

# Транспортното географско положение на България



**СТРАТЕГИЯ**

■ Доц. д-р Марин РУСЕВ  
СУ "Св. Климент Охридски"

Един от най-ефективните съвременни механизми за реализация на геостратегически инициативи е целенасоченото изграждане на комуникационна инфраструктура, която да предопределя перспективното развитие на отделните региони и държави.

През последните десетилетия, геополитическата значимост на Балканския полуостров все повече зависи от потенциала на неговото транспортно географско положение. То обаче не се използва рационално, поради неблагоприятното влияние на редица вътрешни и външни фактори. Оценката на съвременното транспортно географско положение на България на Балканите и в Европа е пряко зависима от природните дадености, социално-икономическия потенциал, (гео)политическите реалности и конюнктурно изменящите се стратегии. Проблемите на транспортната достъпност на страната са, в значителна степен, детерминирани от константни пространствени величини и инерционни исторически процеси. С относително поддинамичен субективен характер се отличават импулсите, излъчвани от външни силови центрове.

България е потенциално благоприятно разположена в зоната на контакт между региони с различна степен на развитие и стопанска специализация – Средна, Северна и Източна Европа, Близък и Среден изток, Източно Средиземноморие. Това създава възможности за осъществяване на интензивен транзит през нейната територия. През страната преминават трасета на пет от десетте главни балкански транспортни еврокоридора:

- Коридор №4 Варшава - Букурещ/Будапеща - София, за Средиземноморието (Иstanbul, Солун/Атина);

- Коридор №7 Рейнско-Дунавският воден път (Северно море - Черно море);
- Коридор №8 Бургас/Варна - Скопие - Тирана - Дуръс;
- Коридор №9 Хелзинки - Санкт-Петербург/Москва/Киев - Букурещ - В. Търново/Горна Оряховица - Димитровград/Хасково - Истанбул (Кърджали-Александруполис);
- Коридор №10 Берлин/Мюнхен - Виена - Будапеща - Белград - Ниш - София (Атина/Солун) - Истанбул - Анкара - Багдад/Дамаск.

Потенциалът на географското ни положение се усилва от широкия излаз към

## Териториален, демографски и стопански потенциал на балканските страни

	% от територията на		% от населението на		% от БВП на	
	света	Европа*	света	Европа*	света	Европа*
България	0,07	2,18	0,11	1,40	0,12	0,56
Общо България и съседните ѝ страни	0,92	-	1,87	-	1,88	-
Балкански страни**	0,35	10,37	0,69	8,62	0,84	3,96
Балкански страни***	1,04	-	2,11	-	2,12	-

\*Без Русия, Украйна, Белорусия и Турция; \*\*Без Турция и Румъния; \*\*\*Вкл. Турция и Румъния

Черно море и Дунав. Южната държавна граница отстои на около 30 км от Бяло море, което, след интегрирането ни в НАТО и ЕС, създава нови възможности за бизнеса в Западна и Южна България. Страната ни има сравнително еднаква авиационна достъпност от градове като Марсилия, Женева, Франкфурт, Вилнюс, Курск, Сочи, Александрия, Триполи и Тунис.

Транспортното географско положение на България се отличава и с редица неблагоприятни характеристики. Те са свързани с оценката на икономическия потенциал и политическата традиция на Балканите – най-слабо развития и най-размирния европейски регион. Балканските страни имат неадекватно малка, спрямо териториалния и демографския си потенциал, икономическа тежест в Европа и света.

С по-голяма социално-икономическа значимост на Балканите се отличават само Турция, Гърция и Румъния. Това катализира предимно диагоналния (Северозапад - Югоизток) и меридионалния (Север - Юг) вектор на транзитния потенциал на полуострова и България и е една от причините

Относителен дял на балканските страни* спрямо Европа** и света по някои географски и транспортно-икономически показатели		
	% от света	% от Европа**
Обща дължина на автомагистралите	-	3,62
БВП	0,84	3,96
Общ автомобилен парк	2,21	5,79
Обща дължина на тръбопроводите	0,65	6,17
Обща дължина на железопътните линии	1,21	6,59
Външни инвестиции	3,45	6,92
Автомобилни пътища с твърдо покритие	0,78	7,93
НАСЕЛЕНИЕ	0,69	8,62
ТЕРИТОРИЯ	0,35	10,3

\* Без Турция и Румъния; \*\* Без Русия, Украйна, Белорусия и Турция

за второстепенната значимост на проекти, като например Коридор № 8. Посочената тенденция се допълва и от пространствената логика на разширение на НАТО и ЕС.

Въпреки съвременните достижения в строителните технологии, за България и другите относително по-слабо развити балкански страни, все още прекалено голяма роля играе естествената морфо-хидрографска конфигурация на по-евтините транспортни

направления, които обаче невинаги са привлекателни за международните превозвачи. Засега липсва ефективна национална инфраструктурна стратегия, която да отчита новите световни и континентални транспортни тенденции. Многократно и хаотично декларирания транспортни намерения от страна на българския управленчески елит, след 1989, се отличават с конюнктурна разнопосочност, партиен егоизъм, мудност и податливост на



**ВАГОНРЕМОНТЕН ЗАВОД-99**  
град септември  
**RAILWAY-CARRIAGE REPAIR WORKS-99**  
septemvri



гр. Септември 4490, ул. „Любен Каравелов“ 2В  
тел.: 03561 25 00, факс: 03561 24 14  
e-mail: vrzsept@abv.bg

Вагоноремонтен завод-99, гр. Септември е специализирано предприятие за ремонт, рециклиране и производство на железопътна техника.

Основните направления са следните:

- Среден и капитален ремонт на пътнически и товарни вагони с междурелсие 1435 и 760 мм;
- Проектиране, реконструкция и модернизация на специализирани вагони за нуждите на фирми превозвачи пътници и товари;
- Проектиране, реконструкция и модернизация на специализирани машини и съоръжения за поддръжка и ремонт на инфраструктурата на пътя и контактната мрежа;
- Производство, възстановяване и прекомплектоване на колооси с междурелсие 1435 и 760 мм;
- Производство и възстановяване на резервни части, възли и агрегати както за Железопътния транспорт, така и за общото машиностроене.

Основни партньори освен традиционните контакти с БДЖ са още:

Лукойл Нефтохим - Бургас, Юмикор мед (Пирдоп), Солвей България (Девня), Кремиковци (София), Неохим (Димитровград), Национална компания „Железопътна Инфра-структура“ (София), On Rail (Германия), NACCO (Франция), Македонски Държавни Железници, ТКМ (Германия), Optima tours (Германия), Lokotrans (Чехия) и др.

**Railway Carriage Repair Works-99 is specialized in repair, recycling and manufacturing of railway equipment.**

Its main lines of business are as follows:

- Interim repairs and overhaul of goods vans (freight cars) and passenger coaches of 1435 and 760 mm wheel-gauge;
- Design, reconstruction and upgrading of special-purpose carriages contracted by passenger transport and haulage businesses;
- Design, reconstruction and upgrading of special-purpose machinery and equipment for track and power grid infra-structure maintenance;
- Manufacture and recycling of wheel and axle sets of 1435 and 760 mm wheel-gauge;
- Manufacture and recycling of spare parts, units and aggregates contracted by both railway or general machine tool works.

**Apart from traditional business contacts with Bulgarian Public Railways, the list of major partners comprises the following:**

Lukoil Neftochim (Bourgas), Umicor Copper (Pirdop), Solvey Bulgaria (Devnia), Kremikovtsi (Sofia), Neochim (Dimitrovgrad), the Railway Infrastructure National Company (Sofia), On Rail (Germany), NACCO (France), Macedonian Public Railways, TKM (Germany), Optima tours (Germany), Lokotrans (Czech Republic) etc.

4490 Septemvri, 2V Luben Karavelov Str.  
phone: +359 3561 25 00, fax: +359 3561 24 14  
www.vrz99.hit.bg



▲ На картата на паневропейските транспортни коридори с червено са отбелязани транзитните маршрути, заобикалящи България

▶ Гръцкият транспортен коридор "Изток - Запад" (Виа Игнатия), дублиращ Паневропейски транспортен коридор №8



външни влияния, с липса на приемственост и далновидност. По различни оценки, конкурентно изградените само през последните две десетилетия в съседните страни алтернативни автомобилни пътни артерии са довели до отклоняване от българската територия на около 30-50 % от нарасналия транзитен трафик през Балканския полуостров.

Усвояването на огромния транзитен транспортен потенциал на българското национално географско пространство изисква целенасочена политика, значителни финансово-икономически усилия и време. Така например, за пълното изграждане и модернизация на българските автомагистрални трасета, от посочените балкански еврокоридори, са необходими между 6 и 8 млрд. долара. В близка перспектива това са непосилни проекти, ако не се привлече външно финансиране. Освен транзитните направления, в зачатъчно състояние вече няколко десетилетия са и транспортни инфраструктурни проекти с предимно вътрешно национално значение – изграждането на автомагистрален пръстен, старопланинските преходи, подобряване качествените показатели на железопътната мрежа и др.

Отрицателен ефект за транспортната привлекателност на България оказва целенасочената и ефективна инфраструктурна политика на съседните страни, които, за разлика от България, успяват да привлекат много по-голям поток от външни инвестиции. През 1994-1999, към България са насочени около 11% от всички



Гара Гюешево, по маршрута на Паневропейски коридор №8

външни инвестиции в балканските страни (включително Турция и Румъния). През 2000-2005, този дял нараства на 13%. По-голямата част от тях обаче, са за приватизация на екологично омертвяващи отрасли на българската тежка индустрия. Едва 7% са за реконструкция и изграждане на нова транспортна и комуникационна инфраструктура

(в това число 3% за транспортна инфраструктура).

Съседните страни, вече десетилетия наред, осъществяват транспортна политика, отклоняваща традиционните товаропотоци към по-благоприятни в качествено отношение трасета на своя територия. Въпреки по-дългите, обиколни маршрути, значителна част от международните превозвачи залагат на по-малката амортизация и по-сигурните доставки. Примерите в това отношение са красноречиви:

- Румъния се старее да "изтегли" Коридор №4 към Констанца;
- Сърбия 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 век !!!), стоящи пред изграждането на съединяваща магистрала между Ниш и София;
- Със средства, отпуснати от ЕС, Гърция "възстановява" т. нар. "Виа Игнатия" (старият 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 "четириъгълник" изнася главните товаропотоци в балканския регион извън територията на България. Това дава основание ситуацията да се определи като своеобразна "транспортна блокада" на страната ни. Ефективен пробив в нея е възможен при приоритетна висококачествена магистрална реализация на Коридори № 4, 9 и 10. Те, в определена степен, ще спомогнат и за решаването на важни вътрешни транспортни и регионални проблеми.

При пълноправно членство в НАТО и ЕС и значително нараснал инвестиционен имидж на страната ни, днес се създават изключително благоприятни условия за навакване на инфраструктурното изоставане в транспортната област. Като най-важен гарант за това е доказалата своята ефективност регионална политика на ЕС, която може да тушира националния егоизъм на съседните страни и да реализира потенциала на транспортния географски централитет на България на Балканския полуостров. ■