A. Kuznecov, A. Malahov. *Evrazijskij transportnyj karkas. Doklad 24/6*. Almaty: Evrazijskij bank razvitija, 2024a [In Russian].

Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Чувеев, С., Адахаев, А. Инфраструктура Евразии: краткосрочные и среднесрочные тренды. Доклады и рабочие документы 24/3. Алматы: Евразийский банк развития, 2024б.

Vinokurov, E., A. Ahunbaev, S. Chuev, A. Adahaev. *Infrastruktura Evrazii: kratkosrochnye i srednesrochnye trendy. Doklady i rabochie dokumenty 24/3*. Almaty: Evrazijskij bank razvitija, 2024b [In Russian].

К Великому океану: хроника поворота на Восток. Сборник докладов Валдайского клуба. М.: Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай», 2019.

K Velikomu okeanu: hronika povorota na Vostok. Sbornik dokladov Valdajskogo kluba. M.: Fond razvitija i podderzhki Mezhdunarodnogo diskussionnogo kluba «Valdaj», 2019 [In Russian].

Ларин, О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 4. С. 152–170.

Larin, Oleg N. "Perspektivy integracii transportnyh sistem Evrazijskogo jekonomicheskogo sojuza." *Problemy nacional'noj strategii*, no. 4 (2017): 152–170 [In Russian].

Малышева, Д. Международный транспортный коридор «Север–Юг» в стратегии России // Россия и новые государства Евразии. 2021. № II (LI). С. 59–72. <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2021-2-59-72>.

Malysheva, Dina. "International North–South Transportation Corridor in the Strategy of Russia." *Russia and New States of Eurasia*, no. II (LI) (2021): 59–72. [In Russian].

Малышева, Д. Россия и транзитные коридоры Евразии // Россия и новые государства Евразии. 2023. № II (LIX). С. 91–102. <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2023-2-91-102>.

Malysheva, Dina. "Russia and Eurasia's Transit Corridors." *Russia and New States of Eurasia*, no. II (LIX) (2023): 91–102 [In Russian].

Мехдиев, Э.Т. Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС. Международная аналитика. 2018. № 2. С. 47–56. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2018-0-2-47-56>.

Mekhdiev, Elnur T. "Euro-Asian Transport Corridors and the Eurasian Economic Union." *Journal of International Analytics*, no. 2 (2018): 47–56 [In Russian].

Подберёзкина, О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 1. С. 161–169. <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2015-1-40-161-169>.

Podberezkina, Olga A. "Transport Corridors in the Russian Integration Projects, the Case of the Eurasian Economic Union." *MGIMO Review of International Relations*, no. 1 (2015): 161–169 [In Russian].

Притчин, С.А. Место Центральной Азии и Каспийского региона в энергетической и транспортной стратегии Турции. Геоэкономика энергетики. 2022. Т. 19. № 3. С. 21–36.

Pritchins, Stanislav A. "The Place of Central Asia and the Caspian Region in Turkey's Energy and Transport Strategy." *Geoeconomics of Energetics* 19, no. 3 (2022): 21–36 [In Russian].

Савкович, Е.В., Данков, А.Г. Развитие транспорта в Китае и Центральной Азии в контексте формирования трансевразийских транспортных коридоров // Сравнительная политика. 2011. Т. 2. № 4. С. 98–108.

Savkovic, Evgeniy V., and Artem G. Dankov. "Transport Development in China and Central Asia in the Context Formation of Trans-Eurasian Transport Corridors." *Comparative Politics Russia* 2, no. 4 (2011): 98–108 [In Russian].

СТЕК: Система транспортных евразийских коридоров / сост. А.В. Воробьев, К.К. Рахимов, А.Д. Собянин. Пушкино: Центр стратегической конъюнктуры, 2015.

STEK: Sistema transportnyh evrazijskih koridorov, compiled by Alexander V. Vorob'ev, Kubat K. Rahimov, Alexander D. Sobjanin. Pushkino: Centr strategicheskoy kon'junktury, 2015.

Сведения об авторах

Артем Георгиевич Данков,

к.ист.н., доцент кафедры мировой политики, Томский государственный университет

634050, Россия, Томск, пр. Ленина, 36

e-mail: artem.dankov.83@mail.ru

Евгений Владимирович Савкович,

д.ист.н., профессор кафедры востоковедения, Томский государственный университет

634050, Россия, Томск, пр. Ленина, 36

профессор кафедры мировой экономики, международных отношений и права,

Новосибирский государственный университет экономики и управления

630099, Россия, Новосибирск, ул. Каменская, 52

e-mail: savkovichy@yandex.ru

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 22 января 2025.

Переработана: 14 марта 2025.

Принята к публикации: 17 марта 2025.

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Данков, А.Г., Савкович, Е.В. Трансформация транспортного каркаса Евразии в начале XXI века // Международная аналитика. 2025. Том 16 (1). С. 198–210.

<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-198-210>

Transformation of the Transport Framework of Eurasia in the Beginning of the 21st Century

ABSTRACT

For centuries, Eurasia has played a key role in shaping global trade and cultural ties. Transport corridors have been the arteries through which goods, ideas, and people have circulated, determining the economic and political development of regions. Throughout history, these corridors have undergone significant transformations, reflecting the evolution of technology, geopolitical realities, and economic priorities. From the legendary Silk Road to modern transcontinental routes, the history of Eurasian transport corridors is a history of continuous development and adaptation to changing conditions. This paper presents the results of a study aimed at analyzing the transformation of Eurasia's transport framework that began after the collapse of the USSR and continues to this day. The analysis was conducted taking into account the impact of transport corridors on economic development, optimization of existing routes, and assessment of the development potential of new ones. The analysis of the transformation of the Eurasian transport framework was based on a systems approach – the study of transport corridors as complex systems that include various types of transport (rail, road, air and others), infrastructure, logistics centers, customs procedures, and the legislative framework. Particular attention is paid to identifying the relationships between the elements of the system and their impact on the functioning of the corridors. The transformation of the continent's transport system, from railways to container ships, has contributed to economic growth, cultural exchange and integration of countries, but has also given rise to new challenges that require solutions in the 21st century. The development of Eurasian transport corridors is an ongoing process that will continue to shape the appearance of the continent and influence the destinies of peoples.

KEYWORDS

transport corridors, geopolitics of Eurasia, international relations

Authors

Artem G. Dankov,

PhD (Hist.), Associate Professor, Department of World Politics, Tomsk State University
36, Lenina avenue, Tomsk, Russia, 634050

e-mail: artem.dankov.83@mail.ru

Evgeniy V. Savkovich,

PhD (Hist.), Professor, Department of Oriental Studies, Tomsk State University
36, Lenina avenue, Tomsk, Russia, 634050

Professor, Department of World Economy, International Relations and Law,
Novosibirsk State University of Economics and Management
52, Kamenskaya street, Novosibirsk, Russia, 630099

e-mail: savkovichy@yandex.ru

Additional information

Received: January 22, 2025. Revised: March 14, 2025. Accepted: March 17, 2025.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the authors.

For citation

Dankov, Artem G., and Evgeniy V. Savkovich. "Transformation of the Transport Framework of Eurasia in the Beginning of the 21st Century."
Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 198–210.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-198-210>

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ АВТОРОВ

Представление рукописей на рассмотрение редакционной коллегией осуществляется через сайт журнала www.interanalytics.org в разделе «Отправить статью».

Подача статьи осуществляется в формате двух файлов: текст статьи без указания сведений об авторе и текст с информацией об авторе. Такое разделение мотивировано правилами двойного слепого рецензирования. Во втором файле мы приветствуем указание идентификатора автора: ORCID, SPIN-код, Researcher ID, Scopus Author ID, РИНЦ Author ID.

Журнал выпускает аналитические материалы по трём направлениям: исследовательская статья, обзорная статья, рецензия.

Исследовательская статья содержит результаты самостоятельных исследований автора и несет добавочное научное знание. Обзорная статья дает другим исследователям представление о текущем состоянии и направлении развития некоторой области знаний, теории или методов. Рецензия является критическим очерком о прочитанном научном исследовании.

Объем научной литературы, рассматриваемый автором, должен содержать как минимум 20 работ, в том числе и наиболее актуальные по теме исследования. В список литературы не включаются ссылки на авторефераты, диссертации, учебники, учебные пособия, ГОСТы, распоряжения.

К публикации принимаются статьи объемом от 35 000 до 45 000 знаков с пробелами без метаданных. Материалы для рецензий принимаются в виде краткой (до 25 000 знаков с пробелами) аналитической рецензии на недавно вышедшую книгу по тематике журнала. Работа должна быть оригинальной. Неоригинальные материалы не принимаются к рассмотрению.

Аннотация объемом 250–300 слов должна содержать характеристику темы исследования и основные выводы. Аннотация должна быть представлена на русском и английском языках. После аннотации следуют ключевые слова (до 7 слов) также на двух языках.

При оформлении списка литературы, полные требования по которому указаны на сайте журнала www.interanalytics.org в разделе «Правила для авторов», не забудьте указать имеющийся DOI всех цитируемых работ. Указание DOI осуществляется путем добавления рабочей гиперссылки в конце библиографического описания работы. Проверить наличие DOI можно на сайте www.crossref.org, в разделе Simple Text Query.

За разрешением на перепечатку или перевод опубликованных в нашем журнале материалов обращаться в Редакцию.

Содержание статей не обязательно отражает точку зрения Учредителя и Редакции.

Адрес редакции:

Проспект Вернадского, 76Б. Москва, 119454.

Оформить подписку на журнал

«Международная аналитика» можно:

в почтовом отделении по каталогу «Пресса России», подписной индекс 38777; по интернет-каталогу ООО «Агентство «Книга-Сервис», а также по каталогам стран СНГ www.akc.ru

Международная аналитика. – 2025. – 16(1). – С. 1-210.

Подписано к печати: 30.05.24.

Формат: 108х70/16. Печать офсетная. Цена свободная.

Уч.-изд. л. 13,125. Тираж 200 экземпляров. Заказ 1146.

Отпечатано в Издательском доме МГИМО.

119454, Москва, просп. Вернадского, 76.

mgimo.ru/id

E-mail: print@inno.mgimo.ru