

доц. д-р Атанас ДЕРМЕНДЖИЕВ*

БЪЛГАРИЯ В ТРАНСПОРТНИТЕ СХЕМИ НА БАЛКАНИТЕ

В процеса на глобализация общественно-икономическите отношения предопределят необходимостта от изграждане и оптимално функциониране на инфраструктурна мрежа, която най-адекватно би отговаряла на обективните социални потребности. Тя е предпоставка за осъществяване на интеграционния процес. Необходимостта от отваряне на страната ни към съседите и Европа изисква изграждането и функционирането на инфраструктурни коридори, чиито трасета в глобален смисъл са определени от транспортната комисия към Европейския съюз.

За стратегическото и геополитическото положение на страната ни свидетелства фактът, че 5 от 10-те европейски коридора тангентират или пресичат територията на България. Това обстоятелство ни задължава да подходим изключително трезво и същевременно динамично при определяне както на трасетата на еврокоридорите, така и на реда на тяхното полагане. Правилният избор би бил резултат на аналитична оценка (от политикогеографска и геополитическа гледна точка) на ситуацията около изграждането на всяко едно от трасетата.

Защото отварянето на националните ни граници не е самоцелно, а следствие от политическата реалност на Балканите. Без взаимен интерес и общо съгласие такова отваряне би било невъзможно. А то е необходимо дори само поради обстоятелството, че дялът на Балканския регион в общия стокообмен на страната ни е обидно малък – само 11%. Стойност, която предопределя пасивното ни

* Заместник-ректор на Великотърновски университет „Св. св. Кирил и Методий“.

участие в създаването на еврорегионални форми на сътрудничество на Балканите.

Дотолкова, доколкото коридор № 7 все още играе ролята на инфраструктурна фасада на България, неговото геостратегическо значение ще се прояви след време. Засега той почти не се използва поради обективни (липсата на достатъчно надежден и качествен речен флот, на платежоспособни и стопански мотивирани потребители и т.н.) и субективни причини (речният трафик, насочен от Западна и Централна Европа на изток има за краен пункт една отдалечена от основните потребители и все още инфраструктурно необезпечена зона, лансирана упорито от предишни и сега управляващи румънски политически кръгове). Неблагоприятно за България обстоятелство е наличието на дублиращо сухопътно трасе по направление Констанца – Букурещ – Арад – Будапеща, с висока степен на изграденост, което и в настоящия момент отнема част от евентуалния транспортен трафик на коридор № 7.

Безкрайно комплицирана и сложна за коментар е ситуацията около еврокоридор № 4. Изграждането му е в непосредствена корелация с местоустановяването на втория мост над Дунав в българорумънския участък на реката. Макар, че преговорите доведоха до неговата локализация при Видин – Калафат и бяха отчетени като голям успех на българската дипломация, някои обстоятелства ни карат да се отнесем сдържано към подобни мажорни оценки. Първото е свързано с условието трасето да бъде „изтеглено“ в източна посока на румънска територия, формирайки една почти 200- километрова дъга по долината на р. Жиу през традиционно неспокойния миньорски карпатски район като компенсация за румънското съгласие мостът да бъде построен при Калафат – в най-западната част на българорумънския дунавски сектор, при положение, че само на 60 км нагоре по течението на реката функционират два моста над Дунав – при „Железни врата“. Тази подковообразна извивка е икономически неизгодна както за Западна Европа, така и за България и крайния потребител – Гърция. Фактът, че от страна на южната ни съседка, известна с ревностното отстояване на собствените си интереси, не последваха реакции ни навежда на следните изводи:

1. Че Гърция не гледа с необходимата сериозност на еврокоридор № 4.

2. Че тя го възприема като алтернативен вариант за сухоземен транспортен трафик към Европа.

Друг е въпросът, че в първоначалния си вид проектът (с тунел под Петрохан и прокаране на трасето през тесния Кресненски пролом) е трудно осъществим. Много по-изгоден за Гърция е коридорът Белград – Скопие – Солун (по долините на реките Морава и Вардар), който редица западни икономикогеографи възприемат като основния меридионален панславянски транспортен коридор на Балканите. Напредналата фаза на неговата изграденост, предопределена от радиалните центростремителни връзки, създадени в бивша Югославия, и по-малката дължина на трасето, му отреждат мястото на фаворит пред коридор № 4 на наша територия. Последният би функционирал оправдано при положение, че албанската демографска и политическа експанзия на север от сръбско-македонската граница се „излее“ на изток от Косово по долината на р. Морава, обхваща Западните покрайнини (стопирайки (!) до държавната граница с България) и като мюсюлманска дъга ликвидира съществуването на пряка политическа граница между Македония и Сърбия. Това би поставило под съмнение функционирането и перспективите на Поморавско-Вардарския коридор. Кое би било крайно неблагоприятно за Гърция, тъй като се създават политически предпоставки за формиране на промюсюлманска паралелна ос: Турция – отчасти България – „Велика Албания“, споена от съответен паралелен еврокоридор. Неговото полагане кореспондира с формирането на правната рамка на сътрудничеството между страните, заинтересовани от развитието и експлоатацията на подобен коридор (България, Македония, Албания, Турция, Италия), а именно Меморандума за разбирателство и развитие на Общоевропейски коридор № 8, приет през м. септември 2002 г. в италианския град Бари. Динамиката на политическата ситуация на Балканите, съпроводена от интересите на САЩ и Русия по трасиране на кавказкия и средноазиатския нефт в Европа, прави изграждането на коридор № 8 проблематично. То е затруднено и от подобряващите се политически и икономически отношения между Гърция и Македония, плод на които е откриването на

нефтепровода от Солун за Скопие. Това още повече превръща коридор № 8 в резервното южно паралелно трасе на Балканите, където безспорен фаворит е направлението Бари – Игуменица – Янина – Солун – Кавала – Истанбул, известно със старото римско име „Виа Игнация“. Като член на Европейския съюз, Гърция, възползвайки се от структурните му фондове, влага интензивно средства за неговото окончателно завършване.

Контрапункт на изброените предимства са традиционно деликатните политически отношения между Гърция и Турция, от които би следвало да се възползва България, лансирайки по-настойчиво предимствата на еврокоридорите № 8 и 10. Последният, простиращ се диагонално в посока северозапад – югоизток, се разглежда като отклонение на коридор № 4 към Сърбия и като субпаралелна алтернатива на коридор № 8. Изграждането му има политическа аргументация с оглед изчаквателната позиция на Сърбия и зле прикритото ѝ нежелание за неговата експлоатация.

От направения политикогеографски преглед е видна обективната конюнктурност на инфраструктурната ни предметеност. Освен всичко друго, вероятността от реализацията, на който и да е от проектите, е свързана и с обективни политически процеси като темпове на приобщаване на страната ни към европейските структури, съблюдаване на предварително регламентирани междудържавни договорености, стабилизиране на вътрешнополитическите процеси, необратимост на външнополитическата и външноикономическата ни ориентация и т.н.

В съпоставка с всички разглеждани дотук еврокоридори, коридор № 9, като че ли се оказва най-стабилен от гледна точка на политическата воля за прокарването му, демонстрирана от 7-те държави, през чиято територия ще премине. Той е особено важен за България, тъй като, пресичайки страната ни меридионално почти през средата ѝ, играе ролята на „носещото рамо“, на „спояващата ос“ на социално-икономическите вътрешно- и междурегионални процеси. Явявайки се част от трасето Хелзинки – Александруполис, България се въвлича в меридионалния европейски интеграционен процес, засягащ както територии от Стара Европа, така и нови земи от Европейския съюз, и онези „буферни зони“ между континента и

Русия, които макар и неукрепнали икономически и политически, притежават огромен интеграционен потенциал.

В годините на налагането на геополитическите концепции за развитието на света американският геополитик Алфред Маън лансира атлантическата доктрина, отреждаща на САЩ ролята на анаконда – змията, която увивайки се постепенно около тялото на съперника, изсмуква жизнения му потенциал. Пренесено на Балканите действието би изглеждало като увиване около снагата на България на инфраструктурните линейни магистрали, чиито трафик, изземвайки нашия, индиректно изсмуква жизнените сокове на икономиката ни. С това страната ни ще се превърне в своеобразен транспортно дефицитен остров, инфраструктурен анклав от завършен автархичен тип. И ще се сбъднат мрачните прогнози на редица геополитици, че ако България не валоризира географското си положение ще бъде санитарната гербова марка на настъпващия псевдокапитализъм – леснодостъпна отвън и труднодостъпна отвътре.

Ако великият немски геополитик Карл Хаусхофер беше жив, верен на прагматичния си усет, щеше да подсказе на управляващите (нищо, че не изповядват любимия му националсоциалистически идеал) верния отговор – стремеж към пресичащи се оси в хартланда на Балканите и в хартланда на България.