

Транспортно-логистическая инфраструктура Испании в системе европейских грузопотоков

Научный руководитель – Алексеев Олег Александрович

Меркулова Анна Сергеевна

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет глобальных процессов, Образовательная программа «Глобальная экономика и управление», Москва, Россия

E-mail: anya.shpicz@mail.ru

В условиях геополитических потрясений, климатического кризиса и перестройки глобальных цепочек поставок Испания сохраняет стратегическое значение как «южные ворота» Европы. Благодаря географическому положению на пересечении атлантических и средиземноморских маршрутов страна обрабатывает значительную часть грузопотоков между Азией, Африкой, Латинской Америкой и Центральной Европой. Это превращает ее в естественный хаб для перевалки и распределения грузов.

Транспортно-логистическая инфраструктура выступает ключевым фактором конкурентоспособности национальных экономик в глобальной торговле. Она обеспечивает мультимодальность, сокращение времени доставки и минимизацию издержек, которые составляют 8-15% ВВП стран, а также ускоряет товарооборот и повышает устойчивость к внешним шокам, таким как блокада Суэцкого канала или Красного моря. Для Испании это особенно актуально: морской транспорт обслуживает 66-67 % внешнеторгового оборота страны.

Испания обладает 46 портами общегосударственного значения и более 8000 км береговой линии. Два из девяти приоритетных коридоров ТЕН-Т проходят по её территории: Средиземноморский (от Альхесираса через Валенсию и Барселону к Франции и Италии) и Атлантический (соединение Иберийского полуострова с Францией и Германией). Эти коридоры обеспечивают интеграцию испанских портов в единую европейскую сеть и сокращают транзитное время до Центральной Европы на 20-30 %. [2]

Раньше основные грузы шли через порты Северной Европы – Роттердам, Гамбург, Антверпен. Однако по данным Европейской ассоциации портов, доля средиземноморских портов в европейском грузообороте за последние годы выросла на 7-8%. В лидерах находятся испанские порты Валенсия, Альхесирас и Барселона, которые по итогам 2023 г. входят в топ-10 Европы по контейнерным перевозкам, занимая 4, 5 и 10 места соответственно. Они первыми встречают суда из Азии, которые идут через Суэцкий канал или в обход Африки. [5]

Кризис в Красном море привел к перенаправлению части потоков через Средиземное море, что позитивно сказалось на транзите через эти порты. Кроме того, Испания занимает первое место в Европе по протяженности высокоскоростных железных дорог (AVE, больше 4000 км), третье место по объему грузов, которые проходят через порты (уступая Нидерландам и Бельгии) и четвертое место в ЕС по автомобильным грузоперевозкам. [4] Однако грузовой сегмент требует дальнейшего развития. Мультимодальные комплексы в портах обеспечивают бесшовную связь море – железная дорога – авто, повышая эффективность распределения грузов по ЕС.

Среди преимуществ Испании выгодное географическое положение, высокая связанность линейных морских перевозок (8-е место в мире по LSCI UNCTAD 2025), диверсификация партнёров, масштабные инвестиции и растущий транзит. Однако стоит обратить

внимание и на существующие проблемы. Например, на разницу в ширине колеи железных дорог по сравнению с другими странами (в частности, с Францией). Из-за этого на границе приходится либо менять оси у вагонов, либо перегружать товары, что приводит к потере времени и денег. По словам министра транспорта Испании О. Пуэнте, без решения этой проблемы Испания рискует остаться периферией, а не транзитным узлом Европы. [4]

К 2030-2050 гг. планируется полная реализация проекта коридоров TEN-T и внедрение зеленых технологий (электрификация причалов, альтернативные топлива, цифровизация). Ключевыми направлениями сотрудничества для Испании являются:

- укрепление связей с Латинской Америкой (зелёный коридор Валенсия – Сантос),
- интеграция в китайскую инициативу «Один пояс – один путь» через Средиземноморье,
- совместные проекты с Марокко и странами Магриба в рамках Средиземноморского транспортного пространства.

В декабре 2021 года Испания представила транспортную стратегию до 2030 года (с перспективой до 2050-го). Главная цель – поднять долю железнодорожных грузоперевозок с текущих 4-5% до 10%. По расчетам Минтранса, в логистику планируют вложить около 25 миллиардов евро до 2030 года. Основные средства пойдут на железнодорожные подходы к портам и на стыки с Францией. Ожидается, что транспортный сектор будет приносить экономике страны около 35 млрд евро в год. [1]

Таким образом, в современных условиях глобальной нестабильности и перестройки логистических маршрутов представляется крайне важным своевременное завершение инфраструктурных проектов Испании, их синхронизация с общеевропейскими планами развития TEN-T, и реализация мероприятий в установленные сроки. Это позволит создать основу для диверсификации маршрутов, технологического лидерства и расширения международного сотрудничества, способствуя выходу европейской экономики на новые траектории роста. В таком случае Испания превратится из периферийного транзитера в одного из ключевых логистических операторов Европы, обеспечивающих устойчивость внешне-торговых связей ЕС.

Как отмечают эксперты мадридского института Elcano, в условиях фрагментации мировой торговли Испания получает шанс укрепить свои позиции благодаря географическому положению и развитой инфраструктуре. Главное – не упустить момент и снять существующие ограничения, особенно в трансграничных железнодорожных соединениях. [3]

Источники и литература

- 1) Estrategia de Movilidad 2030. Ministerio de Transportes. Madrid, 2021. 204 p.
- 2) Puertos del Estado / TransporteXXI. Spanish Ports 2024. Madrid, 2024. 108 p.
- 3) Real Instituto Elcano: Mediterráneo — la nueva frontera logística de Europa.
- 4) Anuario Estadístico 2024. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible: www.transportes.gob.es
- 5) Review of Maritime Traffic 2024. European Ports Authority: www.porteconomics.eu