

Цей текст є неофіційним перекладом документа, розміщеного на відкритому інформаційному ресурсі Інституту МИРУ, та може використовуватись лише з інформаційною та науковою метою. Посилання на офіційний оригінал документа: <https://www.iipvienna.com/new-blog/2023/1/16/reshaping-of-critical-regional-infrastructure-under-the-impact-of-war-the-case-of-ukraine-russia-and-the-eu>

неофіційний  
переклад

# «Перекроювання» критичної регіональної інфраструктури під впливом війни: приклад України, Росії та ЄС

Діоніс Ценуза ([new-blog?author=63970ab69ca060028ddd8f48](https://www.ipn.md/en/new-blog?author=63970ab69ca060028ddd8f48))

Аналіз Діоніса Ценузи, опублікований 27.12.2022 у Пресс Агенції IPN ([https://www.ipn.md/en/reshaping-of-regional-critical-infrastructure-under-the-impact-of-a-war-the-case-o-7978\\_1094289.html](https://www.ipn.md/en/reshaping-of-regional-critical-infrastructure-under-the-impact-of-a-war-the-case-o-7978_1094289.html))

Війна росії проти України, яка почалася в лютому 2022 року, мала низку негативних наслідків для критично важливих регіональних систем транспорту та енергетичної інфраструктури. За майже 11 місяців війни до кінця 2022 року особи, які приймають рішення в Україні, ЄС та його державах-членах, а також росії та її союзниках (Білорусь, Іран тощо) переглянули свої погляди на старі способи функціонування регіональної інфраструктури.

Економічні втрати, зафіксовані державними суб'єктами, які постраждали від війни з росією, значною мірою спричинені «заморожуванням», скасуванням або знищенням інфраструктури, що обслуговує транспортування енергії (базова критична інфраструктура). Інфраструктура на території України залишається об'єктом постійних військових атак російськими військами (IPN, листопад 2022 р. ([http://www.ipn.md/en/ukraines-critical-infrastructure-vs-russias-energy-positionang-the-7978\\_1093693.html](http://www.ipn.md/en/ukraines-critical-infrastructure-vs-russias-energy-positionang-the-7978_1093693.html))). Під тиском санкцій ЄС російська інфраструктура була змушена адаптуватися до переорієнтації експорту на незахідні ринки. Росія звертається до Азії та все більше залежить від інтеграції з Євразійським економічним союзом. Водночас процес роз'єднання, розпочатий росією та ЄС, також призвів до початку розвитку інфраструктури у «ширшій Європі». «Війна на економічне виснаження» (IPN, липень 2022 р. ([http://www.ipn.md/en/eu-sanctions-and-russias-energy-weapon-solidarity-versus-fragmentation-7978\\_1091293.html](http://www.ipn.md/en/eu-sanctions-and-russias-energy-weapon-solidarity-versus-fragmentation-7978_1091293.html))), ініційована росією, змусила ЄС та його держави-члени терміново розглянути інфраструктуру, яка б дозволила диверсифікувати імпорту природного газу з неросійських джерел (IPN, липень 2022 р. ([https://www.ipn.md/en/eu-sanctions-and-russias-energy-weapon-solidarity-versus-fragmentation-7978\\_1091293.html](https://www.ipn.md/en/eu-sanctions-and-russias-energy-weapon-solidarity-versus-fragmentation-7978_1091293.html))), або газопроводом (Північна

Африка, Каспійське море), або морем (LNG). У той же час ЄС також вивчає можливості транспортування енергії всередині ЄС (водню) та імпорту електроенергії з Південного Кавказу.

## Переосмислення критичної інфраструктури: приклад України та її сусідів

У першій половині 2022 року військові атаки росії та окупація українських територій в акваторії Чорного моря призвели до серйозних збоїв у функціонуванні судноплавної інфраструктури України. Безпека транспортування агропродовольчої продукції через Чорне море залежить від судноплавства портів, які залишаються під контролем України. Таким чином, трьом основним портам – Одеському, Чорноморському та Південному – для функціонування потрібні були гарантії безпеки, передбачені «зерною угодою». На них припадає 80% загальної потужності портів України, яка до війни 2022 року контролювала 13 річкових і морських портів (потужність 260 млн тонн у 2019 році). «Зернова угода» набула чинності 22 липня (<https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/>) завдяки сприянню Туреччини та ООН (<http://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative>). Механізм міжнародного нагляду за експортно-імпортними операціями України, встановлений цією угодою, був продовжений ще на 120 днів у листопаді (Bloomberg, листопад 2022 року (<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-11-17/ukraine-say-grain-deal-will-be-prolonged-for-120-days>)). У період з липня по грудень 2022 року було експортовано близько 12 млн тонн сільськогосподарської продукції (кукурудзи – 43%, пшениці – 29%, продукції з соняшнику – 13% і т. д.), що включає близько 500 суден. Незважаючи на це, повноцінній роботі українських портів перешкоджають російські атаки на критичну енергетичну інфраструктуру, які паралізували діяльність Одеського порту на початку грудня після атаки безпілотників (з 15 іранських виготовлених одиниць, з яких 10 знищено (<https://www.aljazeera.com/news/2022/12/10/ukrains-odesa-plunged-into-darkness-after-energy-facilities-hit>)).

Окрім «зернової угоди», стрімкі інвестиції були в залізничну інфраструктуру, що сполучає Україну з Молдовою та Румунією. Це замінює частину наявних раніше експортних потужностей морем. У зв'язку з цим лише за два місяці (липень-серпень) українська сторона відновила ділянку Березина – Басарабська (21 км), яка не працювала близько 20 років. Через цього посередника певний експорт можна легше перенаправляти з українських портів на молдавську залізницю, а потім до ЄС. У 2021-2022 роках європейські фінансові установи надали фінансову допомогу (позики) для майбутньої модернізації залізничної системи в Молдові (близько 230 мільйонів). Крім того, розширення та модернізація української залізничної системи має додаткове гуманітарне значення (з лютого по листопад 2022 року було евакуйовано близько 4 мільйонів людей). Ця категорія зусиль включає відновлення маршруту Київ-Кишинів у листопаді, який не функціонував майже 20 років ([https://www.ipn.md/en/shisinau-kiiev-train-route-relaunched-after-a-hiatus-of-about-7967\\_1093066.html](https://www.ipn.md/en/shisinau-kiiev-train-route-relaunched-after-a-hiatus-of-about-7967_1093066.html)). Крім того, були виділені певні інвестиції для відновлення пропускної здатності залізниці в напрямку Румунії. Так, через 15 років відновилося залізничне сполучення на маршруті Рахів – Валя Вішеулуй (<https://ukranews.com/uk/news/893756-ukraine-and-romania-restore-railway-connection-on-rakhiv-dilove-valea-viselui-section>) після технічної паузи. За цим маршрутом українські пасажери можуть дістатися до Румунії всього за 40 хвилин (прикордонний контроль здійснюється на борту), враховуючи різницю в колії між Україною (радянський тип - 1520 км) і Румунією (європейський тип - 1434 км).

За майже 11 місяців війни російські війська випустили понад 4000 ракет (<https://euromaidanpress.com/2022/11/17/russia-fired-more-than-4000-ground-and-sea-based-missiles-at-ukraine-since-feb-24-ukraines-air-force/>) по Україні. Окрім пошкоджень військової та цивільної інфраструктури (житлові будинки, школи тощо), було зруйновано велику кількість об'єктів, які виробляли або постачали електроенергію. Близько 50% критичної енергетичної інфраструктури України було пошкоджено російськими ракетами (зокрема з використанням іранських безпілотників) у жовтні-грудні 2022 року (IPN, листопад 2022 року ([https://www.ipn.md/en/ukraines-critical-infrastructure-vs-russias-energy-positioning-the-7978\\_1093693.html](https://www.ipn.md/en/ukraines-critical-infrastructure-vs-russias-energy-positioning-the-7978_1093693.html))). Деелектрифікуючи Україну, російські військові мають намір викликати гуманітарну кризу – якщо не в Україні, то в ЄС – у результаті нового потоку. Географічна близькість і високий ступінь взаємозв'язку з Україною зробили Молдову побічною жертвою (RUSI, грудень 2022 р. (<https://rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/collateral-victim-or-separate-target-russias-tactics-against-moldova>)). Завдяки синхронізації систем передачі електроенергії України та Молдови з енергетичною мережею ЄС, дві країни можуть імпортувати електроенергію з ЄС з 16 березня 2022 року (<https://www.entsoe.eu/news/2022/03/16/continental-europe-successful-synchronisation-with-ukraine-and-moldova-power-systems/>). Це допомогло Молдові отримати електроенергію з Румунії, щоб подолати енергетичну кризу, тоді як Україна розпочала необхідні процедури для перевірки своєї спроможності імпортувати електроенергію зі Словаччини (IPN, листопад 2022 р. ([https://www.ipn.md/en/russian-tactics-against-ukraine-and-moldova-ramifications-of-the-energy-7978\\_1093100.html](https://www.ipn.md/en/russian-tactics-against-ukraine-and-moldova-ramifications-of-the-energy-7978_1093100.html))).

### **Переосмислення критичної інфраструктури: приклад росії та її союзників**

Заборона на доступ російських кораблів ([https://finance.ec.europa.eu/system/files/2022-10/faqs-sanctions-russia-eu-ports\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2022-10/faqs-sanctions-russia-eu-ports_en.pdf)) до портів ЄС і обмеження на захід по суші вантажних перевезень (п'ятий пакет санкцій ([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_2332](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_2332))), а також ембарго на транспортування російської нафти морем (з 5 грудня (<https://www.forbes.ro/rusia-intentioneaza-sa-reduca-productia-de-petrol-ca-raspuns-la-plafonarea-preturilor-adoptata-de-uniunea-europeana-306254>) - для сирової нафти, а потім для всіх нафтопродуктів 5 лютого 2023 року) змусили росію переглянути свою стратегічну інфраструктуру. Переорієнтація її інфраструктури є частиною стратегії стійкості росії проти санкцій ЄС.

Ситуація погіршилася власними обмеженнями росії на постачання природного газу до ЄС. Використання газу як інструменту геополітичного тиску на країни-члени ЄС дало неоптимальний результат, оскільки росія не змогла порушити солідарність Заходу до України. Диверсійна акція проти газопроводів Nord Stream 1 і 2 наприкінці вересня (Guardian, вересень 2022 (<https://www.theguardian.com/business/2022/sep/29/nord-stream-attacks-highlight-vulnerability-undersea-pipelines-west>)) - у яких підозрюють росію (наразі без переконливих доказів (<https://www.washingtonpost.com/national-security/2022/12/21/russia-nord-stream-explosions/>)) остаточно зменшена - російські трубопроводи постачають до ЄС до 9% від загального імпорту газу ([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH\\_22\\_5389](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_22_5389)) (порівняно з 45% або 155 млрд м<sup>3</sup> у 2021 році).

Щоб замінити ринки ЄС, росія прагне збільшити експорт газу до Китаю. У 2021 році поставки російського газу склали близько 15 млрд м<sup>3</sup>: 7,6 млрд м<sup>3</sup> трубопровідним транспортом і 6,2 млрд м<sup>3</sup> у вигляді LNG. У 2022 році росія продавала Китаю газ за пільговими цінами — близько 50% за LNG, який постачає оператор «Сахалін-2» (<https://markets.businessinsider.com/news/commodities/russia-natural-gas-china-Ing-europe-energy->

[crisis-discount-asia-2022-9](#)) до кінця 2022 року. Протягом 2021 року ціна російського трубопровідного газу становила \$120-148 за 1000 м<sup>3</sup> (<https://www.euractiv.com/section/energy-середовище/новини/eu-seals-deal-on-gas-price-cap-after-months-of-wrangling/>). Однак існуючої газової інфраструктури, орієнтованої на Китай, недостатньо для заміни обсягу газу, який раніше експортувався до ЄС (155 млрд м<sup>3</sup> у 2021 році). Росія поставила стратегічною метою збільшити обсяг газу, що постачається через "Силу Сибіру", до 38 млрд м<sup>3</sup> і почати будівництво "Сили Сибіру - 2" (<https://iea.blob.core.windows.net/assets/830fe099-5530-48f2-a7c1-11f35d510983/WorldEnergyOutlook2022.pdf>) - газопроводу через Монголію в 2024 році потужністю 50 млрд м<sup>3</sup>. У результаті розвитку цих трубопроводів росія може стати основним джерелом імпорту газу для Китаю, загальним обсягом 88 млрд м<sup>3</sup> до 2030 року (<https://www.aa.com.tr/en/economy/china-is-set-to-become-russias-main-gas-importer-to-replace-eu/2762421>), якщо споживання Китаєм залишиться на поточному рівні. Основними експортерами газу до Китаю у 2021 році були Австралія (43,6 млрд м<sup>3</sup> – LNG) і Туркменістан (31,5 млрд м<sup>3</sup> – трубопровід). Що стосується поставок нафти, то росія має намір активізувати використання "Арктичного шовкового шляху". У листопаді до Китаю відправився другий в історії російський танкер (<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-11-08/russia-sends-oil-thousands-of-miles-through-artic-circle-знову>). Арктичний маршрут дозволить транспортувати товари вдвічі швидше (<https://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/Russia-Sends-Second-Ever-Crude-Shipment-To-China-Through-Arctic-Silk-Road.html>) через російські порти на Балтійському морі, а потім через Суецький канал, якому перешкодили санкції.

Росія втрачає значні доходи від експорту енергоресурсів на західні ринки, в тому числі внаслідок обмеження ціни на нафту в \$60 за барель, встановленого коаліцією західних держав (Казначейство США, грудень 2022 р. (<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1141>)). Вже в листопаді росія зафіксувала збитки на суму близько 1,2 млрд євро (близько 90 млрд руб. (<https://interfax.com/newsroom/top-stories/85696/>)). Тому Москва ставить на перше місце розвиток альтернативних шляхів виходу на нові ринки збуту, оскільки це дало б змогу домогтися певної компенсації втрат федерального бюджету, що можуть мати наслідки для політичної клієнтури режиму Володимира Путіна. Наслідки російської агресії проти України є довгостроковими. Тому російська влада має заделегіть забезпечити політичну та соціально-економічну стабільність на національному рівні, особливо для російського анклаву Калінінграда, який підпадає під усі санкції Заходу, які, за оцінками, стосуються близько 15% товарів (<https://www.Irt/en/news-in-english/19/1834460/oil-sanctions-will-affect-15-percent-of-kaliningrad-transit-lithuanian-pm>), що транспортується з решти Росії через Литву. Адаптацію Калінінграда до нових регіональних реалій сприяло розширення судноплавства зі Санкт-Петербурга. У березні 2022 року кількість суден, що курсують між ексклавом та рештою Росії, досягли трьох (<http://www.morvesti.ru/news/1679/99297/>). У жовтні кількість зросла в 5 разів і буде зростати за рахунок дотацій з федерального бюджету, що передбачає нові витрати на налагодження портової інфраструктури Калінінграда. Інші витрати, які Росія змушена нести внаслідок її ізоляції від ЄС через п'ятий пакет санкцій (ЄС, квітень 2022 р. ([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_2332](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_2332))) пов'язана зі збільшенням податків з російських операторів транзитними державами на російський експорт до Китаю, Узбекистану, Киргизстану та Туркменістану. Так, у жовтні казахстанський залізничний оператор («Казахстан Темір Жоли» – мережа 16 тис. км і 1720 локомотивів) підвищив тариф приблизно на 15% (<https://www.railway.supply/en/kazakhstan-actually-blocked-the-export-of-russian-grain-to-china/>) на перевезення вагонів для внутрішнього використання, імпорту, експорту або транзиту. Отже, ціна транспортування тонни пшениці на відстань близько 2000 км через Казахстан вдвічі перевищує податки, що застосовуються на території Росії, або 34 євро



(2500 рублів). Іншими словами, Західні санкції та переорієнтація росії на схід чинили тиск на інтеграційні процеси в рамках Євразійського економічного союзу.

З іншого боку, росія намагалася інтегрувати своїх союзників у свою стратегію адаптації до режиму санкцій, що застосовуються ЄС, країнами G7 та їхніми союзниками (від 30 до 50 держав у всьому світі). Враховуючи, що Білорусь відіграла ключову роль на початковому етапі російської агресії проти України та продовжує підтримувати російський військовий порядок, ЄС продовжив режим антиросійських санкцій проти Білорусі з квітня ([https://ec.europa.eu/Commission/presscorner/detail/en/ip\\_22-2332](https://ec.europa.eu/Commission/presscorner/detail/en/ip_22-2332)). Білорусь підтримує росію у спільному виробництві зброї та військових навчаннях, починаючи з 2023 року. Крім того, щоб забезпечити виживання режиму Олександра Лукашенка, росія сприяє процесу диверсифікації експортних маршрутів для білоруських виробників. Вже в серпні білоруська влада заявила, що розробила 40 нових експортних маршрутів (<https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/08/15/belarus-finds-new-rail-routes-to-export-goods-amidst-sanctions/>) до понад 20 країн через росію. У січні-липні зріс обсяг перевезень вантажів до Азербайджану, Грузії, Казахстану, Таджикистану, Узбекистану (до Китаю – у 5 разів). Водночас, для виходу на світові ринки Білорусь використовує російську портову інфраструктуру (14 портів). Експорт залізничним транспортом до російських портів порівняно з 2021 роком зріс майже вдвічі – на 34% (<https://belta.by/economics/view/transit-of-belarusian-cargoes-via-russian-sea-ports-up-by-22-times-in-january-september-153990-2022/>) обсягу, перенаправленого в нетрадиційних напрямках. Білорусь також виявила зацікавленість у розширенні портових потужностей у росії для збільшення перевезень білоруських вантажів (Белта, серпень 2022 р. (<https://eng.belta.by/economics/view/belarus-decides-in-favor-of-creating-port-facilities-in-russias-northwest-152424-2022/>)).

Одночасно російська влада шукає оптимальні шляхи для створення нових експортних маршрутів шляхом розширення транспортної інфраструктури, щоб з'єднати Чорне море з регіоном Каспійського моря через Волго-Донський канал і вийти на азійські ринки через Іран. Щоб стимулювати створення маршруту росія-Іран-Індія (3000 км), росія оголосила про дозвіл іранським кораблям (<http://jamestown.org/program/russia-ready-to-allow-iranian-ships-access-to-the-volga-river-and-volga-don-canal/>), щоб пересуватися по її території. Близько \$20 мільярдів буде інвестовано в збільшення навігаційної та транзитної спроможності каналу Дон-Волга, включаючи модернізацію та розширення залізничної мережі від Ірану до порту Чабахар (Іран) у напрямку Мумбаї (Bloomberg, грудень 2022 (<https://www.bloomberg.com/graphics/2022-russia-iran-trade-corridor/>)). Ще один союзник, з яким росія хоче розвивати нову енергетичну інфраструктуру в Туреччині. Росія підтримує амбіції Туреччини стати регіональним газовим хабом, щоб задовольнити потребу підтримувати мінімальний потік газу на захід і перенаправити понад 100 мільярдів м<sup>3</sup>, які в попередні роки досягали Європи через Nord Stream 1 і Ямал-Європа (<https://www.intellinews.com/can-russia-sneak-gas-into-the-eu-via-a-turkish-gas-hub-264445/>). Реалізація такої мети потребує будівництва нового газопроводу через Чорне море та додаткових потужностей для зберігання та переробки російського газу. Зараз російський газ, що надходить через «Блакитний потік» і «Турецький потік», споживається в Туреччині, територією якої проходить ще 7 газопроводів. Крім того, Туреччина володіє двома LNG-терміналами, двома плавучими регазифікаційними установками та 2 газосховищами (об'ємом менше 10 млрд м<sup>3</sup>). Перетворення Туреччини на газовий хаб служило б стратегічним інтересам росії щодо зменшення важливості України для газового ринку ЄС.

**Переосмислення критичної інфраструктури: приклад ЄС**

Маніпуляція росією з газовими потоками, яка призвела до рекордних цін у майже 4000 євро за 1000 м<sup>3</sup> навесні та влітку 2022 року, є основним рушієм для ЄС диверсифікувати свою інфраструктуру імпорту газу.

Пріоритетом ЄС є збільшення потужностей імпорту газу за межі росії. Таку ж мету переслідує Італія, яка в 2022 році замінила приблизно 50% з 23 млрд м<sup>3</sup>, які вона раніше імпортувала з росії, газом, отриманим з інших поставок. Італія планує повністю відмовитися від російського газу до 2025 року (<https://www.reuters.com/business/energy/italys-eni-confident-it-will-replace-russian-gas-completely-by-2025-2022-07-29/>) і купувати газ в Африці (<https://www.aa.com.tr/en/energy/international-relations/italy-turns-to-africa-for-gas-needs-to-reduce-dependence-on-russia/35179>) (Алжир, Конго, Ангола, Єгипет і Мозамбік), Південному Кавказі (Азербайджан через Південний газовий коридор (<https://interfax.com/newsroom/top-stories/82801/>), США та на Близькому Сході. Німеччина, Франція та інші країни ЄС мають подібні стратегії, за винятком (Угорщина). Через сезони географічної близькості, Франція разом з Італією звертаються до Алжиру, який підписав угоди на \$4 мільярди з ними (<https://www.rfi.fr/en/africa/20221010-france-and-algeria-seek-to-deepen-ties-after-easing-of-tensions>) та США щодо збільшення видобутку нафти та газу. Ці ініціативи також передбачають будівництво нової енергетичної інфраструктури та транспортних можливостей з півночі на південь.

Зростаюча стратегічна роль Півдня в постачанні енергоресурсів до ЄС не зменшує ролі Норвегії, яка в умовах енергетичної кризи 2022 року значно зросла і залишатиметься на високому рівні. Новий газопровід, який постачає газ з Норвегії через Данію до Польщі (Балтійський трубопровід) – урочисто відкритий у вересні (<https://www.euronews.com/2022/09/27/baltic-pipe-norway-poland-gas-pipeline-opens-in-key-move-to-cut-dependency-on-russia>) - також буде сприяти цьому. Інтерконекція ([https://commission.europa.eu/news/inaguguration-gas-interconnection-between-poland-and-lithuania-2022-05-05\\_en](https://commission.europa.eu/news/inaguguration-gas-interconnection-between-poland-and-lithuania-2022-05-05_en)) з Литвою (GIPL) – працює з травня 2022 року – принесе приблизно 2 мільярдів м<sup>3</sup> до Польщі щорічно та зміцнить Транс'європейські енергетичні мережі (TEN-E). Інший інтерконектор, запущений у 2022 році, з'єднає Грецію та Болгарію (IGB), який створить потужність доставки близько 3 мільярдів м<sup>3</sup> ([https://commission.europa.eu/news/launch-interconnector-greece-bulgaria-2022-10-01-0\\_en](https://commission.europa.eu/news/launch-interconnector-greece-bulgaria-2022-10-01-0_en)) на рік у напрямку південь-північ, транспортуючи газ через Південний коридор – з Азербайджану на Західні Балкани, Україну та Молдову (через реверс).

Вибух газопроводів Nord Stream 1 і 2 спонукав не тільки до завершення будівництва Балтійського газопроводу до 2023 року, але й до великих інвестицій з Німеччини в розвиток інфраструктури, необхідної для імпорту LNG. Зараз у Німеччині є лише одна плавуча станція LNG (зберігання та регазифікація). Загалом планується встановити щонайменше п'ять плавучих терміналів, кожен потужністю 5 млрд м<sup>3</sup>, які належатимуть державі (Guardian, листопад 2022 р. (<https://www.theguardian.com/world/2022/nov/15/germany-completes-construction-floating-lng-terminal-liquefied-natural-gas-energy>)). Разом із потужностями LNG у приватному секторі Німеччина хоче забезпечити близько 1/3 своїх потреб у газі на основі її споживання у 2021 р. (25 млрд м<sup>3</sup>). Були також відкриті дебати щодо націоналізації та повторного використання сухопутного сегменту газопроводу Nord Stream 2 (<https://news.yahoo.com/germany-could-nationalize-part-nord-162000632.html>) для доставки газу, отриманого з LNG-терміналів, що будуються в Балтійському морі. Це дозволить Німеччині постачати газ на південь (Баварія) і схід країни без необхідності будівництва нової інфраструктури. Остаточне рішення може бути прийнято у 2023 році, хоча оно зіткнеться з опором росії.

Окрім збільшення імпорту неросійського газу, ЄС та його країни-члени змушені інвестувати у виробництво та постачання нових джерел енергії. Так, планується будівництво трубопроводу для транспортування водню з Іспанії (та Португалії) до Франції через Барселону. Цей трубопровід планується завершити в 2030 році і потребуватиме 2,5 мільярда євро, з яких 50% буде покрито європейськими фондами (Euronews, грудень 2022 року (<https://www.euronews.com/my-europe/2022/12/09/hydrogen-pipeline-between-spain-and-france-to-be-complete-by-2030-and-cost-25-billion>)). Ще одним масштабним проектом, який забезпечить постачання електроенергії з Південного Кавказу, є підводний кабель (1195 км (<https://www.euractiv.com/section/energy-environment/news/eu-azerbaijan-launch-black-sea-electricity-link/>)), який з'єднає відновлювані виробничі потужності Азербайджану та Грузії з мережами передачі Румунії та решти решти ЄС ([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement\\_22\\_7807](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_22_7807)) (через Угорщину), включаючи Західні Балкани. Сербія вже обговорює можливість імпорту електроенергії з Азербайджану (<https://president.az/en/articles/view/58254>) через цей кабель.

Крім розвитку критичної інфраструктури для усунення енергетичної залежності від росії, ЄС прагне забезпечити сполучні маршрути до Центральної Азії, як альтернативу російським маршрутам. У цьому сенсі ЄС готовий використовувати ініціативу «Global Gateway» (близько 300 мільярдів євро ([https://ec.europa.eu/commission/ptesscorner/detail/en/ip\\_21\\_6433](https://ec.europa.eu/commission/ptesscorner/detail/en/ip_21_6433)) інвестицій), яка спрямована на створення критичної транспортної та енергетичної інфраструктури. Таким чином, EBRD надасть Казахстану \$105 млн ([https://central.asia-news.com/en\\_GB/articles/cnmi\\_ca/features/2022/08/09/feture-02](https://central.asia-news.com/en_GB/articles/cnmi_ca/features/2022/08/09/feture-02)) на модернізацію та інтеграцію казахської залізниці в Транскаспійській залізниці. Ці інвестиції зменшать залежність ЄС від «Північного коридору», який забезпечує близько 95% залізничних перевезень між ЄС і Китаєм через росію. Таким чином, Казахстан міг би стати центром «середнього коридору», через який потік товарів з Китаю міг би досягти ЄС через Азербайджан, Грузію та Туреччину в обхід росії.

### **Замість висновків...**

*Нові геополітичні умови, спричинені війною росії проти України, започаткували комплексний процес перебудови критичної регіональної інфраструктури. Порушення традиційних каналів, якими рухався потік товарів та інвестицій, робить заміну інфраструктури неминучою.*

Враховуючи взаємне роз'єднання, яке відбувається між росією та ЄС, точки зв'язку між Заходом і Сходом перебувають у процесі руйнування. Отже, і росія, і ЄС прагнуть зміцнити або розбудувати нову критичну інфраструктуру, створюючи як нові можливості, так і нові залежності Півночі від Півдня.



Діоніс Ценуза – політолог, дослідник Інституту політичних наук Університету Лібіха-Юстуса в Гіссені, Німеччина, ступінь магістра з міждисциплінарних європейських студій Коледжу Європи у Варшаві. Сфери досліджень: Європейська політика сусідства, відносини ЄС і Молдови, зовнішня політика ЄС і росії, міграція та енергетична безпека.

Новіший пост

Нерівний шлях Ефіопії до миру та уроки Західних Балкан

[\(/new-blog/2023/1/23/ethiopias-bumpy-road-to-peace-and-lessons-from-the-western-balkans\)](/new-blog/2023/1/23/ethiopias-bumpy-road-to-peace-and-lessons-from-the-western-balkans)

Старіший пост

КОСОВО – НЕВИКОНАНА БРЮССЕЛЬСЬКА УГОДА

[\(/new-blog/2023/1/12/Kosovo-the-unfulfilled-brussels-agreement\)](/new-blog/2023/1/12/Kosovo-the-unfulfilled-brussels-agreement)