

БЪЛГАРИЯ И БАЛКАНИТЕ – ВЪЗМОЖНИ ВЕКТОРИ НА ИКОНОМИЧЕСКОТО СЪТРУДНИЧЕСТВО

Атанас Дерменджиев, Пламен Илиев

Bulgaria and the Balkans – Possible vectors of economic cooperation

Summary: The paper analyses the political climate of the Balkan area according to the new conditions. It also emphasizes the importance of and possibilities for between countries relations through the process of trans-border cooperation and increase in the foreign trade exchange.

Moreover, it characterizes the social and economic advantages of the Balkan infrastructural corridors.

Balkan area, infrastructural corridors, trans-border cooperation.

През 90-те години на XX в. никоя друга част на света не претърпява такива количествени и качествени промени на политическата карта както Балканският регион. Бавно и мъчително се “раждат” шест независими държави – Словения, Хърватска, Босна и Херцеговина, Македония, Сърбия и Черна гора. Доколкото това задоволява законни национални права и интереси, този факт не би могъл да се характеризира като негативно явление. Но извършен по деструктивен път, той е в противоречие с интеграционните процеси в Европа и света.

За разлика от предишните етапи в преструктурирането на постюгославското пространство сегашното демократично отделяне на Черна гора от Сърбия демонстрира нова страница в отношенията между балканските политически субекти, което поставя няколко съществени въпроса. Ще съумеят ли държавите от полуострова да превърнат този тип политическо поведение в своя практика? Могат ли да предложат конструктивен модел на регионално сътрудничество като отговор на регионалната конфронтация? Кои са приоритетните направления за България в рамките на това сътрудничество?

Отговорите на тези въпроси трудно могат да имат категоричен характер, поради разнородния комплекс от фактори, оказващ въздействие върху балканското геопространство. От една страна, това е силната политическа фрагментация на Балканите, която неминуемо поражда противоречивост в интересите на отделните държави, а от друга – съперничеството на основните геополитически центрове (държави, съюзи или групировки) за влияние в относително малкия по територия регион. Съвкупната им проява затруднява определянето на Балканския полуостров като хомогенна регионална геополитическа структура.

Интензитетът на появилите се през 90-те години на XX в. регионални инициативи в Югоизточна Европа (общобалканският процес, Черноморското икономическо сътрудничество, Централноевропейската инициатива, т.нар. процес “Роайомон”, планът “Шифтър”, както и Пактът за стабилност), потвърждава наличието на множество нерешени проблеми в тази част на света. Същевременно въпреки спецификата на застъпените от тях теми, акцентът на дейността им пада главно върху инфраструктурата и трансграничното сътрудничество. Интегрирането на Балканите в евроатлантическите структури е заявено като главна цел, което съвпада с външнополитическите приоритети на страните от региона. Това обстоятелство е техният голям шанс. Развитието на интеграционните процеси означава интегриране на отделните национални транспортни, енергийни и телекомуникационни системи в европейските инфраструктури.

Ключово значение в този процес придобива изграждането на “балканските участъци” от Трансевропейската транспортна мрежа (ТЕН) – транспортни коридори № 4, 7, 8, 9 и 10. Общият интерес на страните от модернизирание и разширяване на регионалната инфраструктура не бива да се възприема като гаранция за безпрепятствената реализация на нашите участъци. Въпреки, че направленията на петте коридора пресичат територията на България, в последните няколко години съседните страни осъществяват своя “прочит” на генералната схема на европейските транспортни коридори, в резултат на което около географското ни пространство се оформя инфраструктурна рамка, която преразпределя съществуващите товаропотоци (Димитров, 2002). В този случай факторът време е от определящо значение за страната ни. Необходимо е акцентът да бъде поставен в намирането на взаимноизгодни решения, основани на общия икономически интерес. Такъв пример е диагоналната полимагистрала Калотина – Капитан Андреево (която изпълнява функцията на свързващо звено на транспортните коридори, преминаващи през България), от която са заинтересувани Германия и Турция, тъй като тя е най-пряката връзка между тях. В тази посока е необходимо ускореното изграждане на автомагистрала “Марица” (Оризovo – Капитан Андреево), както и реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив-Свиленград за скорост 160 км/час. Нейното значение ще нарасне още повече след построяването на тунела под Босфора (първата копка е направена на 22 октомври 2004 г.). Строителството за високи скорости е планирано и за частта от линията на турска територия. Така ще бъде реализирано скоростно и електрифицирано жп трасе София-Истанбул, като част от източния клон на “Южния трансевразийски” транспортен коридор от Европа през Турция и Иран към Индия.

Изграждането на жп връзка между България и Македония като елемент от транспортен коридор № 8 (Дуръс – Тирана – Скопие – Гюешево – София – Пловдив за Бургас/Варна) ще позволи да бъде намерено трайно решение за използването на българските черноморски пристанища от нашата съседка. Свързването на Скопие и София с жп линия е улеснено, тъй като ще стане

върху старото трасе, строено в периода 1941–1944 г. България трябва да изгради само 1,5 км жп линия и да оборудва граничния тунел, докато македонската страна е необходимо да положи 85,2 км трасе, да построи две нови гари, 26 тунела, дълги общо 5,4 км и 43 моста с дължина 2,5 км.

Успоредно с транспортната е необходимо развитие и на подходяща национална енергийна инфраструктура, която да даде възможност за трансграничен обмен на електроенергия, за транзит на първични енергийни ресурси за региона на Югоизточна Европа и страните от ЕС, както и за диверсификация на доставките за страната ни. Стъпките в тази посока включват реализацията на следните приоритетни проекти:

1. Изграждане и укрепване на електроенергийните междусистемни връзки и газовата инфраструктура за пренос на природен газ по направленията между България и съответно Гърция, Турция и Македония. Географски България е в непосредствена близост и на практика е част от Средиземноморския регион. По този начин укрепването на междусистемните електроенергийни и газови връзки на страната с Гърция, Турция и Македония би могло да се разглежда освен в рамките на създаващия се Регионален енергиен пръстен в Югоизточна Европа и на Трансевропейските енергийни мрежи, но и в контекста на изграждащия се Средиземноморски енергиен пръстен.

2. Проектите за изграждане на нефтопроводите Бургас – Александруполис и Бургас – Вълора.

3. Проектът за изграждане на газопровод от Каспийския регион, Иран, Ирак, и Югоизточното Средиземноморие през Турция, България, Румъния, Унгария до Австрия и оттам до Централна и Западна Европа – НАБУКО.

По отношение на последния на Евросредиземноморската среща на енергийните министри в Рим, състояла се от 1 до 2 декември 2003 г. бе подписана „Декларация за намеренията за подкрепа и реализация на проекта НАБУКО“. Тя бе подкрепена от страните участнички в проекта (Турция, България, Румъния, Унгария и Австрия) и Европейската комисия. Сирия и Египет също заявяват своя интерес от свързване на проекта на Транс-Машрекския газопровод Египет-Йордания-Сирия-Ливан с проекта НАБУКО. По този начин той се явява част и от средиземноморския газов пръстен.

Що се отнася до изграждането на двата нефтопровода по-бърза реализация може да се очаква на проруския Бургас – Александруполис. Проектът Бургас – Вълора се вписва в политиката на САЩ за усвояване на енергоресурсите на Каспийския регион и Средна Азия. Подкрепата за него в момента е твърде слаба заради изграждането на нефтопровода Баку – Тбилиси – Джейхан, както и възможността за износ на каспийски нефт по нефтопровода Баку – Супса и оттам с танкери през Босфора към потребителите на Запад. Гърция, която притежава голям танкерен флот, определящ интереса ѝ от участие в износа на постсъветски нефт, съзнава че при тази ситуация е необходимо да свърже надеждите си с Новоросийск. Това определя нейната активна позиция по изграждането на нефтопровода Бургас-Александруполис. За Русия значението

на нефтопровода нараства и от факта, че близо две трети от доставките на руски нефт за Балканите минават през Босфора и Дарданелите. Освен това, тя остава главен доставчик на нефт за България и осигурява почти 35% от потреблението му в Гърция.

Намерените допирни точки не бива да ни успокояват. Трябва да се отчита и обстоятелството, че руската страна се съобразява и с такъв важен енергиен партньор, какъвто е Турция. Нейните интереси не допускат обходно трасе на Босфора и такова конкуриращо петролопровода Баку – Тбилиси – Джейхан. Това прави несигурно договарянето на минималните количества от 15 млн. т. суров нефт годишно, необходими за функционирането на нефтопровода. Не е без значение и къде ще функционира нефтопреработвателният комбинат – на входа на трасето, какъвто е нашият интерес, или на изхода, за което настоява гръцката страна (Дерменджиев, 2004).

Икономогеографският смисъл от регионалното сътрудничество, в случая това между страните от Балканския полуостров, се изразява и във възможността за непосредствено взаимодействие на приграничните райони. Опитът на ЕС в приграничното сътрудничество и субрегионалната интеграция, очертава нова роля на държавните граници, посочва конкретни перспективи за превръщането им от зона на конфронтация и стопанска изолация в зона на най-интензивно сътрудничество. Решаващият фактор за устойчивото им развитие е тяхното “отваряне” и инфраструктурно обвързване със съседните гранични територии. Върху разпределението и честотата на инфраструктурното транспортно пресичане на границите със съседните страни влияние оказват, както посоката и териториалното разположение на еврокоридорите, така и гъстотата на населението. За сухоземните ни граници, и особено за южната, инфраструктурните бариери са главната причина за изолираността и изостаналостта на граничните райони. В сравнение със страните от Централна Европа, където средното разстояние на гранично преминаваща пътища е около 20-30 км, у нас при южната ни граница то е 125 км (таблица 1).

Таблица 1

Граници с	Дължина		Брой на		Гранични км на един ГКПП
	в км.	%	ГКПП	%	
Черно море	378	16,9	2	9	189,0
Турция	259	11,5	3	13	86,3
Гърция	493	22,0	3	13	164,3
Македония	200	8,9	3	13	66,6
Сърбия	306	13,6	5	22	61,2
Румъния	609	27,1	7	30	87
Общо за България	2245	100,0	23	100	97,6

Отделните райони на страната предлагат различни условия за трансгранично сътрудничество. Граничната зона с Турция има благоприятен излаз на три близки морета и е на границата с Азия – фактори благоприятстващи приграничното сътрудничество. Допълнително то е улеснено от възловото положение на Одрин и изградената гранична връзка Лесово – Хамзабейли. Важно условие за облекченото преминаване на българо-турската граница представлява модернизирването на ГКПП Капитан Андреево и Малко Търново, както и изграждането на ГКПП – Резово.

Същевременно изграждането на Черноморската магистрала от Резово до Истанбул ще създаде възможности за съвместен морски и опознавателен туризъм. Реални са възможностите за ферибот Бургас – Истанбул. Заедно с това, България има изгода да ползва турското пристанище Текирдаг на Мраморно море, а Турция – преките сухопътни връзки покрай Черно море за Румъния и страните от ОНД, както и нашите дунавски пристанища (Гъдев, 1997). В настоящия момент (от 2001 г.) функционира линията Варна – Дериндже (Мраморно море). Лансира се и идеята за транснационално използване на дълбокия и удобен Сароски залив в най-източния ъгъл на Егейско море за изграждане на съвместно пристанище (Гешев, 1998).

Значителен потенциал за трансгранично сътрудничество предлага границата с Гърция (493 км). Най-голямо значение имат шосето и жп линията по долината на р. Струма през Рупелския пролом, от София през Благоевград и Кулата за Солун и Атина – част от транспортен коридор № 4. В това направление съществува възможност пристанище Лом (включващо пристанища Лом и Оряхово) да обслужва интензивно външната търговия на Гърция през р. Дунав и каналната система Дунав – Майн – Рейн, до които тя няма достъп, и да се превърне във важно нейно износно пристанище за страните от Средна Европа. В същото време пристанище Солун може да стане основно пристанище за външната търговия на България чрез Средиземно море. Това определя нарастването на транзитната роля на жп и шосейната връзка Лом – София – Солун, което налага значителните ѝ технически подобрения, както и изграждането на автомагистрала “Струма”.

С голямо значение е и шосето Хасково-Кърджали-Комотини (респ. Кавала и Александруполис). Заради противопоставянето в годините на “студената война” повече от 40 години тази най-пряка връзка между р. Дунав и Егейско море практически не е използвана. Железопътната линия Русе – Стара Загора – Кърджали – Подкова е предпоставка за свързване на жп мрежите на двете страни като част от транспортен коридор № 9, което изисква продължението на жп линията от Подкова до Комотини (40 км), основна реконструкция на шосето през Маказа и изграждане на ГКПП. Необходимостта от жп връзката Подкова – Комотини се обуславя и от обстоятелството, че при 493 км граница, между България и Гърция има само два жп прехода, при това в двата края на границата. От тях пълноценно се използва прехода към Гърция при Кулата.

Засилената интеграция между България и Гърция ще предостави на последната удобен индиректен излаз към пристанищата на Долния Дунав и

Черно море, а на България към пристанище Александруполис, още повече че негов естествен хинтерланд са районите на Източните Родопи и Горнотракийската низина. Разстоянието между Димитровград и Александруполис по жп линия е само 220 км, а от Бургас до Александруполис – около 500 км. Чрез пряката връзка през Маказа това разстояние е още по-малко.

Макар и все още с локално значение за двете страни, откриването на ГКПП “Илинден” оказва стимулиращ ефект за пригранично сътрудничество. Предимно локално, но важно значение за субрегионалната интеграция между двете страни ще има разкриването на гранични преходи между Рудозем и Ксанти, между Златоград и Комотини и оттам за пристанище Александруполис, за които са необходими значителни средства. С малки инвестиции при равнинен релеф и почти изградена шосейна връзка е възможно разкриване на ГКПП от Ивайловград за Димотика (Михайлов, 1994).

Съществува значителен потенциал за оптимално сътрудничество в областта на туризма. Високопланинските райони на Южна България и сравнително равнинните приегейски райони на Северна Гърция се допълват и образуват завършен туристически комплекс на територията на двете страни. Към природните дадености с предимно рекреационно значение могат да се добавят архитектурните и историческите забележителности на Пловдив, Смолян, Мелник, Златоград, Рилският и Бачковският манастир у нас, както и Солун, Кавала, Света гора в Гърция. Гръцките туристи могат да използват нашите високопланински курорти, а нашите туристи – гръцките курорти, разположени на Егейско море. Съществуват и огромни резерви за организиране на комбинирани почивки планина – море, както и обиколни турове на територията на двете страни, в т.ч. от българо-гръцки туристически фирми за туристи от трети страни.

Предпоставка за развитието на трансграничното сътрудничество с Република Македония се явява кръстопътното транспортно-географско положение на граничния район. На негова територия се пресичат направленията от Северна и Североизточна Европа към Средиземноморския басейн и Африка, с това свързващо басейните на Адриатическо и Черно море, и неговото продължение към Азия. От друга страна, планинският релеф, насочеността на терена и активните ерозионни процеси, определят сложността и ресурсоемкостта на строителството в района. По този начин оформилата се инфраструктурна схема най-вече в посока север-юг, по протежение на р. Струма ограничава възможностите за трансгранични контакти на немалка част от територията по протежение на границата. Това определя необходимостта от решаването на проблема, свързан с броя и възможностите на ГКПП, които осигуряват директна връзка на общините и населените места на двете страни. За целта се изисква разширяване и модернизиране на съществуващите ГКПП Златарево, Станке Лисичково и Гюешево – включително жп връзка с Куманово и изграждането на нови. Става дума за използването на съществувалите в миналото пътища: от село Църварица до Делчево; от селата Черниче и Крупник и по северния приток на р. Сушичка, южно от вр. Кадийца до гр. Пехчево; пътната връзка от гара Струмяни, край с. Цапарево, през с. Клепало до гр. Берово.

След разпадането на бивша Югославия значително се изменя ролята на границата ни със Сърбия. Икономическото ѝ значение, в т.ч. и за транзитните превози значително е понижено вследствие на югоембаргото. Политическата и икономическа стабилизация на Сърбия днес (въпреки неизяснения въпрос за бъдещето на Косово) позволява развитието на приграничното сътрудничество между двете страни. Въпреки това планинският характер и на тази част от западната ни граница затруднява двустранните връзки и цялостната стопанска дейност в приграничните райони. От съществуващите пет ГКПП (Олтоманци, Стрезимировци, Калотина, Връшка чука и Брегово) с най-голямо значение и възможности за търговско-икономически контакти със западната ни съседка е пътят през Калотина – с железопътно (единствената жп линия пресичаща западната ни граница) и магистрално автомобилно трасе. Останалите ГКПП имат предимно местно значение. Въпреки обективно добрите предпоставки за интеграция със Сърбия, стопанската изостаналост на приграничните райони и в двете страни затруднява процесите на пригранично сътрудничество и ограничава неговия обхват.

Река Дунав представлява важна транспортна артерия за външноикономическите ни връзки и от своя страна се пресича от изключително важни транспортни комуникации. Въпреки това недоразвитата инфраструктура в придунавската част на България и Румъния обективно затруднява нарастването на икономическите контакти. Преките транспортни връзки са затруднени от наличието на само един железопътен и шосеен мост на р. Дунав, при това не с централно положение в българо-румънския дунавски граничен участък. Между-държавната електропреносна линия Крайова – Бойчиновци също е единствената пряка линия за обмен на електроенергия. Допълнително съществува взаимно дублиране на степента на енергоснабденост и приблизително еднаква стопанска специализация в приграничните регионални единици, което свива възможностите за стопанско допълване и обмен на електроенергия и енергийни ресурси. Активизирането на стопанската дейност между двете страни изисква ускоряване на изграждането на втория мост при Видин – Калафат, а в по-далечно бъдеще и на мост при Белене – Чоара (Никопол – Турну Мъгуреле). На настоящия етап е важно сътрудничеството върху изграждането на фериботни връзки в няколко пункта – Никопол, Свищов, Тутракан и Силистра.

Ръстът на стокообмена на България със съседните балкански държави (21,5%) показва друг аспект от процеса на регионална икономическа интеграция – външнотърговското сътрудничество. Развитието на този процес може да бъде стимулирано чрез осъществяването на идеята (зад която застават всички балкански страни, нечленуващи в ЕС) за създаване на единна зона за свободна търговия чрез разширяване на съществуващото Централноевропейско споразумение за свободна търговия (ЦЕФТА). От 2001 г. досега държавите в региона са сключили над 30 отделни търговски споразумения, но според много експерти те се прилагат безсистемно. Целта на разширяването на ЦЕФТА е да замени този лабиринт от двустранни споразумения за свободна търговия.

Посочените вектори на сътрудничество могат да се превърнат в основа за формиране на хомогенно балканско пространство само при условие, че балканските страни съумеят да надраснат схемата на конфликтно урегулиране на съществуващите противоречия и да се превърнат в инструмент за нормализацията на обществено-икономическия цикъл в региона. Способността за сътрудничество със съседните страни е една от основните компетенции, които се очакват от новите членове на ЕС. Необходимо е то да се съчетава и да протича паралелно с процеса на интегриране на балканските държави към евроатлантическите структури.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гешев, Г. Възможности на трансграничното сътрудничество за устойчиво развитие на граничните райони. – В: Проблеми на географията, № 3-4, 1998.
2. Гъдев, Н. Някои основни насоки за развитието на приграничното сътрудничество на България с другите балкански страни. – В: Год. на СУ. Т. 88. № 2, 1997.
3. Димитров, Д. Балканските транспортни инфраструктурни проекти и рисковете за България. – В: Доклади от научна конференция Китев 2000. С., 2002.
4. Дерменджиев, А. Географски анализи. В. Търново, 2004.
5. Михайлов, М. Граничните преходи и международните транспортни коридори на България – геоекологични аспекти. – В: “Геоекология”. С., 1994.