

## ЛИВИЯ КАК ТРАНЗИТНОЕ ПРОСТРАНСТВО В СИСТЕМЕ СРЕДИЗЕМНОМОРСКОЙ МИГРАЦИИ: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ РАЗРЫВЫ И ВНЕШНЕЕ УПРАВЛЕНИЕ

А.Ю. Сорока, *атташе ДИО МИД России, соискатель*

Среднерусский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации  
(Россия, г. Москва)

DOI:10.24412/2500-1000-2026-2-1-144-149

**Аннотация.** В статье анализируется трансформация роли Ливии в системе средиземноморской миграции через призму экстернализации миграционного контроля и институциональной фрагментации. Показано, что транзитность Ливии формируется не как временное следствие кризиса государственности, а как устойчивый режим существования пространства, воспроизводимый в условиях разрыва между формальным суверенитетом и фактическими практиками управления мобильностью. Отмечено, что вынесение границы за пределы Европейского союза сопровождается перераспределением рисков и размыванием ответственности, при котором внешнее управление опирается на локальные и двусторонние механизмы взаимодействия. Выявлено, что итальянская политика посредничества способствует закреплению транзитной функции Ливии, обеспечивая краткосрочную стабилизацию потоков без устранения структурных оснований миграции.

**Ключевые слова:** Ливия; миграция; транзитное пространство; экстернализация; Средиземноморье; Италия.

После 2011 года исследование ливийской государственности всё чаще строится вокруг констатации утраты единого центра власти и распада механизмов принятия решений. В фокусе оказываются конкуренция вооружённых групп, институциональная неустойчивость, ограниченная дееспособность формальных органов. Такая перспектива позволяет зафиксировать масштаб трансформаций, однако она слабо объясняет сохранение и воспроизводство отдельных управленческих практик, прежде всего в тех сферах, где контроль остаётся предметом внешнего и внутреннего интереса. Ливия в этом смысле не превращается в полностью неуправляемое пространство.

Политическая карта Ближнего Востока и Северной Африки на протяжении последних десятилетий напоминает неустойчивую конструкцию, где любое смещение сил мгновенно вызывает цепную реакцию кризисов. Здесь сосредоточено множество противоречий, укоренённых в историческом опыте раздела территорий, ресурсной зависимости и неравномерного социального развития. Сложившиеся после распада колониальных империй государства унаследовали границы, не соответствующие реальной структуре общества, а

вместе с ними – конфессиональные и этнические линии разлома, которые с каждым десятилетием лишь усиливались. В отличие от иных регионов мира, здесь так и не сложился устойчивый баланс между модернизацией и традиционными формами политического существования.

Суверенитет сохраняется как юридически признанное качество государства. Государство формально присутствует как субъект международных отношений, однако его способность обеспечивать целостность управления оказывается ограниченной. Ключевые функции не исчезают, но реализуются вне единой иерархии, через совокупность локальных и внешних акторов. Возникает конфигурация, в которой управляемость поддерживается через политическое делегирование.

Наиболее наглядно это изменение проявляется в сфере мобильности. Контроль перемещений утрачивает характер универсальной государственной функции и приобретает распределённую форму. Южные транзитные узлы, прибрежные районы, инфраструктура временного удержания функционируют в логике ситуативных договорённостей, финансовых стимулов и внешнего давления. Эти практики нельзя свести к произвольным или

хаотичным действиям. Они обладают собственной рациональностью, ориентированной на перераспределение ресурсов, поддержание локального баланса сил и минимизацию внешних рисков. Их связь с формальными институтами остаётся опосредованной и нестабильной, но при этом не исчезает полностью. Как указывает А.М. Волков, «в середине 2010-х годов потоки беженцев хлынули из Сирии, Афганистана, Ирака и Ливии, что привело к ужесточению требований к иммигрантам и ограничению их количества» [1, с. 126].

Рассматриваемое расслоение управленческих уровней формирует институциональные разрывы, которые оказываются устойчивой характеристикой посткризисной конфигурации. Формальная государственность не утрачивается, однако перестаёт выступать в роли универсального координатора. Вместо этого происходит делегирование ключевых функций – иногда вынужденное, иногда сознательно поддерживаемое – локальным структурам и внешним участникам. Контроль над мобильностью в этих условиях становится распределённым, тогда как ответственность за его последствия оказывается размыта между несколькими уровнями управления.

В этом разрыве между формальной рамкой и фактическими практиками постепенно закрепляется транзитность как режим существования пространства. Понимание транзита как кратковременного перемещения через территорию оказывается недостаточным. Для значительной части перемещающихся людей Ливия перестаёт быть промежуточным этапом и превращается в пространство вынужденной задержки, повторяющихся попыток выхода, длительного пребывания в условиях неопределённого статуса. Транзитность приобретает черты состояния, воспроизводимого через институциональную конфигурацию, а не через географическое положение.

По мере развития анализа становится заметно, что такая транзитность поддерживается не только внутренними процессами. Институциональная фрагментация создаёт условия для внешнего воздействия, при котором контроль над мобильностью реализуется точно, через взаимодействие с теми акторами, которые контролируют конкретные участки маршрутов или инфраструктуры. Отсутствие

единого центра упрощает подобные формы влияния, снижая необходимость в сложных межгосударственных механизмах и позволяя выстраивать гибкие, функционально ориентированные договорённости. Как указывает С.М. Гаврилова, «особое место в двусторонних отношениях Италии со странами региона приобретает сотрудничество в сфере противодействия нелегальной миграции» [2, с. 71].

Возвращаясь к понятию транзитности, можно зафиксировать его смещение от пространственного к институциональному и политическому измерению. Ливия функционирует как транзитное пространство не потому, что через неё проходят потоки, а потому, что её управленческая конфигурация закрепляет возможность их удержания, перераспределения и перенаправления. Суверенитет в этой логике сохраняется как оболочка, но перестаёт быть источником целостности. Он сосуществует с множеством разнородных практик управления, не складывающихся в единый порядок.

Такое состояние трудно интерпретировать как временный этап. Скорее, речь идёт о воспроизводимой модели, в которой отсутствие центра становится условием функционирования. Транзитность Ливии в этом смысле выступает не следствием нестабильности, а её институциональным выражением, задающим рамку для анализа внешнего управления и экстернализации миграционного контроля. Как указывает К.Н. Гасанов, «гражданская война в Ливии и Сирии продолжается уже десятый год, что служит питательной средой для кризиса беженцев и ослабления политического влияния ЕС в регионе» [3, с. 64].

Смещение анализа от внутренней конфигурации Ливии к внешним механизмам управления позволяет рассмотреть транзитное пространство уже не как побочный продукт нестабильности, а как результат целенаправленной перестройки режимов контроля. Экстернализация миграционного контроля в этом смысле выступает не техническим инструментом, а формой пространственного перераспределения управленческих функций, при которой граница утрачивает привязку к территории принимающего государства и переносится в зоны предварительного удержания. Контроль мобильности начинает осуществляться до фактического пересечения европей-

ского пространства, что изменяет как логику регулирования, так и распределение политических и гуманитарных издержек. Как указывает О.А. Глубокая, «снижение числа прибытий в Италию в 2024 г. стало результатом смещения миграционных потоков, а не эффективности политики экстернализации» [4, с. 101].

Ливия оказывается включённой в систему управления миграцией не как партнёр с сопоставимой институциональной субъектностью, а как функциональный элемент, обеспечивающий сдерживание потоков на удалённом рубеже. Формально декларируемые цели стабилизации и предотвращения нерегулярной миграции сочетаются с практиками, ориентированными на минимизацию давления на европейские системы приёма. Это сочетание порождает некоторое противоречие: управление усиливается, тогда как ответственность за его последствия выносится за пределы юрисдикции тех акторов, которые инициируют соответствующие меры.

Миграционные потоки через Средиземное море традиционно распределяются по трём основным маршрутам: западному, ведущему к Испании, центральному, направленному в Италию, и восточному, соединяющему Турцию и Грецию. Восточное направление, через Эгейское море, стало наиболее интенсивным в середине 2010-х годов: только в 2015 году морем в Европу прибыло более 1 млн человек, из которых около 850 тыс. пересекли границу именно по этому маршруту. Центральное направление, связывающее побережье Северной Африки с Италией, остаётся одним из ключевых и наиболее опасных: с 2014 года его пересекли более 780 тыс. человек, а только в 2024 году через него прибыло около 66 тыс. мигрантов. По данным Управления Верховного комиссара ООН по делам беженцев, именно на этом маршруте фиксируется наибольшее число жертв: в 2024 году в водах Средиземного моря погибло или пропало без вести более

2 200 человек [11].

Западный маршрут, ведущий из Марокко и Алжира в Испанию, является самым старым и охватывает не только переход через Гибралтарский пролив, но и линии вдоль атлантического побережья, включая путь к Канарским островам. При этом маршрутная структура

постоянно меняется: действуют четыре устойчивых коридора в центральной части Средиземного моря – из ливийских портов Триполи, Зуары и Гаср-Гарабулли к Лампедузе и Сицилии; из тунисских портов Сфакс и Суса к островам Лампедуза и Пантеллерия; а также из алжирского Аннабы к Сардинии.

Экстернализация предполагает делегирование ключевых функций – перехвата, удержания, первичного контроля – структурам, находящимся вне институционального пространства Европейского союза. При этом сама возможность такого делегирования опирается на институциональную фрагментацию Ливии. Отсутствие единого центра власти облегчает точечное взаимодействие с локальными акторами, контролирующими конкретные участки маршрутов, портовую инфраструктуру или центры временного содержания. Как указывает И.Л. Демкин, «проведенные военные действия не привели к стабилизации обстановки в стране, а Ливия продолжает испытывать последствия кризисных событий» [5, с. 4].

Возникает разрыв между политическим управлением и ответственностью, который становится структурной характеристикой вынесенной границы. Решения о перераспределении потоков, усилении перехватов или изменении маршрутов принимаются вне пространства, где непосредственно проявляются их последствия. Гуманитарные риски, правовая неопределённость и социальные издержки концентрируются в транзитной зоне, тогда как политические выгоды – снижение числа прибытий и ослабление внутреннего давления – фиксируются в принимающих странах. Этот разрыв не является случайным эффектом, он воспроизводится как элемент управленческой рациональности. Как указывает Н.А. Жерлицына, «Ливия стала ключевым транзитным пунктом для мигрантов из стран Африки к югу от Сахары, стремящихся попасть в Европу по центрально-средиземноморскому маршруту» [6, с. 51].

Возвращение к предыдущему анализу позволяет увидеть, что экстернализация не компенсирует институциональные разрывы Ливии, а использует их. Распределённый характер власти, ситуативные договорённости и отсутствие устойчивых механизмов подотчётности создают условия для реализации внешнего контроля без необходимости инсти-

туциональной интеграции. Граница в таком режиме перестаёт быть линией и превращается в протяжённую зону, внутри которой регулирование мобильности осуществляется через совокупность разнородных практик.

Транзитное пространство в результате утрачивает временной характер и закрепляется как постоянный элемент миграционной архитектуры. Экстернализация не устраняет причины перемещения, но перераспределяет его траектории и формы, закрепляя Ливию в роли буферного пространства. Как указывает М.И. Махмутова, «страна после падения режима М. Каддафи представляет собой единое образование только на карте» [7, с. 52].

Рассмотрение итальянского кейса позволяет углубить анализ внешнего управления транзитным пространством, не сводя его к абстрактным механизмам экстернализации. Италия в этой конфигурации выступает не в роли автономного центра принятия решений и не как носитель завершённой стратегии, а как посредник, вынужденный постоянно соотносить общеевропейские установки с фрагментированной ливийской реальностью.

В отличие от наднациональных форматов, ориентированных на выработку универсальных режимов, итальянская практика опирается на двусторонние каналы взаимодействия и локализованные договорённости. Они редко предполагают долгосрочное институциональное закрепление и, как правило, зависят от текущего баланса сил в прибрежных и южных районах Ливии. Такая форма взаимодействия не устраняет неопределённость, но позволяет временно стабилизировать отдельные участки транзитной инфраструктуры. Управление здесь строится вокруг конкретных функций – перехвата, удержания, ограничения выхода в море – и избегает попыток охватить всю систему целиком. Как указывают В.Д. Останин-Головня и А.А. Павлюкова, «наиболее востребованным остается центрально-средиземноморский маршрут, пролегающий из Ливии и Туниса к портам Италии» [8, с. 27].

Именно эта ограниченность амбиций делает итальянскую политику операционально применимой. Отказ от претензии на восстановление целостного суверенного контроля сочетается с готовностью работать в условиях фрагментации, не стремясь её преодолеть. В результате транзитность Ливии не ослабляет-

ся, а, напротив, получает устойчивое институциональное оформление. Краткосрочная стабилизация потоков достигается не за счёт устранения структурных причин перемещения, а через временное перераспределение маршрутов и усиление барьеров на отдельных этапах движения. Как указывает Т.А. Репина, «в условиях экологической катастрофы мигранты попадают в ситуацию мгновенной маргинализации, утраты статуса и разрыва социальных связей» [9, с. 73].

Такая практика посредничества предполагает постоянное маневрирование между различными уровнями ответственности. С одной стороны, Италия встроена в общеевропейскую систему обязательств и политических ожиданий, связанных со снижением числа прибытий. С другой – её реальное воздействие на миграционные процессы опосредовано ливийскими акторами, обладающими ограниченной подотчётностью и автономной логикой действий.

Возвращаясь к понятию транзитности, можно отметить, что итальянская политика закрепляет её как функциональное состояние. Ливия сохраняет роль пространства задержки и фильтрации, поскольку двусторонние договорённости ориентированы на удержание потоков вне европейской территории. При этом сама транзитная зона не трансформируется в устойчивую институциональную систему. Напротив, её воспроизводство зависит от регулярного обновления соглашений, финансовых стимулов и ситуативных компромиссов. В этом смысле стабилизация оказывается всегда временной, но именно эта временность и обеспечивает её повторяемость. Как указывает Н.А. Сараджян, «Италия действует значительно эффективнее в рамках двустороннего сотрудничества, чем при попытках самостоятельного урегулирования конфликтов» [10, с. 80].

Важно учитывать, что такая модель не устраняет напряжение между управлением и ответственностью, а лишь перераспределяет его. Итальянская роль медиатора позволяет сгладить противоречия между общеевропейскими стратегиями и ливийской фрагментацией, не разрешая их окончательно. Транзитность Ливии при этом перестаёт восприниматься как аномалия и начинает функционировать как ожидаемое состояние, встроенное

в средиземноморскую миграционную систему. Контроль становится возможным постольку, поскольку он не претендует на полноту.

Завершая анализ итальянского кейса, уместно не фиксировать итог, а обозначить пределы применимости подобной модели. Насколько устойчива логика посредничества в условиях изменения внутривнутриполитических приоритетов в Европе и перераспределения миграционных маршрутов? В какой момент институциональная фрагментация, выступающая сегодня условием эффективности контроля, начинает подрывать его воспроизводимость? Эти вопросы не снимают предыдущие рассуждения, а, напротив, задают направление для дальнейшего анализа, в котором транзитность рассматривается уже не как данность, а как изменяемый элемент более широ-

кой конфигурации управления мобильностью. Изложенное позволяет рассматривать миграционные маршруты как механизм перераспределения пространства и власти. Маршруты движения людей становятся инструментом регулирования политического давления, своеобразной валютой в переговорах между странами происхождения, транзита и назначения. Изменение направления потоков выступает индикатором скрытых трансформаций в системе международных отношений – от корректировки союзов до изменения логики морской безопасности. Итальянская модель реагирования демонстрирует, что миграция в XXI веке превращается в фактор структурного развития, определяющий демографическую, экономическую и даже идеологическую траекторию государства.

#### Библиографический список

1. Волков А.М. Миграционные потоки в страны Северной Европы // Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир. – 2020. – № 1(23). – С. 126-142.
2. Гаврилова С.М. Политика Италии в Средиземноморье: основные партнеры // Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир. – 2021. – № 4(30). – С. 71-87.
3. Гасанов К.Н. Геополитическое влияние ЕС в Средиземноморье после «арабской весны» // Вестник гуманитарного образования. – 2020. – № 1(17). – С. 64-74.
4. Глубокая О.А. Внешнее измерение как панацея? Сотрудничество Италии с третьими странами (Ливия, Тунис, Албания) в управлении миграционными потоками (2022-2024) // Политика и общество. – 2025. – № 2. – С. 99-113.
5. Демкин И.Л. Ливийская проблема во внешнеполитической деятельности стран ЕС // Закон и власть. – 2022. – № 3. – С. 3-8.
6. Жерлицына Н.А. Стратегия ЕС в отношении центрально-средиземноморского маршрута миграции и пострадавших транзитных государств Сахеля и Ливии // Геополитика и экогеодинамика регионов. – 2022. – Т. 8. № 3. – С. 51-59.
7. Махмутова М.И. Ливийский хаос и угроза безопасности странам Европы и Африки // Азия и Африка сегодня. – 2021. – № 2. – С. 51-56.
8. Останин-Головня В.Д., Павлюкова А.А. Средиземноморский трафик беженцев: основные маршруты и проблемы контроля // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. – 2024. – № 5(41). – С. 27-36.
9. Репина Т.А. Особенности экологического миграционного потока как ресурса для рекрутинга новобранцев в состав террористического сообщества // Russian Economic Bulletin. – 2022. – Т. 5. № 1. – С. 72-76.
10. Сараджян Н.А. Национальные интересы Италии в Южном Средиземноморье: проблемы и вызовы на фоне Ливийского кризиса // Вестник Томского государственного университета. – 2023. – № 487. – С. 74-83.
11. The Guardian. More than 2,200 People Died Trying to Reach Europe in 2024. 3 Jan 2025. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.theguardian.com/world/2025/jan/03/more-than-2200-people-died-trying-to-reach-europe-2024>.

---

**LIBYA AS A TRANSIT AREA IN THE MEDITERRANEAN MIGRATION SYSTEM:  
INSTITUTIONAL GAPS AND EXTERNAL GOVERNANCE**

**A.Yu. Soroka**, *Attache, Information Support Department of the Ministry of Foreign Affairs of Russia, Applicant*

**Central Russian Institute of Management, branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration  
(Russia, Moscow)**

***Abstract.** The article analyzes the transformation of Libya's role in the Mediterranean migration system through the lens of externalization of migration control and institutional fragmentation. It is shown that Libya's transit status is formed not as a temporary consequence of the crisis of statehood, but as a stable regime of existence of space, reproduced in conditions of a gap between formal sovereignty and actual practices of mobility management. It is noted that moving the border outside the European Union is accompanied by a redistribution of risks and a blurring of responsibilities, in which external management relies on local and bilateral mechanisms of interaction. It is revealed that the Italian mediation policy helps to consolidate the transit function of Libya, ensuring short-term stabilization of flows without eliminating the structural reasons for migration.*

***Keywords:** Libya; migration; transit space; externalization; Mediterranean; Italy.*