УДК 327

Елена АЛЕКСЕЕНКОВА

МОРСКАЯ ЭКОНОМИКА ИТАЛИИ В КОНТЕКСТЕ ЗЕЛЕННОГО КУРСА ЕС

Статья поступила в редакцию 25.03.2021

Аннотация. В статье рассмотрена проблема трансформации итальянской морской экономики (в части транспортно-логистической инфраструктуры) в контексте европейского зеленого курса. На фоне растущей значимости Средиземноморья в международных морских перевозках перед Италией стоит задача повышения конкурентоспособности своей портовой и логистической инфраструктуры, которая в последние годы существенно уступает стремительно развивающимся конкурентам – Греции, Испании, Турции и странам Северной Африки. В то же время Италия всегда позиционировала себя как среднюю державу, чье доминирование в Средиземноморье является логичным последствием ее географического положения и обусловленных им национальных приоритетов. В современных условиях, когда традиционная конкуренция усугубляется негативными последствиями пандемии COVID-19, Рим рассчитывает, что объявленный Евросоюзом зеленый курс и план «Следующее поколение ЕС» помогут решить сразу три задачи: 1) повысить собственную конкурентоспособность в транспортно-логистической системе Средиземноморья; 2) стимулировать развитие Юга страны; 3) стать проводником новой нормативной силы ЕС в сфере формирования высоких стандартов экологичности в Средиземноморье. Автор приходит к выводу, что данные задачи служат главной цели – восстановлению роли Италии как средней державы-лидера Средиземноморья и повышению ее статуса внутри Европейского союза.

Ключевые слова: Италия, морская экономика, порты, инфраструктура, Средиземноморье, европейский зеленый курс, план «Следующее поколение ЕС», нормативная сила, транспортные коридоры Европа–Африка.

Средиземноморье – регион, находящийся в стадии стремительной интернационализации. С одной стороны, возрастает его роль как транзитного коридора между Юго-Восточной Азией и Атлантикой, с другой – прибрежные государства Средиземноморья открывают доступ к рынкам Европы, Африки, к Каспийскому и Черноморскому регионам. С момента расширения Суэцкого канала в 2015 г. средиземноморский маршрут приобретает все больший вес в мировой морской торговле, достигнув в 2019 г. 10% от общего объема морских перевозок. 27% грузов,

© **Алексеевкова Елена Сергеевна** – к.полит.н., ведущий научный сотрудник, руководитель Центра итальянских исследований Института Европы РАН. **Адрес:** 125009, Россия, Москва, Моховая ул., д. 11, стр. 3. **E-mail:** alekseenkovaes@gmail.com
DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope220216374>

транспортируемых в контейнерах, проходят через Суэцкий канал. Здесь же проходит треть природного газа и нефти из стран Персидского залива в ЕС и США. За последние 11 лет экспорт из Юго-Восточной Азии в Средиземноморье вырос на 37%, торговый оборот со странами Залива – на 77%. При этом, согласно *Liner Shipping Connectivity Index (UNCTAD)*¹, с 2004 г. порты южного Средиземноморья (Северной Африки и Турции) сократили разрыв в конкурентоспособности с портами северного Средиземноморья с 26 до 8 пунктов [6 Rapporto, 2019]. А доля портов Средиземноморья и Черного моря в контейнерной морской торговле ЕС в 2017 г. превысила долю «северных» портов Европы [Gianotti, Giordano, 2018: 24]. Таким образом, регион наращивает свою «центральность» с точки зрения международных морских перевозок.

Однако доля итальянских портов в этом общем росте грузопотоков, проходящих средиземноморским маршрутом, сокращается – с 12,2% в 2007 г. до 10,1% в 2017 г. Многие итальянские эксперты на протяжении нескольких лет говорят об отсутствии у Италии стратегического взгляда на уникальный геостратегический потенциал, которым страна обладает в силу своей географии [Rigillo, 2017, 2019; Fabbri, 2020], и даже о феномене «демариинизация» (*“demarittimizzazione”*) – абсурдном для страны, с трех сторон окруженной морем [Sisto, 2020].

В последние два года итальянское руководство начало предпринимать усилия по исправлению ситуации. Так, в марте 2019 г. Рим присоединился к китайской инициативе «Один пояс – один путь», договорившись с Пекином об инвестициях в два крупнейших порта на Лигурийском и Адриатическом побережьях – Геную и Триест, а летом 2019 г. турецкая компания Yilport Holding приобрела порт Таранто. В начале 2021 г. стало известно о том, что Генуя и Триест получают объемные инвестиции из Фонда восстановления ЕС². С одной стороны, шаги Италии во многом являются реакцией на проактивный подход Китая и Турции, а также Евросоюза, пытающегося сдержать Поднебесную. С другой стороны, зеленый курс (*European Green Deal*) и план «Следующее поколение ЕС» (*Next Generation EU*) дали итальянскому руководству возможность сформулировать новую стратегию наращивания веса в транспортно-логистической системе Средиземноморья и – что более важно – восстановления роли Италии как средней державы – проводника нормативной силы ЕС в регионе южного соседства. В пользу последнего тезиса свидетельствует экологический дискурс нового правительства М. Драги, а также его приверженность

¹ Индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) представляет показатель уровня интеграции страны в глобальные сети линейного судоходства // Рекомендация № 42: Механизм мониторинга упрощения процедур торговли и транспорта (2017). ООН. Стр. 17. URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec42/ECE_TRADE_C_CEFACT_2017_8R_R1_Rec42.pdf (дата обращения: 14.02.2021) Индекс измеряет, насколько страна связана с остальной частью мира с морской точки зрения. Этот показатель повышается, если в портах растет присутствие компаний, если у них есть возможность принимать крупные суда, и они обслуживают большее количество пунктов назначения; показатель суммирует прогресс страны по этим параметрам.

² Patuanelli, Trieste is the “Main port for the use of the Recovery Plan”. TriesteOggi.news, 14.01.2021. URL: <https://www.triesteallnews.it/2021/01/14/patuanelli-trieste-is-the-main-port-for-the-use-of-the-recovery-plan/> (дата обращения: 14.02.2021)

евроатлантическим ценностям¹. Это означает, что Италия попытается стать одним из лидеров европейского «зеленого перехода» и будет активно транслировать новые нормы ЕС во взаимодействии с партнерами в регионе.

Целью данной работы является анализ морской политики Италии (в части транспортно-логистической системы) в контексте эволюции нормативной силы ЕС в отношении региона Средиземноморья.

Новая повестка ЕС для Средиземноморья

Для Китая Средиземноморье – финальная точка входа на рынок ЕС и окончание морского шелкового пути, доступ к ресурсам Африки. Для России – это регион традиционного военно-технического и инфраструктурного сотрудничества и пространство проекции своей великодержавности. Для Евросоюза Средиземноморье – прежде всего, индикатор глобальной роли Союза, его способности содействовать демократизации и развитию, показатель эффективности нормативной силы Евросоюза на его южной границе. Несмотря на то что амбиции ЕС в части демократизации государств региона значительно снизились после «арабской весны», а текущие острые региональные конфликты – в Сирии, Ливии, Йемене – отражают неготовность Брюсселя активно брать на себя ответственность, это вовсе не означает, что ЕС намерен отказаться от своей нормативной силы и ее применения для преобразования региона в направлении, отвечающем представлению Союза о стабильности, процветании и устойчивом развитии.

Классик изучения нормативной силы ЕС Я. Мэннерс [Manners, 2002] подчеркивает, что способность определять границы «нормального» является чрезвычайно важной с точки зрения внешней политики Европейского союза, который посредством новых актов создает общее видение государств-членов. Воздействие нормативной силы, однако, направлено не только на государства ЕС, но и на регионы ближайшего соседства. Экспорт норм и практик Союза за пределы своих границ является по-прежнему основным инструментом реализации собственных интересов ЕС [Del Sarto, 2016: 216] и затрагивает разные сферы – от демократических преобразований и прав человека до стандартов в сфере экологичности и устойчивого развития. Последние напрямую затрагивают морскую экономику и, в частности, ее транспортно-логистический компонент, однако понимание того, что эта сфера также нуждается в «нормализации» посредством нормативной силы ЕС, появилось относительно недавно. Проблему транспортной обеспеченности евро-средиземноморского региона начали обсуждать в Барселоне в 1995 г., а затем в ходе первой Евро-средиземноморской конференции по транспорту в Марракеше в 2005 г. Системное оформление этот процесс получил позже в 2013 г., когда была оформлена концепция Трансъвропейской транспортной сети (TEN-T), а затем и Транссредиземноморской транспортной сети (TMN-T). С этого момента транспортно-логистическая охваченность евро-средиземноморского региона стала наиболее активно подвергаться воздействию нормативной силы ЕС, что стало его ответом быстро развивающейся китайской инициативе «Один пояс – один путь». Уже

¹ Le dichiarazioni programmatiche del Presidente Draghi. Governo.it, 17.02.2021. URL: <https://www.governo.it/it/articolo/le-comunicazioni-del-presidente-draghi-al-senato/16225> (дата обращения: 18.03.2021)

в рамках данного пакета нормативных актов большое внимание уделялось формированию транспортных коридоров, а также экологическим стандартам грузоперевозок. За 2013–2019 гг. в ЕС накопился большой перечень нормативных документов, касающихся регулирования морского транспорта и учитывающих обязательства ЕС в сфере устойчивого развития и борьбы с изменением климата [Bodewig, 2020: 32–37].

В декабре 2019 г. ЕС представил европейский зеленый курс, цель которого состоит в устойчивом зеленом переходе. Особый интерес представляют положения курса по устойчивой мобильности и выбросам парниковых газов. Если Международная морская организация (ИМО) в 2018 г. поставила цель по сокращению выбросов CO₂ морским транспортом не менее чем на 40% к 2030 г., то европейский зеленый курс предполагает сокращение выбросов на 90% к 2050 г., в том числе за счет производства и внедрения экологически безопасных альтернативных видов топлива для транспорта. Предлагается ограничить доступ наиболее загрязняющих судов в порты Евросоюза. Кроме того, цель сокращения выбросов на 40% к 2030 г. повышена до 55% и ожидается, что Европейская система торговли выбросами (EU ETS) будет распространена на морской сектор [Bodewig, 2020]. Также в январе 2020 г. Европейская комиссия объявила о намерении представить законодательное предложение по морскому топливу – FuelEU Maritime. Эта инициатива направлена на ускорение внедрения альтернативного топлива с низким или нулевым содержанием углерода на морском транспорте и в европейских портах.

Зеленый курс, очевидно, принесет ряд существенных инноваций в нормативную сферу, затрагивающую морской транспорт и портовую инфраструктуру. Одна из них связана с экологическим налогообложением. Возможность «механизма регулирования углеродных границ» затронет морской сектор, в частности, из-за его воздействия на торговлю.

Пересмотр Директивы ЕС о налогообложении в сфере энергетики 2003/96 / ЕС42 также стоит на повестке дня, что может привести к изменению структуры налога на энергию. В частности, будет регламентировано использование береговой электроэнергии и отменено действующее освобождение от налогов на судовое топливо, что окажет важное влияние на выбор топлива морским сектором.

Оптимизация портовых операций и всей цепочки поставок с помощью решений ИКТ продолжает оставаться еще одной тенденцией, на которую следует обратить внимание в морском секторе. Это включает оптимизацию процесса прибытия в порт и обслуживания судна (port call systems), повышение пропускной способности порта и оптимизацию мультимодальной логистики.

Инвестиционный план устойчивой Европы («Sustainable Europe Investment Plan») выделит 1 трлн евро на климатическую повестку в течение следующего десятилетия. Кроме того, к 2025 г. Европейский инвестиционный банк должен быть преобразован в Европейский климатический банк, и половина его ликвидности будет направлена на климатические инвестиции [Gili, 2021].

9 декабря 2020 г. в рамках зеленого курса ЕС представил «Стратегию устойчивой и интеллектуальной мобильности»¹, цель которой – содействовать зеленой и

¹ Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. European Commission, Brussels, 09.12.2020. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal->

цифровой трансформации транспортной отрасли. Ключевыми звеньями стратегии являются переход на транспортные средства с нулевой эмиссией и развитие зеленого водородного топлива, а также масштабное инвестирование в железнодорожный транспорт, доля которого в общем выбросе транспортом парниковых газов составляет всего один процент. Результатом реализации стратегии должно стать достижение 90-процентного сокращения эмиссий транспортной системой ЕС к 2050 г. К 2030 г. должны быть готовы к выходу на рынок морские суда с нулевым уровнем выбросов, а к 2050 г. – полностью завершена Трансъевропейская транспортная сеть (TEN-T) с учетом новых требований устойчивости и интеллектуального управления.

Таким образом, декарбонизация морского транспорта и портовой инфраструктуры, «озеленение» морской экономики и цифровизация должны способствовать развитию «устойчивого, бесшовного и умного» (sustainable, seamless and smart [Bodewig, 2020]) европейского морского пространства. Благодаря этому, Европа должна стать лидером сферы устойчивых морских перевозок.

Происходящая нормативная трансформация окажет большое влияние на транспортно-логистическую систему евро-средиземноморского региона. Новые стандарты и экологические требования скажутся как на внутренней конкуренции между государствами Средиземноморья в их борьбе за повышение своей доли в морских перевозках, так и на конкуренции с внешними игроками, активно проникающими в регион Средиземноморья. Особенную актуальность новые правила игры приобретают в условиях формирования новых трансконтинентальных коридоров, проходящих через Средиземноморье и соединяющих Европу с Африкой.

Африка сегодня является вторым регионом в мире по темпам экономического роста и интересует ЕС как перспективный экспортный рынок. Европейская комиссия объявила 9 марта 2020 г. о новой стратегии ЕС в отношении Африки, которая включает пять приоритетных сфер: переход к экологической безопасности, цифровую трансформацию, устойчивый рост, мир и управление, миграцию и мобильность, и призвана открыть эру более тесного сотрудничества с государствами континента. Для нового этапа сотрудничества необходимо максимальное снижение барьеров, а транспортное сообщение и логистика – главные из них.

В настоящее время в регионе складываются перспективы формирования трех транспортных коридоров, соединяющих ЕС и Африку: 1) Западная Африка – Западная Европа через территорию Марокко (здесь главные участники процесса – Франция, ОАЭ, Кувейт и КСА); 2) Центральный коридор Европа – Африка через Центральный Магриб, в частности, через Алжир и Тунис (ключевые участники – Турция, Италия, Катар, Китай); 3) Восточная Африка – Восточное Средиземноморье через Египет (при участии Греции, Китая, ОАЭ, России). При этом исследователи отмечают [Tanchum, 2020], что транспортные коридоры становятся эффективными только там, где, помимо инфраструктуры, существует хорошая производственная база и формируются производственные цепочки создания стоимости. Так или иначе, планируемые инвестиции в рамках «зеленой трансформации» и новые экологические нормы ЕС могут повысить его шансы на успех в конкуренции с КНР, Турцией, Россией и государствами Залива в Африке. Страны Северной Африки, очевидно, станут вектором более активного приложения нормативной силы ЕС.

Европейская «зеленая трансформация» затронет отношения и с другими странами Средиземноморского бассейна. Так, в феврале 2021 г. в Брюсселе была представлена новая «амбициозная и инновационная» Повестка для Средиземноморья¹, в которой утверждается, что кризис, с которым регион столкнулся под влиянием пандемии COVID-19, дает Европе и другим государствам региона уникальный шанс сотрудничества, направленного на экологическое, цифровое, устойчивое и справедливое восстановление. В документе поставлена цель снизить уровень выбросов от морского транспорта и в конечном итоге превратить Средиземное море в зону, полностью свободную от выбросов. Общий объем финансирования Повестки в рамках Инструмента соседства, развития и интернациональной кооперации, (Neighbourhood and Development and International Cooperation Instrument, NDICI) составит 7 млрд евро (с перспективой увеличения до 30 млрд евро). Пять из двенадцати приоритетных направлений сотрудничества касаются вопросов зеленого перехода, устойчивого развития, региональной связности, цифровизации, зеленого роста и климата.

Таким образом, зеленый курс ЕС становится драйвером перемен в отношениях с южными соседями и источником новой нормативной силы Брюсселя, призванной повысить конкурентоспособность Союза по сравнению с другими активными игроками Средиземноморского региона.

Италия в конкурентной борьбе за Средиземное море

Для Италии – страны-экспортера, второго производителя ЕС – морская торговля исторически была и есть живительная сила, необходимая для функционирования всей национальной экономики. 36% всего торгового оборота страны идет через море [7^o Annual Report, 2020]. Если же говорить о торговле с Азией и Америкой, то величина приближается к 90%. Тем не менее после экономического кризиса 2010–2011 гг., страна начала терять свои позиции в международной морской торговле. По итогам 2019 г., греческий Пирей, выбранный главным портом «Одного пояса – одного пути» в Средиземном море, достиг оборота 5,7 млн TEU², обогнав испанские Валенсию и Альхесирас (5,4 и 5,1 млн TEU соответственно). Итальянские Генуя и Джойя Тауро заняли 8-е и 9-е места (2,6 и 2,5 млн TEU).

Система управления итальянскими портами сложилась в середине 1990-х гг. на базе закона п.84/1994, который подчинил администрацию каждого порта Министерству инфраструктуры и транспорта. В докладе Счетной палаты Италии за 2016 г. утверждалось, что использование структурных фондов ЕС, предназначенных для портовой инфраструктуры, привело к инвестициям в проекты, которые не учитывали связи с внутренними районами. А строительство многочисленных туристических портов не оказало какого-либо положительного влияния на общую национальную транспортную систему. В докладе отмечалось, что Италия «не имеет об-

¹ Joint Communication: Renewed partnership with the Southern Neighbourhood – A new agenda for the Mediterranean. European Commission, 09.09.2021. URL: https://eeas.europa.eu/sites/default/files/joint_communication_renewed_partnership_southern_neighbourhood.pdf (дата обращения: 10.02.2021)

² Twenty-foot equivalent unit – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств.

щей морской стратегии, которая поддерживает и координирует развитие портовой инфраструктуры»¹.

Попытка реорганизации была предпринята в ходе реформы 2016 г., которая объединила 57 портов национального значения в шестнадцать административных элементов единой системы (Autorità portuali). Реформа стала результатом осознания факта снижения конкурентоспособности Италии в сфере морских перевозок и необходимости системных реформ. В базовом документе² констатировалось, что в Глобальном индексе конкурентоспособности в сфере портовой инфраструктуры Италия располагается на 55-м месте – позади Испании (9-е место), Португалии (23-е), Ирландии (29-е), Франции (32-е), Марокко (43-е), Греции (49-е) и Хорватии (51-е).

В качестве основных проблем отмечены следующие. Во-первых, недостаточность физической инфраструктуры и портовых услуг в сравнении с другими государствами ЕС. Во-вторых, нарастающий «гигантизм» контейнерной торговли на фоне отсутствия «крупных игроков» у Италии. В результате – потеря конкурентоспособности итальянской портовой системы в сегменте перевалки и сокращение грузопотока в базовых портах сектора, особенно в Джойя Тауро и Таранто, в пользу других конкурирующих портов Средиземноморья – от Марокко до Мальты и Греции. После длительного периода постоянного роста (с 2007 г. по 2014 г.) к 2016 г. Джойя Тауро потерял более 13% трафика, в то время как с Таранто произошел настоящий коллапс – потеря более 80%. В-третьих, главными «точками входа» товаров из Азии и Америки являются северные итальянские порты Лигурийского (Савона, Генуя и Специя) и Адриатического (Триест, Венеция, Равенна) побережий, что не помогает Италии решить задачу развития Юга страны. В-четвертых, особенности системы управления и уровень бюрократизации. В-пятых, проблема связанности железнодорожной сети с портовой инфраструктурой (проблема «последней мили»).

Через Италию проходят четыре маршрута Трансевропейской транспортной сети TEN-T, один из которых – скандинавско-средиземноморский – пролегает через регионы Меццоджорно. Благодаря этому, Италия рассчитывала стать центральным звеном Транссредиземноморской транспортной сети (TMN-T). Итальянские амбиции происходили из того, что до кризисного 2010 г. Рим по торговому обороту со странами Южного Средиземноморья занимал первое место из всех стран-участниц формата 5+5 (Франция, Испания, Италия, Португалия, Мальта + Марокко, Мавритания, Алжир, Тунис, Ливия). Однако в 2010–2017 гг. объем морской торговли Италии со странами средиземноморского региона сократился со 113,6 до 90,2 млн TEU [Gianotti, Giordano, 2018: 29]. Таким образом, по сравнению с докризисными годами перед Италией вполне отчетливо возник риск маргинализации на фоне роста конкурентоспособности транспортных систем других средиземноморских государств ЕС, прежде всего Франции и Испании, опередивших Италию в стратегическом осмыслении имеющихся географических активов.

¹ Relazione annuale 2016. I rapporti finanziari con l'Unione europea e l'utilizzazione dei Fondi comunitari, Corte dei Conti – Sezione di controllo per gli affari comunitari e internazionali, Roma, 19/12/2016. P. 103.

² Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2015. URL: <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/riforma-porti> (дата обращения: 10.03.2021)

В 2019 г. эксперты продолжали указывать на то, что страна по-прежнему не может извлекать выгоду из такого «подарка», как географическое положение [Рапаго, 2019]. На фоне роста количества судов из Китая, направляющихся в греческий Пирей и испанские Альхесирас и Валенсию, итальянские порты, казалось, упустили свой шанс стать средиземноморским хабом.

Одной из попыток решения проблемы стал запуск специальных экономических зон (СЭЗ) в Кампании, Калабрии и Таранто. Как ожидается, они позволят подключать порты к производственным системам внутренних районов и за счет специальных таможенных зон станут наиболее эффективным инструментом для привлечения крупных инвесторов не только в производство, но в логистику. Неслучайно крупные средиземноморские порты – Танжер Мед, Порт-Саид, Стамбул – создали СЭЗ и сумели привлечь одного или нескольких крупных игроков к управлению терминалами. Наибольшие ожидания в Италии в настоящий момент вызывает создание СЭЗ вокруг порта Таранто, который купила в 2019 г. турецкая компания Yilport, намереваясь не только привлечь перевалочный трафик, но и задействовать местные производственные возможности. На Таранто возлагают большие надежды и с точки зрения продолжения скандинавско-средиземноморского коридора в Африку. Компания Yildirim еще в 2011 г. купила порт Марсашлокк на Мальте, который является крайней точкой входящего в TNT-T скандинавско-средиземноморского маршрута. Поэтому вхождение Турции в состав главных стейкхолдеров транспортной артерии и инвестиции в порты Таранто и Мальты позволят продлить данный маршрут вплоть до Нигерии, задействовав для этого инфраструктуры Алжира и Туниса.

Столь же смелые ожидания связаны с инвестициями компании MSC (Mediterranean Shipping Company S.A.) в порт Джойя Тауро, куда она намеревается в ближайшем будущем перевести 4–5 млн TEU.

В северные порты – Геную и Триест – итальянское руководство надеялось привлечь китайские инвестиции, подписав в марте 2019 г. Меморандум о взаимопонимании с Пекином. Однако данный шаг встретил крайне негативную реакцию в США и Брюсселе. В сентябре 2020 г. немецкая компания Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) приобрела 50,1% акций логистической платформы Триеста. Очевидно, что это решение стало прямым следствием опасений Вашингтона и Брюсселя относительно проникновения КНР в транспортно-логистическую инфраструктуру Италии. Включение в августе 2020 г. Министерством торговли США китайской компании CCCC (China Communications and Construction Company) в черный список тоже может негативно сказаться на возможностях сотрудничества Италии и КНР в сфере инфраструктуры. Между тем в начале 2021 г. стало известно, что оба главных северных итальянских порта – Генуя и Триест – получают по 500 и 338 млн евро соответственно из европейского Фонда восстановления, что еще раз подтверждает, что итальянское руководство делает ставку на ЕС в деле модернизации своей инфраструктуры.

Помимо привлечения грузопотоков и ведущих мировых судоходных компаний в управление контейнерными терминалами Италии, большое значение для повышения роли страны в средиземноморских морских перевозках играют короткие морские перевозки¹, осуществляемые судами типа «ро-ро»¹. Италия явля-

¹ Короткие морские перевозки (Short Sea Shipping, SSS) – это морские перевозки грузов на
Современная Европа, 2021, № 2

ется лидером по таким перевозкам по Средиземному морю, занимая долю в 39%. Однако в этом секторе морского транспорта решающее значение имеет логистика, а значит, железнодорожный транспорт, связь между портами, интермодальность и отсутствие «бутылочных горлышек». Все это по-прежнему слабые места итальянской портовой системы, не позволяющие ей нарастить объем перевозок.

Зеленый курс Евросоюза и «Следующее поколение ЕС», как ожидается, дадут возможность эти проблемы решить и тем самым существенно нарастить конкурентоспособность Италии, преодолеть проблему развития Юга и стать лидером в установлении новых стандартов экологичности в Средиземноморье.

Итальянский «План восстановления и устойчивости: следующее поколение Италии» (Recovery and Resilience Plan: Next Generation Italia²) предполагает 300 млрд евро инвестиций, 210 из которых будут потрачены в рамках плана «Следующее поколение ЕС». Зеленый и цифровой переход станут ядром этого проекта, цель которого – сформировать будущее Италии. Одной из приоритетных задач плана стало формирование территориальной целостности и развитие Юга Италии. Действительно, из шести приоритетных направлений Плана больше всего средств (69,8 млрд евро или 31%) заложено на «экологический переход». Второе место по объему выделенных средств заняло направление «инфраструктуры для устойчивой мобильности» (32 млрд, или 14%). В рамках «экологического перехода» более 18 млрд евро будет выделено на цели увеличения доли энергии, производимой из возобновляемых источников, в том числе водорода, а также модернизации и цифровизации инфраструктуры. Предусмотрены инвестиции в декарбонизацию бывшего завода ILVA в Таранто. 50% инвестиций в этот компонент предназначены для южной Италии.

В рамках приоритета «Инфраструктура для устойчивой мобильности» 28,3 млрд евро предполагается потратить на высокоскоростные железные дороги и модернизацию железнодорожной сети. В части усовершенствования интермодальности предусматривается национальная инвестиционная программа повышения конкурентоспособности и экологической устойчивости портовой системы с особым акцентом на модернизации портов южной Италии с целью увеличения судоходства по основным европейским коридорам и повышения роли южных итальянских портов в средиземноморских коммерческих перевозках и туризме. Заложенный на эту цель бюджет (более 3,68 млрд евро) в полтора раза превышает объем контрактов,

относительно короткие расстояния, в отличие от межконтинентальных морских перевозок через океан. В контексте транспортной статистики ЕС SSS определяется как морские перевозки грузов между портами в ЕС (иногда также включая страны-кандидаты и страны ЕАСТ), с одной стороны, и портами, расположенными в географической Европе, на Средиземном море и Черном морях – с другой. Glossary: Short sea shipping (SSS) (2020). URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Short_sea_shipping_\(SSS\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Short_sea_shipping_(SSS)) (дата обращения: 10.03.2021)

¹ Суда типа «ро-ро» (ролкеры) – суда с горизонтальным способом грузообработки. Служат для перевозки грузов, находящихся в контейнерах, поддонах или так называемых трейлерах-автоприцепах, а также автомашин и колесной техники.

² The Recovery and Resilience Plan: Next Generation Italia. MEF, 09.02.2021. URL: https://www.mef.gov.it/en/focus/documents/PNRR-NEXT-GENERATION-ITALIA_ENG_09022021.pdf (дата обращения: 10.03.2021)

заключенных между Италией и КНР в процессе подписания «Меморандума о взаимопонимании» в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Кроме того, планируется также задействовать на эти цели ресурсы Фонда регионального развития (ERDF) и Фонда сплочения ЕС (CF) на 2021–2027 гг.

С одной стороны, перед Италией стоит задача завершения встраивания в европейскую сеть TENT-T для дополнения североευропейской сети океанских перевозок. Это потребует избавиться от «бутылочных горлышек» в виде тоннелей под альпийскими перевалами (прежде всего, под Бреннером) и соединение TEN-T с портами севера Тирренского и Адриатического морей. С другой стороны, запланированные улучшения инфраструктуры и логистики южных портов Италии, как ожидается, повысят их долю в средиземноморских перевозках и позволят им конкурировать с портами южного Средиземноморья, а СЭЗ привлекут дополнительные инвестиции в производство. Проект «Зеленые порты» должен обеспечить электрификацию доков (cold-ironing), тем самым содействуя повышению экологичности¹.

План модернизации железнодорожной сети южной Италии должен дополнить усилия по развитию портов 6.0² и обеспечить нужный уровень интермодальности (по данным исследований, даже в северных регионах – Ломбардии, Венето и Эмилии-Романьи – более 80% компаний, экспортирующих товары морем, используют автодороги, а не мультимодальные перевозки посредством железной дороги). Инвестиции в инфраструктуру Юга Италии в целом ставят задачу преодоления традиционного разрыва в уровне развития между северными и южными регионами.

3 марта 2021 г. Итальянская Республика выпустила крупнейший в мире объем суверенных долгосрочных казначейских «зеленых» облигаций – BTP-Green³ (Buoni del Tesoro Poliennali) на сумму 8,5 млрд евро, тем самым вновь подчеркнув, что делает серьезную ставку на лидерство в реализации «зеленого перехода».

Выводы

Регион южного Средиземноморья обладает не только большими экспортными возможностями для товаров из ЕС, но и огромным потенциалом в сфере возобновляемой энергетики и создания цепочек добавленной стоимости. Ярким примером

¹ Cold-ironing – это процесс обеспечения берегового электроснабжения корабля у причала, когда его основные и вспомогательные двигатели отключены. Эта технология позволяет уменьшить загрязнение воздуха, вызываемое дизельными генераторами, за счет использования береговой электроэнергии в качестве альтернативы.

² Под термином «порт 6.0» эксперты, как правило, понимают порт, способный стать мощным центром экономического развития, технологических инноваций и привлечения производственных инвестиций. См., например: Deandreis M. (2020) Porti 6.0: l'Italia che ancora non c'è. *ISPI*, 09.10.2020. URL: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/porti-60-litalia-che-ancora-non-ce-27785> (дата обращения: 15.03.2021)

³ Btp Green, the new sovereign bond to finance Italy's ecological transition. MEF, 25.02.2021. URL: [*Современная Европа, 2021, № 2*](https://www.mef.gov.it/en/focus/Btp-Green-the-new-sovereign-bond-to-finance-Italys-ecological-transition-00001/#:~:text=The%20first%20Italian%20Sovereign%20Green,started%20in%20the%20past%20years.&text=In%20this%20context%2C%20the%20Republic,Sovereign%20Green%20Bonds%20(SGBs) (дата обращения: 16.03.2021)</p></div><div data-bbox=)

служит Марокко, где инвестиции в возобновляемые источники энергии стремительно растут. Поэтому с точки зрения задачи декарбонизации экономики, перехода на зеленое топливо и водородную экономику, тесная взаимосвязь южного и северного Средиземноморья неизбежна и необходима Евросоюзу для реализации стратегии экологического перехода. Транспортно-логистическая связь в контексте данной задачи служит способом снижения издержек в развитии не только внутри-регионального рынка и торговли, но и производственно-технологических цепочек. Поэтому политическая задача номер один, которая стоит перед ЕС в контексте реализации «двойного перехода», – использование своей нормативной силы для создания общего пространства новых смыслов. Это, в свою очередь, позволит обеспечить транспортно-логистическую связь, и поможет ЕС занять более выгодные позиции по сравнению с конкурентами в регионе, не обладающими подобной нормативной силой. Кроме того, произойдет восстановление глобальной роли и репутации ЕС в сфере морской экономики Средиземноморья, существенно пострадавшей на фоне пандемии COVID-19 [Колесникова, 2020].

После выхода Британии из ЕС перед Италией стоит задача улучшения своих позиций в Союзе, объективным препятствием чему служит экономическое отставание страны, наблюдавшееся еще до пандемии, но усугубившееся под ее влиянием, и непрекращающаяся политическая турбулентность, результатом которой стали два правительственных кризиса 2019–2021 гг. Геополитически роль Италии в Средиземноморье ослаблена эскалацией конфликтов в Ливии и в восточном Средиземноморье. Геоэкономическая конкуренция также требовала от страны, не оправившейся после кризиса 2010 – 2011 гг., напряжения всех имеющихся ресурсов. Сокращение доли Италии в общем объеме морских перевозок в последние десять лет подтверждало, что конкурентоспособность страны снижается.

На этом фоне европейский зеленый курс и план «Следующее поколение ЕС» были восприняты итальянским руководством как уникальная возможность не только восстановления, но и повышения конкурентоспособности. Большой объем инвестиций, которые будут направлены в сферу зеленого перехода и устойчивой мобильности, а также приоритет, который отдается руководством страны этим направлениям реформ¹, свидетельствуют о том, что Рим не только пытается решить задачу восстановления ущерба, нанесенного пандемией экономике страны, но и преодолеть застарелую проблему внутренних дисбалансов развития Севера и Юга и отставания портовой системы. Однако не менее значимая задача – повысить свой статус в ЕС и в Средиземноморье как средней державы – активного проводника нормативной силы Брюсселя в регионе южного соседства. Ее реализации будут служить председательство Италии в G20 и проведение Конференции ООН по изменению климата (COP26) в 2021 г., где приоритет будет отдан вопросам реализации «зеленого перехода». Также в ближайшем будущем от Италии стоит ожидать новых инициатив в рамках существенно «позеленевшей» «Повестки для Средиземноморья», представленной в феврале 2021 г.

¹ В 2021 г. в Италии были созданы два специальных министерства – Министерство технологических инноваций и цифрового перехода и Министерство окружающей среды и зеленого перехода; М. Драги называет свое правительство «экологическим».

Список литературы

Колесникова М. (2020) Морская экономика ЕС и COVID-19. *Современная Европа*, № 4, С. 102–111. DOI: 10.15211/soveurope42020102111

References

- 6° Rapporto annuale. Italian Maritime Economy: Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia. SRM, 2019.
- 7° Rapporto annuale. Italian Maritime Economy. L'impatto del Covid-19 sui trasporti marittimi: rotte strategiche e scenari globali. Intermodalità e sostenibilità chiavi per il rilancio italiano. SRM, 2020.
- Bodewig K. (2020) Shaping the Future Politics of the European Maritime Space. European Commission. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-mos-dip.pdf> (accessed 12.03.2021)
- Del Sarto R. (2016) Normative Empire Europe: The European Union, its Borderlands, and the 'Arab Spring'. *Journal of Common Market Studies*, Vol. 54, No. 2, pp. 215–232. DOI: 10.1111/jcms.12282
- Fabbri D. (2020) Italia, penisola senza mare. *Limes*, No. 10.
- Gianotti O., Giordano A. (2018) Il Mar Mediterraneo. Scenari geo strategici della portualità italiana nel quadrante Mediterraneo-Mar Nero. *Assoporti.it*. URL: <https://www.assoporti.it/media/3435/studio-il-mar-mediterraneo.pdf> (accessed: 10.03.2021)
- Gili A. (2021) Mobilità UE: ora rivoluzione green. *ISPI*, 29.02.2021. URL: <https://www.ispionline.it/it/publicazione/mobilita-ue-ora-rivoluzione-green-29090> (accessed: 15.03.2021)
- Kolesnikova M. (2020) Morskaya ekonomika ES i COVID-19 [EU Maritime Economy and COVID-19]. *Sovremennaya Evropa*, № 4, pp. 102–111. (in Russian). DOI: 10.15211/soveurope42020102111
- Manners I. (2002) Normative Power Europe: A Contradiction in Terms? *Journal of Common Market Studies*, 2002, Vol. 40, No. 2 (June), pp. 235–258. URL: <https://doi.org/10.1111/1468-5965.00353> (accessed: 02.02.2021)
- Panaro A. (2019) Il ristagno dell'Italia portuale. *Limes*, No. 7.
- Rigillo R. (2017) L'Italia, potenza marittima che ignora se stessa. *Limes*, No. 6.
- Rigillo R. (2019) Una strategia marittima per l'Italia (e per l'Europa). *Limes*, No. 7.
- Sisto L. (2020) Senza una regia unica per l'economia del mare, l'Italia affonda. *Limes*, No.10.
- Tanchum M. (2020) Europe-Mediterranean-Africa Commercial Connectivity: Geopolitical Opportunities and Challenges. Konrad Adenauer Stiftung, MED dialogue series, No. 31, November 2020. URL: <https://www.kas.de/en/web/poldimed/single-title/-/content/europe-mediterranean-africa-commercial-connectivity-geopolitical-opportunities-and-challenges> (accessed: 21.01.2021)

Italian Maritime Economy and the EU Green Deal

Received 25.03.2021

Author: **Alekseenkova E.**, Candidate of Science (Politics), Leading Researcher, Head of the Center for Italian Studies, Institute of Europe RAS. **Address:** 11-3, Mokhovaya Str., Moscow, Russia, 125009. **E-mail:** alekseenkovaes@gmail.com

Abstract. The article examines the problem of transformation of the Italian maritime economy (in terms of transport and logistics infrastructure) in the context of the European Green Deal. The increased role of the Mediterranean in international maritime trade makes Italy explore ways of improving the competitiveness of its ports infrastructure and logistics to avoid lagging behind rapidly developing competitors in Greece, Spain, Turkey and the countries of North Africa. At the same time, Italy continues to position itself as a middle power, whose dominance in the Mediterranean is a natural result of its geographic position and national priorities. Currently traditional competition is aggravated by the negative consequences of the COVID-19 pandemic for the world maritime economy. Rome expects that the EU's Green Deal and the EU Next Generation Plan will help Italy solve three problems: 1) to increase its own competitiveness in the transport and logistics system of the Mediterranean; 2) to stimulate the development of the South of the country; 3) to become a protagonist of the new EU normative power and leadership in the green transformation in the Mediterranean. The author concludes that the main goal of Italy is to restore its role as a middle power and the leader of the Mediterranean, and to increase its own status within the EU.

Keywords: Italy, Euro-Mediterranean connectivity, ports, infrastructure, Mediterranean, European Green Deal, EU Next Generation Plan, normative power, Europe-Africa transport corridors, maritime economy.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope220216374>

Современная Европа, 2021, № 2