Секция «Региональные проблемы международных отношений»

# Парагвай-Парана как альтернативное решение «морского вопроса» для Боливии

***Попов Михаил Дмитриевич***

*Студент (бакалавр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет мировой политики, Кафедра международных организаций и мировых политических процессов, Москва, Россия

*E-mail: dilirius03@gmail.com*

Проблема выхода к морю для Боливии остается актуальной с момента окончания Второй Тихоокеанской войны в 1883 году, когда боливийская территория Антофагаста была передана Чили в результате победы последней над союзными перуанско-боливийскими войсками. Несмотря на то, что тех времен прошло более 140 лет, Боливия до сих пор не может смирится с потерей доступа к океану, а потому, начиная еще непосредственно с 1883 года, Боливия активно ищет пути для пересмотра установленных границ. В течение XX и начала XXI вв. Боливия стремилась разрешить этот вопрос в двустороннем формате с Чили, не прибегая к помощи посредников. Тем не менее проблему решить не удалось, в результате чего 24 апреля 2013 года Боливия обратилась в Международный Суд ООН с иском к Чили по требованию предоставления стране доступа к морю. И только спустя около пяти лет судебных разбирательств Суд вынес решение в пользу Чили, отклонив Боливийский иск [3].

Таким образом, проблема выхода Боливии к Тихому океану вновь завершилась безрезультатно. Однако, как не странно, существует еще одна артерия, которая потенциально может решить этот вопрос для Боливии – система рек Парагвай-Парана, которая выходит в Атлантический океан. Вообще важность этого направления для Боливии наблюдается ещё в 1930-е гг., когда получение доступа к реке Парагвай было одной из целей Боливии в Чакской войне [1]. Исходя из этого, можно ли говорить о речной альтернативе Тихому океану для Боливии, особенно с учетом неоднократных провалов в переговорах с Чили? Ответ на этот вопрос является целью данной работы.

В общей сложности система рек Парагвай-Парана затрагивает территории пяти стран: Аргентины, Бразилии, Уругвая, Парагвая и Боливии, и имеет протяженность в 3442 км., пригодных для судоходства. Это расстояние условно делится на шесть частей [5]:

1. Аргентина – 1240 километров
2. Бразилия – 890 километров
3. Парагвай – 557 километров
4. Парагвай – Аргентина – 375 километров
5. Бразилия – Парагвай – 332 километров
6. Боливия – Бразилия – 48 километров

Как можно заметить, боливийский участок занимает достаточно малую часть от общей ее протяженности. Тем не менее Боливия имеет достаточный потенциал для развития собственной внешнеторговой деятельности в регионе. В качестве стартовых условий Боливия имеет целую серию договоров, подписанных с сопредельными государствами, в частности, это Монтевидейский международный договор от 1980 года, Бразилианский договор 1969 года и, в качестве основного, - Закон №24.385, который утвердил «Соглашение о речном транспорте по водному пути», подписанное 26 июня 1992 года представителями всех пяти государств и основано на принципе свободного судоходства по водной магистрали Парагвай-Парана [4].

Тем не менее к настоящему моменту боливийская инфраструктура на обозначенном участке развита крайне слабо. Как отмечает Катерина Капра, из Аналитического центра социально-политической и экономической политики Боливии, страна располагает четырьмя портами на реке Парагвай: Агирре Центральный, Порт Таменго, Порт Буш и Порт Суарес, причем первые два не обладают крупными мощностями, а порт Суарес прекратил использоваться ввиду заболачивания окружающих районов [5]. Единственной удобной точкой является порт Буш, ибо ширина реки в этом месте превышает 200 метров, а также присутствует непосредственный выход к реке Парагвай, в отличие от остальных портов, использование которых предполагает прохождение по каналу Таменго через Бразильскую территорию. Более того в 2019 году бывший президент Боливии Эво Моралес выпустил Закон №1243 о комплексном развитии Пуэрто-Буша с целью стимулирования инвестиций в промышленность и торговлю этого порта как комплекса стратегического развития, так как на данный момент порт Буш практически не освоен, что связано не только с отсутствием необходимых мощностей на территории порта, но и с крайне плохой логистикой вокруг порта [8]. Любопытно, что данный закон был выпущен только после того, как Международный Суд ООН отклонил иск Боливии к Чили. В добавок ко всему, именно после этого события активизировалась политика Боливии, направленная на присоединение к МЕРКОСУР, несмотря на то, что заявка была подана еще в 2006 году [2],[6]. Представляется, что эти мероприятия являются началом «Атлантического разворота» в боливийской политике.

Политические и экономические проекты, поддерживаемые прошлым и нынешним правительством Боливии, подстегиваются возможными выгодами от активизации торговли по системе рек Парагвай-Парана: по данным Диего Сегетти Фрондизи и Сильвии Маррама общий объем грузоперевозок к 2040 году потенциально может вырасти в три раза [7]; Боливия сможет получить доступ как к рынку с населением в 216 миллионов человек, так и непосредственно к морским портам на территории Аргентины и Уругвая [5].

Таким образом, речная система Парагвай-Парана имеет колоссальный потенциал для боливийской экономики. Многократная неудача с доступом к Тихому океану во многом может быть решена через поворот Боливии в сторону Атлантики и более активные торговые связи со странами МЕРКОСУР, тем более, что сдвиги в этом направлении уже начинают проявлять себя.

**Источники и литература**

1. Брилев С.Б. Маленькая мировая война в Южной Америке // РСМД - Российский Совет по Международным делам URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/malenkaya-mirovaya-voyna-v-yuzhnoy-amerike/?ysclid=lsftiruvzz295903707 (дата обращения: 10.02.2024).
2. Лавут А.А. МЕРКОСУР: современный этап развития, особенности функционирования и торговой политики в отношении третьих стран // Российский экономический вестник. - 2010. - №6. - С. 64-74.
3. Правдюк Д.А. , Хейфец Л. С. Решение Гаагского суда по делу Боливии против Чили: содержание и значение // Латинская Америка. – 2019. – Выпуск № 2 C. 54-64 . URL: https://latamerica-journal.ru/s0044748x0003712-2-1/. DOI: 10.31857/S0044748X0003712-2
4. Acuerdo de Transporte Fluvial por la hidrovía // Fundación NUESTROMAR URL: https://www.nuestromar.org/datos-y-servicios-2/legislacion/tratados-internacionales/acuerdo-de-transporte-fluvial-por-la-hidrovia/ (дата обращения: 10.02.2024).
5. Capra K. La Hidrovía Paraná Paraguay Una alternativa a los puertos del Pacifico // UDAPE
6. Con su adhesión al MERCOSUR, Bolivia será el único país miembro de los dos principales bloques de integración regional // Ministerio de Relaciones Exteriores URL: https://cancilleria.gob.bo/mre/2023/12/05/12905/ (дата обращения: 10.02.2024).
7. Hidrovía del Paraná: relevancia político-económica y desafíos actuales // Repositorio Institucional UCA URL: https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/11383 (дата обращения: 10.02.2024).
8. LEY DE 10 DE OCTUBRE DE 2019 N°1243: https://web.senado.gob.bo/sites/default/files/LEY%20N%C2%B01243-2019.PDF