

Мартин Дойков/Martin Doykov

ТРАНСПОРТЕН КОРИДОР № 8 – ФИКЦИЯ ИЛИ ДЕЙСТВИТЕЛНОСТ, ПРОБЛЕМЕН ИЛИ С АЛТЕРНАТИВНИ ВАРИАНТИ

Pan-European Transport Corridor Number 8 – Fiction or Reality, Problematic or with Alternative Variants

The Balkan states have always been associated with epithets like “uncivilized”, “strange and wild”, “powder-keg”. The people who live here are faced with the choice to forget their past and co-operate in order to achieve optimal use of their geopolitical position and boost the economic development. One of the most contested Pan-European transport corridors is number 8, passing through Albania, Macedonia and Bulgaria and connecting Southern Europe with Central Asia and the Far East. This corridor is important in global aspect but it will never be possible without cooperation and consensus.

За западния свят Балканският полуостров се свързва предимно с епитети като „нецивилизовани“, „странни и диви“, „кълбо от омраза, вражди и ненавист“, „буре с барут“, които са се налагали в продължение на векове. Сякаш на тази географска ширина, на този кръстопът народите говорят различни езици и не могат да се разберат, а и може би не искат. Но има нещо, което ги свързва и то е, че те населяват този естествен кръстопът. Стремехът към оптималното използване на геостратегическото положение на балканските държави трябва да бъде един от двигателите, който да ги кара да работят заедно и да ги води към икономическо развитие. А това би станало чрез изграждане на модерна транспортна инфраструктура. Общоевропейските транспортни коридори се явяват един възможен катализатор за сътрудничество, който, от една страна, би подсилит икономиките на страните, които пресичат, а, от друга – би осигурил по-лесното транспортиране на товари и хора през европейския континент. Според проф. Марин Деведжиев „Нито една балканска държава не може самостоятелно да прояви своя геополити-

тически потенциал, тъй като инфраструктурните връзки губят значението си, ако само спират до държавните граници. Това единство е мощен фактор за балканската интеграция, чието значение още не е изяснено напълно, нито пък се използва както трябва” [3]. Тези думи показват, че за да постигнат нещо, балканските народи трябва да загърбят историческите си противоречия, които са се натрупвали с векове и да работят заедно за развитието на европейските „артерии”.

Българската позиция, изразявана от правителствата, управлявали последните мандати, е в подкрепа на идеята, че България е мост между Азия и Европа, и който иска да се придвижи по това направление, не може да я заобиколи. Но тези констатации се оказаха слабо подкрепени от реални действия. Всички транспортни трасета, пресичащи България – както на хора и стоки, така и на енергийни ресурси, имат алтернативни варианти, което показва, че само по себе си кръстопътното положение на страната ни не е изключително преимущество, а за да се направи такова, по него трябва да се работи интензивно. Въпросът кои трасета ще бъдат реализирани зависи предимно от решителността на пресичаните държави и от готовността им на компромиси, от способността на техните представители да преговарят на високо равнище и да извлекат максимални ползи.

От всичките 10 паневропейски транспортни коридора може би най-спорният, който и същевременно минава през територията на България, е коридор №8. Неговото днешно трасе в западната си част съвпада частично с древния път „Via Egnatia”, който е един от известните римски военни пътища. Пътят започвал от Адриатическото крайбрежие, минавал през Македония, южна Тракия и достигал до Мала Азия. Днес началната му точка е в Албания и следва маршрута Дуръс – Тирана – Скопие – София – Пловдив – Бургас – Варна. Той има връзка с коридори №4, 9 и 10. На запад чрез пътищата в Южна Италия се свързва с Южна и Централна Европа, а на изток чрез грузинското пристанище Поти коридорът намира продължение в азиатското трасе на известния „Път на коприната”, достигайки до руската Евроазиатска транспортна мрежа. Новият път, който следва това старо трасе, е наречен транспортен коридор Европа-Кавказ-Азия или накратко ТРАСЕКА. По този начин коридорът става най-пряката комуникация между Южна Европа и Средиземноморието, Кавказкия регион, Централна Азия и Далечния изток. Именно фактът, че това е най-прекият път по тази релация, дава известно предимство на коридора пред алтернативните на него маршрути, тъй като днес компаниите се стремят към оптимално използване на ресурсите си, но не за сметка на сигурността и качеството.

Развитието на коридора започва със среща на министрите на транспорта на България, Македония и Албания, проведена в София в края на 1991 г. Впоследствие към проекта се присъединяват Италия, Турция, както и Гърция. През 1994 г. коридорът е включен в схемата на Общоевропейските транспортни коридори. През септември 2002 г. в гр. Бари, Италия е подписан Меморандум за разбирателство за развитието на Общоевропейски транспортен коридор № 8, който регламентира различни параметри от сътрудничеството на участващите страни.

Интерес от развитието на проекта имат Италия, Албания, Македония, България и отчасти Турция и САЩ. Чрез коридора по-слабо развитият юг на Италия получава достъп до балканските пазари. Подобна е ползата за Турция, за която се осигурява достъп на турски стоки до европейските пазари – достъп, който е частично ограничаван от гръцка страна поради политически разногласия между тях. България, Албания и Македония се надяват на привличането на чужди инвестиции, които да подобрят икономическия климат. За последните две се счита, че той би засилил тяхната интеграция към Европейската общност, но все още съществен проблем остава предпочитанието на съюза да финансира проекти в държави членки, каквито те не са. Изграждането на трасето би осигурило доходи от преминаването на транзитни товари и би стимулирало всички сектори на икономиката.

От осъществяването на този проект не са заинтересовани Румъния, Сърбия, Гърция и Русия, тъй като коридорът си съперничи с трасета, преминаващи през техните територии и евентуално би привлякъл поток от тях. Благодарение на относителното бездействие на българските власти и на дейността на нашите балкански съседи по приоритетните за тях инфраструктурни проекти, пресичащи територията им, може да се каже, че над страната ни бе започнала постепенно да надвисва сянката на транспортната изолация. Все още има голяма опасност Румъния, Сърбия, Македония и Гърция да ни поставят образно казано в „транспортна рамка“. На север румънското правителство е взело решение да построи Южната магистрала между Букурещ и Калафат (170 км) до 2014 г., а връзката с коридор №4 се планира да е готова до 2016 г. С евентуалното продължение на проекта към морското пристанище Констанца този път става алтернатива на коридор №8. Паралелно Румъния модернизира жп трасето на коридор №4 чрез проекти за стотици милиони евро, което навлиза през западната граница, продължава през градовете Арад – Брашов – Букурещ и завършва при Констанца. На запад Сърбия развива коридор №10, който пресича страната в посока север-юг и продължава към Македония и Гърция. Македония от своя страна се колебае дали да концентрира сили върху направлението изток-запад или да свърже северната и южната си граница чрез коридор №4, като върху нея все още влияние оказват тесните ѝ връзки със Сърбия от близкото минало и не особено добрите отношение с Гърция и България, с които трябва да си сътрудничи. До скоро един от основните противници на коридор №8 бе Гърция, която се опасяваше, че проектът ще намали значението на пристанище Солун. Използвайки програмите и фондовете за развитие на Европейския съюз, Гърция е изградила трасето Игуменица – Янина – Мецовон – Верия – Солун – Кавала – Истанбул, което е успоредно на коридор №8. Също така тя модернизира железопътната си инфраструктура за над 4 милиарда евро, като строи дублиращи жп линии, позволяващи максимална скорост от 160 км/ч. Според доц. Дерменджиев този алтернативен коридор изключва Македония и България и строителството му дава на Гърция икономически мотиви да оспорва проекта за успоредна магистрала Запад – Изток, минаваща през Скопие и София [3]. В крайна сметка, след дълго

упорстване, след като гръцката страна видя, че не може да се противопостави на осъществяването на коридор №8, тя също се присъедини към проекта.

На българска територия преминават 59 % от общата дължина на коридора, което ѝ отрежда важно място в проекта. Проблемите на коридор №8 в рамките на нашата държава са свързани с необходимостта от разширяване на пристанища Варна и Бургас, които със сегашния си капацитет не биха могли да обработват всички товари, които в бъдеще ще преминават по него. При автомагистрала „Тракия“ е дискуссионен въпросът с трасето на строящия се участък на изток от с. Оризово до Бургас. Смята се, че ако това трасе премине на юг от Ямбол, разстоянието би се съкратило с 37 км. През септември 2009 г. българското правителство определи пътните инфраструктурни обекти, които ще бъдат изградени по оперативните програми „Транспорт“ и „Регионално развитие“. Стана ясно, че автомагистрала „Тракия“ трябва да бъде завършена през есента на 2012 г. За периода 2014–2020 г. остава да бъде изграден участъкът Бургас – Варна, както и участъкът София – Гюешево. Сложен е въпросът с железопътната инфраструктура, където трябва да бъде доизградена линията София – Скопие. Според изискване движението на влакове по еврокоридорите трябва да става с преобладаваща скорост от 160 км/ч. Поради това е необходима реконструкция на част от жп линиите по коридора, закупуване на модерни влакове, както и откриване на нови ГКПП. Но ако разгледаме формулата на нашите съседи Гърция и Румъния, ще видим, че това може да стане само със солидни инвестиции и ясна дългосрочна програма, каквато все още липсва.

Изграждането на инфраструктурата е свързано с довършването на еврокоридорите според европейските изисквания, налагане на системите за комбинирани товари. Това би довело до повишаване на конкурентоспособността на коридорите, минаващи през България не само чисто технически. Останалата част от работата, която би извадила страната ни от транспортна изолация, в която тя сама влезе чрез бездействие, трябва да бъде свършена, от една страна, на международно ниво, а, от друга – чрез провеждането на премерена политика. Към последната задача могат да бъдат причислени всички дейности, започвайки от финансовата страна, визирайки таксите за използване на магистралите, минавайки през гарантиране на сигурността и безопасността на преминаващите и достигайки до културата на обслужване на най-ниско ниво.

В глобален аспект, освен осигуряването на връзка между Южна Европа и Азия, коридор №8 се свързва с транспорта на нефт и земен газ, добивани в Каспийския басейн. Въпреки че този петрол е доста по-скъп на световните борси от саудитския, както и с по-ниско качество, интереси в развитието на коридора има и те се свързват с геополитическото съперничество в региона между две суперсили, като САЩ се стремят по всякакъв начин да изключат Русия от транспортните схеми за пренос на черното злато, което е причината тя да е настроена против този коридор. Също така обичайното трасе, по което се доставя петролът, преминава през Черно море и Проливите, където трафикът е ограничен, а евентуален петролен

разлив би довел до екологична катастрофа и блокиране на трасето за неопределен срок. Алтернативният коридор №8 избягва използването на заобиколните морски пътища и Проливите, където режимът се контролира само от Турция и намалява екологичния риск.

Като цяло на каспийския петрол се гледа като на вариант за избягване на цялостната зависимост от петрол от Близкия изток и трасето на коридор №8 има изцяло стратегическо значение.

Съществува тезата, че тъй като балканските народи не могат да постигнат консенсус и единомислие, е много вероятно пътищата, пресичащи Балканите, да продължат да следват историческите си трасета, без да получат шанса да бъдат обединени в една система и без да се достигне до така желаната транспортна революция, която е от изключителна необходимост не само за региона, но и в глобален план [2].

Проблемите на коридора, по който се работи вече почти две десетилетия, но все още няма кой знае какви резултати, дадоха тема за създаването на български филм, описващ нравите на Балканите. Той разкрива колко малко знаят балканските народи едни за други и как често липсата на това знание се компенсира от негативни стереотипи. Филмът показва как улисани в собствените си дребни проблеми съседите остават отчуждени, а коридорът, който ги свързва – само фикция.

Въпреки всички изброени проблеми, трудности и пречки заместник-председателят на Европейската комисия и еврокомисар по транспорта Антонио Таяни, който присъства на представянето на пътните проекти в България през септември тази година (2009), похвали българското правителство и декларира подкрепата на Европейския съюз. Той заяви, че „утрото за България е добро”. В този ред на мисли можем само да се надяваме, че и денят ще бъде ползотворен, а вечерта ще ни донесе поводи за заслужена радост.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Биелич, Д., О. Савич. Балканите като метафора между глобализацията и фрагментацията. София, 2004.
- [2] Геополитика и геостратегия, брой 1, 2005.
- [3] Международна конференция „Същност, геополитически перспективи и проблеми на общоевропейски транспортен коридор №8”. София, 2002.
- [4] <http://www.corridor8.org/>