

# Транспортната блокада на България

Д-р Марин РУСЕВ  
СУ „Св. св. Климент Охридски“

За налагането на съвременните геостратегически модели на развитие се използва разнообразен набор от механизми - дипломатически, военни, културно-политически, икономически и други. Днес един от най-ефективните е изграждането на комуникационна инфраструктура, насочваща перспективното развитие на отделни региони и държави към конкретни стратегически важни коридори.

Геополитическата значимост на Балканския полуостров до голяма степен се предопределя от потенциална на неговото транспортно географско положение. То обаче не се използва рационално поради редица вътрешни и външнополитически фактори. Въпреки че относителният дял на Балканския полуостров е около 14 % от територията на Европа и 8 % от нейното население, в него се произвеждат едва 4,7 % от brutния вътрешен продукт (БВП) на континента. По-

конкретни примери - водният режим и корабоплаването по р. Дунав; икономическите загуби, които претърпя България от югоембаргото; зависимостта на българската външна търговия от режима за корабоплаване в проливите; реалният търговски достъп до беломорските пристанища и др.

Оценката на икономическото ни географско положение се изменя изключително динамично във времето. Страната ни е разположена в югоизточната част на Европа. Поради редица исторически причини това е най-слабо развитата в икономическо отношение част на континента. Като резултат България е заобиколена от икономически средно развити държави, което се отразява неблагоприятно върху нейното развитие. Мястото ѝ в световната икономика (едва 0,035 % от световния БВП) и разделението на труда се определя от нейния земеделски и тежкопромишлен потенциал.

Таблица 1 Същевременно икономическият потенциал на съседите на България от първи ранг (Македония, СР Югославия, Румъния, Турция и Гърция) е 1,1 % от световния, като в тях живеят 1,9 % от населението на планетата. Посочените страни участват едва с около 10-12 % от външнотърговския ни оборот. Ако към непосредствените съседи включим и съседите от втори ранг (Албания, Босна и Херцеговина, Хърватска, Унгария, Украйна, Молдова, Грузия, Армения, Иран, Ирак, Сирия), то относителният дял в световния БВП нараства на 2,6 %. Общо те участват традиционно с около едва 20-25 % от експорта и 10-15 % от импорта на страната. Ако добавим територията на Южна Русия, дунавските и източносредиземноморските държави, БВП, създаван в окръжаващото страната ни географско пространство, нараства на около 10-12 % от световния. С него се осъществява около 30-35 % от външнотърговския ни оборот.

Транспортното и търговското географско положение са части от икономическото географско положение. Оценката на потенциалните и реали-

зираните възможности на транспортното географско положение на България е противоречива. Широкият излаз към Черно море и р. Дунав играе важна роля за външноикономическите ни контакти. Посредством Черно море могат да се осъществяват търговски връзки с всички страни по света. Затвореният характер на този морски басейн обаче предизвиква и някои неудобства. Те са свързани с все по-твърдия контрол от страна на Турция върху корабоплаването през Босфора и Дарданелите. В този смисъл изключително важни са перспективните възможности на страната ни за оптимално използване на гръцките пристанища в Бяло море. Не по-малко значение има и дунавският воден път, чрез който държавата ни се свързва със своите най-важни външнотърговски партньори - Германия, Украйна, Австрия, Румъния и др. Неговият потенциал нараства значително след строителството на канала Рейн-Майн-Дунав, който открива възможности за навигация по почти всички европейски реки и плавателни канали.

България е разположена в зоната на контакта между Европа, Азия и Африка. Това ѝ предоставя възможност да играе ролята на своеобразен мост между държави с различна степен на социално-икономическо развитие. През територията ни минават 5 от 10-те главни еврокоридора на Балканите:

№ 4 - Варшава - Букурещ (или Будапеща - София) - Средиземноморието. Крайните точки на този коридор могат да бъдат представяни многовариантно - Констанца, Истанбул или Солун;

№ 7 - Дунавският воден път;  
№ 8 - Бургас (Варна) - Скопие - Тирана - Дуръе;

№ 9 - Москва (Киев) - Букурещ - В. Търново (Г. Оряховица) - Димитровград (Хасково) - Кърджали - Александруполис;

№ 10 - Берлин (Мюнхен) - Виена - Будапеща - Белград - Ниш - София (Атина, Солун) - Истанбул.

За пълно изграждане или модернизация на еврокоридорите само на българска територия са необходими около 5 млрд. долара.

Ако по подобен на таблица 1 начин се сравни мястото на България в

Относителен дял на Балканския полуостров спрямо Европа по някои географски и транспортно-икономически показатели

Показател	%
Обща дължина на автомагистралите	3,1
<b>БВП</b>	<b>4,7</b>
Брой на автомобилите	5,3
Обща дължина на автомобилните пътища	5,9
Обща дължина на железопътните линии	6,4
Население	8,0
Обща дължина на първокласните пътища	10,4
Територия	13,8
Обща дължина на нефтопроводите	15,4

ниски са и стойностите на показателите като дължина на автомагистралите, брой на автомобилите, обща дължина на пътна инфраструктура (таблица 1).

## ОСОБЕНОСТИ НА ИКОНОМИЧЕСКОТО ГЕОГРАФСКО ПОЛОЖЕНИЕ НА БЪЛГАРИЯ

Икономическото географско положение отразява отношението на дадено пространство към икономическия потенциал на съседните страни, както и към транспортната инфраструктура, осигуряваща достъп до тях. То е силно зависимо от природните дадености и спецификата на политическите процеси в заобикалящото географско пространство. В това отношение могат да се посочат редица

Балканския полуостров, то ще изпъкне нейната значителна тежест по отношение на два важни показателя - жп линии и автомагистрала (таблица 2).

**Таблица 2**  
Относителен дял на България спрямо Балканския полуостров по някои географски и транспортно-икономически показатели

Показател	%
Обща дължина на първокласните пътища	6,0
<b>БВП</b>	<b>10,1</b>
Обща дължина на автомобилните пътища	12,0
Население	12,3
Територия	13,9
Брой на автомобилите	16,0
Обща дължина на автомагистралите	18,6
Обща дължина на железопътните линии	25,5

Такъв анализ се прави на базата на изоставашата като цяло балканска инфраструктура. Значително по-неблагоприятни са характеристиките на традиционната автомобилна пътна инфраструктура.

От особено важно значение за стопанството на България са коридор № 4, както и коридори № 8 и № 10, свързващи Средна Азия и Близкия Изток с Балканите и Средна Европа. Алтернативен меридианен вариант, пресичащ територията на България, е коридор № 9. Що се отнася до коридор № 7 (река Дунав), той е безспорен поради своята природна предопределеност.

Строителната реализация на посочените еврокоридори на българска територия изисква целенасочена политика, значителни финансово-икономически усилия и време. Освен това е необходимо завършване на автомагистралния пръстен в страната и изграждане на отклонения към Видин, Русе, Свиленград и Кулата, строителство на мостове и фериботни комплекси по р. Дунав, прокопаване на тунел при Шипченския проход, съоръжаване на нови ГКПП по границите с Румъния, Сърбия, Македония, Гърция и Турция и др. Поради недостига на финансови средства и в резултат от неблагоприятното влияние на редица външни политически фактори, реализацията на повечето от тези проекти все още не е започнала. Тунелът под Шипка ще струва около 100 млн. долара. Това съоръжение ще съкрати пътя между Габрово и Казанлък с около 15 km и ще облекчи проходимостта между Северна и Южна България. Около 120-150 млн. долара ще струва изграждането на втори мост над р. Дунав между Видин и Калафат.

През въздушното пространство на България се пресичат едни от най-важните авиотрасета в Югоизточна и Източна Европа, Източното Сре-

земноморие и Близкия Изток. По въздушна линия София отстои само на около 300 km от градове като Белград, Букурещ, Одрин и Тирана. Във втори концентричен кръг с радиус около 500 km са Атина, Галяц и Истанбул, а в трети (850 km) - Анкара, Рим, Краков и Севастопол. За специфичното географско положение на страната ни не само в европейското, но и в евроазиатското и източноевропейското геопространство говори и фактът, че центърът на територията на България е на сравнително еднакво астрономическо разстояние от градове като Марсилия, Женева, Франкфурт, Воронеж, Тбилиси, Кайро, Триполи и Тунис.

**Блокадата**

Безспорно е транспортното централно положение на България на Балканите, но днес тази оценка може да претендира за достоверност само от потенциална гледна точка. Основна причина за това е фактът, че трасе-



тата на еврокоридорите не са пълноценно реализирани в технологично отношение на българска територия. Освен недоброто качество на пътната настилка отрицателно влияние върху транспортната привлекателност на страната ни оказва и рязко влошаването се криминогенна ситуация.

Същевременно съседните ни държави вече десетилетия осъществяват транспортна политика, която отклонява традиционните торваропотоци към по-благоприятните в качествено отношение трасета на своя територия.

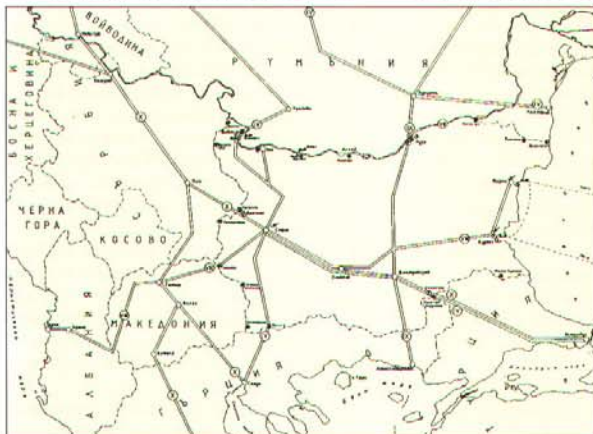
Въпреки по-дългите обиколни маршрути значителна част от международните превозвачи залагат на по-малката амортизация и на по-сигурните доставки. Примерите в това отношение са красноречиви:

- Румъния се старее да „изтегли“ коридор № 4 към Констанца;
- Сърбия (Югославия) залага на моравско-вардарския вариант на коридор № 10 към Солун и Атина. Симптоматични в това отношение са оправданията на Белград за природните препятствия (в началото на XXI в. !!!), които стоят пред изграждането на съединяваща магистрала между Ниш и София;
- Със средства, отпуснати от ЕС, Гърция „възстановява“ т. нар. „Виа Игнатия“ (стария римски път, по чието трасе е проектиран коридор № 8), но значително по на юг - изцяло на гръцка територия;
- Русия, заедно с Украйна, бившите кавказки и средноазиатски съветски републики залагат на традиционния черноморски път при контактите си със Средиземноморието и световния океан.

Посоченият транспортен „правоъгълник“ изнася главните товаропотоци в балканския регион извън територията на България, което дава основание да се формулира опит за своеобразна „транспортна блокада“ на страната ни. Очевидна е нуждата от целенасочена политика на държавните органи към създаване на благоприятни транспортни условия на българска територия. Кризата в страната ограничава възможностите за самостоятелно решаване на проблема. Необходими са значителни външни инвестиции. На практика обаче е налице вече десетилетно пълно бездействие в това отношение. Като пример може да се посочи обемът на чуждестранните инвестиции в България, насочвани към строителството на транспортна инфраструктура. В периода 1998-2001 г. той е едва 7,3 млн. долара, или около 0,2 % от обема на всички чуждестранни инвестиции в България!

Освен привличането на инвестиции българската държава е изправена пред проблема за избор на приоритетни коридори. Очевидно е, че за да се осъществи пробив на „блокадата“, като приоритетни трябва да се разглеждат:

- коридор № 4 във варианта през Видин-София-Кулата (Свиленград);
- коридор № 8;
- коридор № 9;
- висококачествената магистрална реализация на коридор № 10.



Стратегическите аспекти на коридорното мислене в съвременната геостратегия трябва да се разглеждат не само от икономическа, но и от политическа гледна точка. Като пример може да се посочи възможността за икономическо, политическо и етническо интегриране между Македония и България чрез коридор № 8. Този проект обаче има и своята огледална страна - интегрирането между Македония и Албания. Очевидно е, че оценката на стратегическите инфраструктурни проекти изисква умело балансиране на българската външна политика, за да не се допусне потенциални положителни икономически последици и културно-политически дивиденти да предизвикат влошаване на перспективите за решаване на българския национален въпрос.

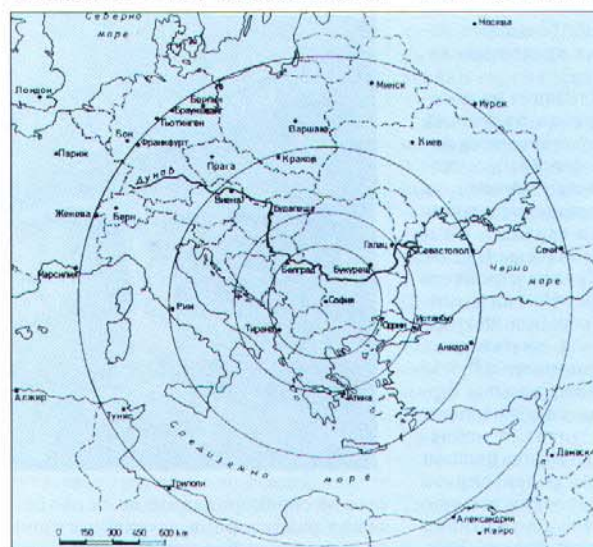
Формирането на албанска „полудържава“ в западната и в северо-западната част на Македония има реален геополитически резултат, препятстващ изграждането на коридор № 8. През 90-те години на XX в. този проект се разглежда единствено в нефто-газов контекст. Днес нестабилната политическа ситуация на запад от нашите граници прави осъществяването на проекта за коридор № 8 още по-проблематично и несигурно.

**ПРОВЕРКА НА ХИПОТЕЗАТА ЗА СУХОПЪТНАТА ТРАНСПОРТНА ДОСТЪПНОСТ НА СОФИЯ**

Именно през София днес преминават най-важните паралелни, меридианни и диагонални пътища на Балканите - еврокоридори № 4, 8 и 10, чрез които обикновено се акцентира върху осо-

беностите на транспортно-географското положение на България.

Най-близко разположеният до София град с относително равностоен демографски потенциал е над 800-хилядният Солун. Разстоянието по въздушна линия до него е едва 240 km, а по автомобилен път - близо 320 km. Отсъствието на високоскоростна магистрала не дава възможност това разстояние да се преодолее в нормални условия за по-малко от 5 часа (без да се смята престоят по границата). Независимо от това солунското пристанище е с около 90 km по-близо до София в сравнение с Бургаското. На около 300 km по въздушна линия от българската столица е Белград (около 1,5 млн. жители). Потенциалната му достъпност с автомобилен транспорт поради относително добрата сухопътна инфраструктура е за около 4,5-5 часа. На около 300 km



по въздушна линия се намира и 2,5-милионната румънска столица Букурещ. С автомобилен транспорт обаче до нея се стига за около 5,5-6 часа. Благодарение на преобладаващите висококачествени пътища за такова време може да се достигне и до по-далече разположения Истанбул (над 10-млн.). До Атина (около 5 млн.) е необходимо да се пътува значително по-дълго - около 8-9 часа. При така

формулираното политическо задемие на българската столица не трябва да се пренебрегва и един изключително перспективен балкански геополитически вектор в атлантически ориентираната външна политика на България, насочен към близо половинмилионните столици Скопие (2,5-3 часа) и Тирана (6,5-7 часа).

Разбира се, освен пътните условия от огромно значение за достъпността и привлекателността на близкото транспортно-икономическо и урбанизационно обкръжение на София е функцията, която изпълняват политическите граници и съответните главни градове. Културно-политическата традиция на Балканите все още възпрепятства оптималната проява на пространствено-иерархичните закономерности между централните селища на полуострова. Съвременните западни и южни сухоземни държавни граници на България блокират в значителна степен социално-икономическото развитие на София и нейните връзки с Адриатика и Беломорието. Същевременно удобният в транспортно отношение „сръбски коридор“ към Централна Европа е блокиран от несигурната политическа ситуация в нашата западна съседка. С много по-голямо значение в това отношение са относително по-отдалечените дунавски и черноморски граници

Ако се абстрахираме от конкретните геополитически реалности, културно-политическите и социално-икономическите функции, които изпълняват държавните граници, трябва да се посочи, че от гледна точка на транспортна достъпност сухопътната връзка от София до Лондон (2250 km) или до Стокхолм (2650 km) може да бъде съизмерима с връзката от София до Дамаск (2300 km) или до Багдад (2750 km). Непо-повече, независимо от приблизително еднаквото сухопътно разстояние, при определени политико-икономически условия вторият ранг на съседство със Сирия и Ирак може да се окаже достъпен в сравнение с многовариантното пресичане на 3, 4 или 5 държавни граници, за да се достигне до съвременното икономическо пространство на Европейския съюз.