

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИ И ГЕОИКОНОМИЧЕСКИ АСПЕКТИ НА НОВИТЕ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ В ЕВРАЗИЯ И ТЯХНОТО ВЛИЯНИЕ ЗА РАЗВИТИЕТО НА БЪЛГАРИЯ

Боян Медникаров¹, Даниела Тодорова², Сияна Люцканова¹, Иво Йоцов¹
bobmednikarov@abv.bg, dtodorova@vtu.bg, s.lutzkanova@abv.bg, ivo.yotsov@nvna.eu

¹*Висше Военноморско училище „Никола Й. Вапцаров“,
катедра "Организация и управление на военни формирования на тактическо
ниво ", Варна, ул. „Васил Друмев” №73*

²*Висше Транспортно училище „Тодор Каблешков“,
катедра „Икономика и счетоводство в транспорта“, София, ул. „Гео Милев” №158
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: транспортни коридори, геостратегически и политически възможности, Евразия, „Пътя на коприната“

Резюме: В студията се разглеждат геополитически и геоикономически аспекти на новите транспортни и икономически коридори в Евразия и се оценява влиянието им върху перспективите за евентуално участие в тях на Република България. В контекста на изграждането на дългосрочни енергийни и търговски проекти и дългогодишни дебати в Европа, влияещи се от променящата се регионална и международна политическа и икономическа среда, през 2017 г. след втора среща на върха продължи институционализирането на най-големия проект в съвременната история на Китай „Един пояс, един път”. Този мащабен проект цели експанзия на китайското икономическо влияние в Европа. Свързаните с него геостратегически и политически възможности за България трябва да се разглеждат и могат да се реализират в рамките на ЕС и чрез участие в търговските и енергийни политики на ЕС, касаещи много аспекти на европейската политика като дизерфикация, анти-монополни политики и др.

В политически план ЕС няма официално изразена политика спрямо мега проекта. Интерес за Европа и България представляват северния и централен трансевразийски икономически коридори, както и южнокавказката перспектива и транспортен коридор, включващ Черно море по линията Китай – Азербайджан – Грузия-Черно море. Дали транспортните коридори, достигащи Азербайджан и Грузия, биха могли да достигнат по море до българска територия е въпрос, чийто отговор изисква концептуално преосмисляне на икономическите приоритети на страната в съвременната политическа среда. Ако такъв сценарий би могъл да се реализира в дългосрочен план, то тази възможност не е за пропускане.

ВЪВЕДЕНИЕ

След поредицата геополитически и икономически промени в Централна и Източна Европа България все повече увеличава шансовете си за максимално използване на своето географско положение. Този неоспорим факт заедно с думи като „транспортни енергийни коридори“, „геостратегическо положение“ имат магическа сила на всички политически и икономически форуми, определящи насоките в национален, регионален и глобален план.

Паралелно с това, в евразийското пространство геостратегическият пъзел започна бурно да се променя, включвайки нови ключови играчи като Китай, Индия, Иран наред с традиционните ЕС, Русия, САЩ, Турция.

Целта на настоящата разработка е да се характеризират геополитическите и геоикономическите аспекти на новите транспортни и икономически коридори в Евразия и се оцени влиянието им върху перспективите за евентуално участие в тях на Република България.

Новия път на коприната се оказва значим за балканския регион, като част от Югозападна и Югоизточна Европа, тъй като дава възможност за развитие на сериозен транспортен път. Чрез него ще се осъществи надеждна и бърза логистична връзка с най-големия търговски партньор на Китай, а именно страните от Западна Европа.

Това е свързано, както със сериозни предизвикателства, така и с редица възможности. Навлизането на китайски инвестиции ще подпомогне в значителна степен финансовия недостиг в тези държави и ще компенсира икономическото изоставане в сравнение с богатите западноевропейски региони.

Дали географското разположение на страната в Черноморския регион ни осигурява неотменно присъствие в новите транспортни и икономически коридори в Евразия или всъщност мащабите на новите проекти предлагат и други, не по-малко изгодни транзитни маршрути към европейските пазари е въпрос, който трябва да бъде подложен на много внимателен анализ от страна на българския политически елит.

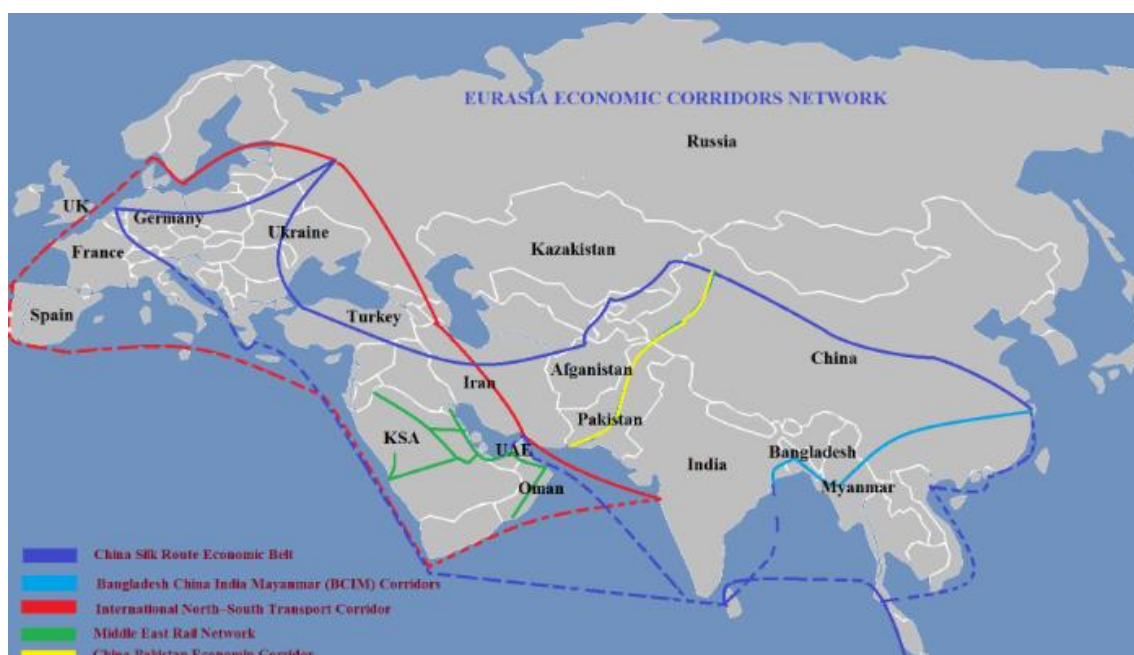
Не трябва да се забравя, че географското разположение е даденост, но то е само един от аспектите за реализирането на национално отговорна политика. Подобна политика трябва своевременно да се формира, промотира и налага в глобализираната от една страна, но и силно фрагментирана съвременна регионална и глобална политическа и икономическа среда.

ТРАНСПОРТНИ И ИКОНОМИЧЕСКИ КОРИДОРИ В ЕВРАЗИЯ

Икономическите коридори стимулират икономическото развитие чрез интегриране на инфраструктура от пътища, железопътни линии, пристанища, енергийни, телекомуникационни съоръжения и петроло - и газопроводна мрежа.

На евразийската карта през 21 век се оформят **пет икономически маршрута**, които имат потенциала да свържат нови пазари на над 65 страни от Азия, Африка и Европа. Два от тях са с глобално стратегическо значение: **китайският „Един пояс, един път“** и **транспортният коридор Север-Юг**.

Останалите три като *икономическият коридор Пакистан-Китай, железопътният консорциум Gulf Cooperation Council Railway* и *коридорът Бангладеш-Китай-Индия-Мианмар (BCIM коридор)* имат по-ограничено значение за азиатския континент.



Фиг.1 Икономически маршрути, свързващи Азия, Африка и Европа

Източник: <https://www.linkedin.com/pulse/connected-eurasia-emerging-opportunities-expanding-corridors-masood>.

(1) „Новият път на коприната” – инициативата „Един пояс, един път” е най-безпрецедентния по икономически и политически показатели проект на съвременен Китай. От 40 млрд. долара през 2014 г. сумата за инвестиции нараства до 1 трлн. Долара, като има планове за нарастване на инвестициите с още 2 трлн. долара в следващите години.¹ Намеренията на страната да разширява геополитическото си и икономическо влияние от Пакистан до Сърбия са с впечатляващи мащаби.

Амбициозната идея цели изграждането на мащабна транспортна инфраструктура – автомагистрали, тръбопроводи за пренос на енергоносители, летища, пристанища, високоскоростна железопътна инфраструктура и телекомуникационна мрежа, които да засилят търговското, икономическо, финансово и културно сътрудничество между евразийските страни.

Инициативата включва три трансевразийски икономически коридора – **северен** (Китай – Централна Азия – Русия – Европа), **централен** (Китай – Централна Азия – Западна Азия – Персийски залив и Средиземно море) и **южен** (Китай – Югоизточна Азия – Южна Азия – Индийски океан).

Морският път свързва Китай, Индокитай, Индия, Източна Африка, Близкия Изток и Европа.

Инициативата „Един пояс, един път” е преди всичко китайски национален проект, целящ разширяването и дори налагането на икономическо влияние на страната в Евразия. Не случайно други регионални азиатски сили като Индия например, която определено не толерира сближаването на Китай с Пакистан и инвестициите в спорни зони между двете страни, не присъстват на последната среща, свързана с проекта.

Но безспорно най-големите предизвикателства свързани с реализирането на проекта са отправени към САЩ. Той безспорно ще промени съотношението между възможните влияния на двете държави в Евразия.

¹ По някои данни инвестициите могат да достигнат до 5 трилиона долара.- Бел. авт.

Атлантическото и тихоокеанско влияние на САЩ понастоящем би могло да се разглежда в два аспекта: икономически и аспекти, касаещи регионалната и международна сигурност.



Фиг.2 „Новият път на коприната” – инициативата „Един пояс, един път”

Източник: <http://www.eurasiareview.com/13042016-one-belt-one-road-one-singapore-analysis/>

През 2014 г. Китай изпревариха САЩ като икономическа сила². Нещо повече, структурата на БВП на Китай се отличава съществено от тази на САЩ, където преобладават услугите. Независимо от това САЩ и Западната цивилизация значително превъзхождат в т.н. морска мощ и способност за проектирането ѝ върху сушата. В условия когато САЩ започват да провеждат протекционистична политика в противовес на недвусмислената защита на свободната на международна търговия от страна на Китай и Русия, Китай чувстват "стратегическа заплаха" във възможността за "блокиране" на морския транспорт. Изграждането на Пътя на коприната лишава САЩ от това стратегическо предимство.

В глобален план предизвикателствата пред сигурността в региона (напр. Афганистан, Иран, Сирия и пр.) са твърде мащабни. От една страна на Китай му липсва военен и икономически опит за справяне с подобни предизвикателства, от друга - тези проблеми застрашават всеки инфраструктурен проект в региона. В регионален план, обаче, това е предимство, от което страните от Централна и Източна Европа, вкл. България, биха могли да се възползват. Сигурността и стабилността са необходим фактор за всеки инфраструктурен, икономически и транспортен проект.

След изборите в САЩ, президентската администрация на Тръмп засили критиките си към Китай основно в две направления - в сферите на регионалната сигурност в Южнокитайско море и търговските отношения. Тръмп критикува Китай за „изграждане на крепости” в средата на Южнокитайско море и пасивност по отношение на Северна Корея.

Опитите на Китай да изгради изкуствените острови в Южнокитайско море и по този начин да разшири своите национални морски пространства са определяни от американската администрация като аналогични на руското анексиране на Крим.

²Вж. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2001.html#us> – Бел. авт.

Очаква се засилване на военното присъствие на САЩ в региона, на което Китай отговаря с редица военноморски и военновъздушни учения близо до Тайван, Филипините и Япония в източната част на Китайско море.

Икономическите отношения са другия аспект на противопоставяне между Китай и САЩ. Новата американска администрация обвинява Китай за загубата на работни места поради преместването на редица компании и производства в Китай и наводнения пазар с евтини китайски стоки, което увеличава търговския дефицит на САЩ и според Тръмп и Наваро финансира китайската военна индустрия.

Китай от своя страна разчита на взаимната обвързаност на глобалните вериги за доставки, при което всяко изключване на Китай ще има преки негативни икономически последици и върху САЩ. Това не изключва риска от възникване на търговски войни.³

Интересна е и възможната позиция на Руската федерация във връзка с нарастващото влияние на Китай в региона. Русия, имаща своите претенции за евразийско влияние, е твърде внимателна доколкото Пекин постепенно навлиза на енергийния пазар в Туркменистан, Узбекистан и Казахстан - три постсъветски страни, където влиянието на Русия не е било сериозно оспорвано досега. Освен това, транспортния коридор Север-Юг на Русия е сериозна конкуренция на китайските намерения. Дали проектите ще останат конкурентни и китайските и руските геостратегически интереси в региона ще се сблъскат е въпрос, който ще се решава в бъдещето. Отчитайки, обаче, средата за сигурност и ролята на други глобални и регионални сили като САЩ и Индия е възможно да се открият допирни точки между Китай и Русия за частично обвързване на двата коридора.

Нещо повече, Китай предпазливо избягва да се намесва в региони с осезаеми военно-политически интереси на Русия. Пример за това е Крим, където през 2013 г. Китай проучваше възможностите за инвестиция в построяването на дълбоководно пристанище, позволяващо да се преразпределят товарите пътуващи от Изток към Европа. Предвижданият годишен товарооборот бе за 150 млн. т, а съкращаването на досегашния път достигна 6000 км. Предвид развоя на събитията през 2014 г. проектът няма да се осъществи и е заличен от картата на „Един пояс, един път”.

Интерес представляват усилията на Китай за привличане на европейска икономическа и политическа подкрепа за проекта. Важен е фактът, че политически Европа, в частност ЕС, няма разработена политика спрямо мега проекта. За Китай 500-милионният европейски пазар, най-богатия към момента е дългосрочна цел, която той преследва чрез икономически инструменти⁴.

Тъй като понастоящем не може да се говори за политическа подкрепа от страна на ЕС на срещата в Пекин Китай настояваше за „повече сътрудничество по конкретни проекти на ЕС”, на което вицепрезидентът на Европейската комисия г-н Катайнен в своето изказване отговори съдържано и предпазливо. Европейската позиция е че всеки проект между Азия и Европа трябва да се придържа стриктно към редица принципи, правила и наложени международни стандарти и политики на пазарната икономика. Неслучайно Европа не подкрепи молбата за „икономически статут” по смисъла на разпоредбите на Световната търговска организация.

Този статут би намалил размера на санкции в случаи на ценови дъмпинг. Ситуацията е деликатна-огромният наплив на китайска стока застрашава „здравата

³ Вж. Justyna Szczudlik, The Chinese Perspective on Relations with the U.S. under Donald Trump's Administration, PISM Bulletin no.4 (944), 17Jan 2017, <https://www.pism.pl/publications/bulletin/no-4-944>. - Бел. авт.

⁴Предстои за в бъдеще да се види ефекта от Брекзит и оттеглянето на 65 милиона човека от него. – Бел. авт.

индустриална база”, която ЕК счита за ключова за икономическия растеж, работната среда и конкурентоспособността. В този смисъл на ниво ЕС България би могла да се включи към предложения за въвеждането на клирингова система, а не да се провежда политика на изолация.⁵

Наред с усилията за желания „икономически статут” Китай увеличава присъствието си в Централна и Източна Европа. Промяната се състои в това, че икономическите връзки между Китай и Европа вече не са привилегия само на големите западни икономики - Германия и Великобритания.

През 2012 г. се създава механизмът „16+1”, в рамките, на който министър-председателя на Китай се среща с политическите ръководства на 16 страни веднъж годишно, вкл. членове на ЕС като Полша, Унгария, България, Словения и Балтийските страни и страни, не-членки на ЕС като Сърбия, Албания и Черна гора. ЕК е допусната като наблюдател в групата 16+1. Конкретни проекти стартират не без спънки. Заемите, които Пекин дава на страни извън ЕС, не са подходящ вариант за страните с достъп до европейски фондове. Нещо повече - подобни заеми често могат да влязат в разрез със съществуващи евро правила за обществените поръчки, какъвто е случаят с обещаната инвестиция в ЖП линия през Унгария. Срещу нея започна предварителна процедура по нарушение на правилата за обществени поръчки от ЕК.⁶

Друг мащабен инфраструктурен проект в ЕС е пристанището на Атина, Пирея. От 2016 г. то се управлява от компанията China Ocean Shipping Company (Cosco), притежаваща дял от 51%, с опция за придобиване на още 16 % до 2021 г. след реализирането на мащабни инвестиции. Идеята е превръщането на пристанище Пирея в изходен пункт за китайските стоки и база на много китайски търговски компании. През „морския път на коприната” и разширяването на Суецкия канал Китай достига Средиземно море. Cosco планира да превърне Пирея в едно от най-големите контейнерни транзитни пристанища.⁷

Общият замисъл предполага изграждането на вече споменатата скоростна връзка с голям капацитет между гръцкото пристанище Пирея и Будапеща, откъдето товарите могат да продължат във всички направления.

Въпреки увеличението на китайските инвестиции в Европа през 2016 г. с 77 % спрямо предходната година, трябва да се отбележи липсата на реципрочност и в

⁵ Вж.

http://www.capital.bg/biznes/pazari/2015/11/24/2656012_investitorite_i_kompaniite_shte_speccheliat_ot_obshta/ - Бел. авт.

⁶ Става дума за планираната високоскоростна отсечка от Белград до Будапеща. Източници на изданието от Брюксел допълват, че се проверява оценката за икономическата целесъобразност на дългия 350 км участък на стойност почти 2.9 млрд. евро. Планираната линия трябва да съкрати от 8 на 3 часа пътуването между двете столици. Тя е смятана за ключов елемент от експресната връзка на Централна Европа с пристанище Пирея, което е собственост на китайска компания. По нея товарите ще могат бързо да пътуват на Запад през Гърция, Македония и Сърбия. Без тази ЖП линия на китайските компании ще им е трудно както да вкарват стоки в платежоспособните държави от ЕС, така и да изнасят към Африка продукти на своите предприятия в ЕС.

Вж. Bartosz Kowalski, “China’s foreign policy towards Central and Eastern Europe: The ‘16+1’ format in the South-South cooperation perspective. Cases of the Czech Republic and Hungary,” Cambridge Journal of Eurasian Studies, 2017, 1: #7R65ZH, <https://doi.org/10.22261/7R65ZH>, стр.13-14.

James Kynge, Arthur Beesley, Andrew Byrne, EU sets collision course with China over „Silk Road” rail project, 20 Feb 2017, <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608?mhq5j=e3https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/23/europes-mixed-views-on-chinas-one-belt-one-road-initiative/>. – Бел. авт.

⁷ Вж. Philippe le Corre, Order from Chaos, Europe’s Mixed Views on China’s One Belt One Road Initiative, 23 May 2017, <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/23/europes-mixed-views-on-chinas-one-belt-one-road-initiative/>. – Бел. авт.

политическите, и в икономическите отношения от страна на Китай. Двустранно действащо споразумение на политическо ниво не съществува. Нито търговската камара на ЕС и тази на САЩ в Китай не успяват да повлияят за улесняване на трудния достъп на европейски или американски компании на китайския пазар. На практика не съществува добър бизнес климат за тях. Липсата на реципрочност в търговските отношения между Китай и Запада е основна спънка. Друг проблем са огромните търговски дефицити между редица страни от Централна и Източна Европа и Китай. Трети е липсата на специфични производствени ниши в тези страни, основно в сферата на високите технологии-именно тези, в които Китай иска да навлезе.⁸

Важна роля при реализирането на проекта "Един пояс, един път" има Иран. В продължения на хилядолетия страната е ключов търговски център, свързващ Изтока и Запада. В контекста на проекта значението на Иран непрекъснато ще нараства.⁹

В тази връзка в страната се изграждат различни обекти на китайската инфраструктурна мрежа. Китай се ангажира с модернизацията на една от големите железопътни линии в Източен Иран, стандартизацията на габаритите, подобряване на основите, на които са разположени коловозите и възстановяване на мостове, с цел да свържат Техеран с Туркменистан и с Афганистан. В Западен Иран се работи за свързване на столицата Техеран с Турция и евентуално с Европа. Други железопътни проекти ще свържат Техеран и Машхад с дълбоководните пристанища в южната част на страната.

Връзките между Китай и Иран са традиционни, като те се развиха особено по време на международната изолация, наложена на Иран заради ядрената му програма. Иран се стреми да реализира своите геополитически предимства и да пренасочи колкото е възможно по голяма част от маршрутите през своята територия за сметка на маршрутите преминаващи през Русия.

Китай е важен пазар за иранския петрол и поради все още неотменените едностранни американски санкции, които притесняват големите интернационални банки, е единственият източник на значителните капитали, от които Иран се нуждае за да финансира важни инфраструктурни проекти. Китайски държавни компании действат в цялата страна, като строят магистрали, копаят мини и произвеждат стомана. Магазините в Техеран са наводнени с китайски продукти, а улиците са задръстени с китайски автомобили.

Някои се притесняват, че предвид мащабните китайски инвестиции и засилващото се присъствие на Китай в иранската икономика, Техеран ще става все по-зависим от Китай, който вече е най-големият му търговски партньор. Но това очевидно е риск, който държавното ръководство е готово да поеме.

През 2016 г. Китай и Иран тестваха придвижване на железопътна композиция от пристанището Шанхай в Източен Китай до Техеран, което отне само 12 дни, твърде по-кратко в сравнение на необходимото време при преход по море, което е 30 дни. В Иран бе използвана съществуващата линия между Техеран и Машхад и композицията бе теглена от дизелов локомотив. След откриването на новата линия през 2021 г. се очаква използването на електрически влакове, развиващи скорост до 200 км/ч., което допълнително ще съкрати необходимото време.

⁸Вж. http://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/sviat/2017/05/26/2977618_edin_poiyas_edin_put_mnogo_problemi/. – Бел. авт.

⁹ Според Томас Ърдбринк в статията му „За глобалните амбиции на Китай "Иран е в центъра на всичко", публикувана в [Ню Йорк таймс](http://www.dnevnik.bg/sviat/2017/07/26/3012895_zaglobalniteambicii_nakitaiiran_e_vcenturna/).

Вж. http://www.dnevnik.bg/sviat/2017/07/26/3012895_zaglobalniteambicii_nakitaiiran_e_vcenturna/. – Бел. авт.

Иранските лидери се надяват, че участието на страната в проекта ще им позволи да се възползват от големите икономически амбиции на Китай за собствения си просперитет.

(2) Икономическият коридор Китай-Пакистан е на стойност 46 млрд. долара и е от важно значение за Китай. 80 % от доставките на петрол за Китай преминават през Индийския океан и пролива Малака. Китай разглежда проекта като отговор при нарастващ натиск от страна на Индия и САЩ.

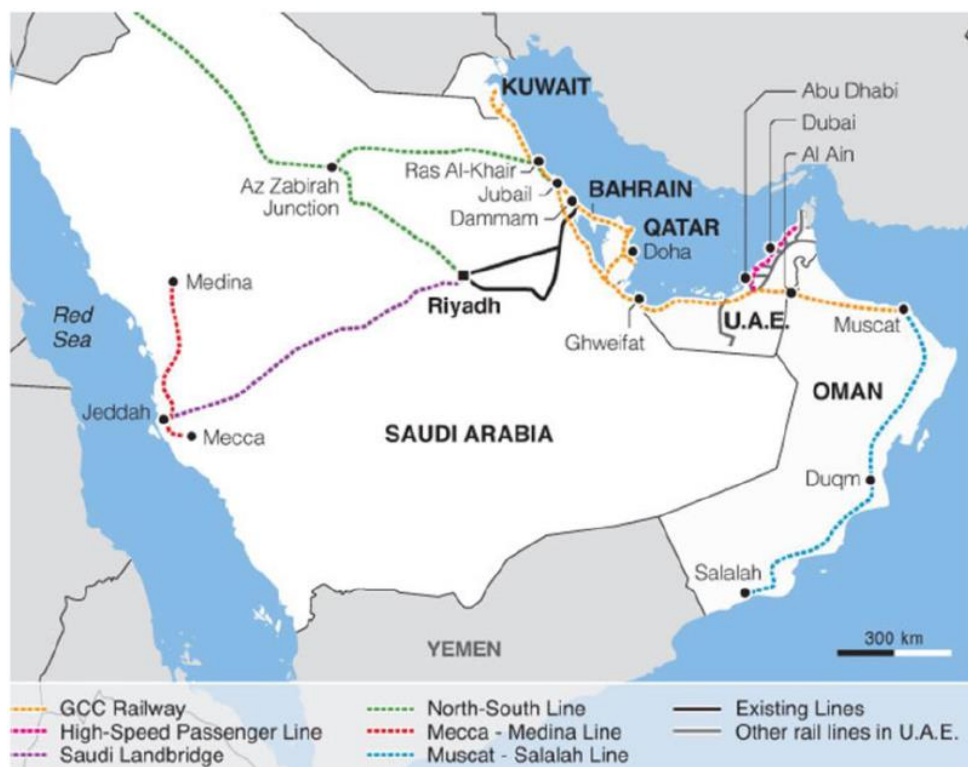
Също така, този маршрут ще намали транспортните разходи за внос на петролни продукти от Близкия изток в Китай и износа на китайска продукция в същото направление и Африка в сравнение с традиционния морски път. Коридорът през Гвадар ще осигури на китайските строителни компании значително по-удобен достъп до Близкия Изток и Африка, където са ангажирани огромен брой фирми и работници.



Фиг.3 Икономически коридор Китай - Пакистан

Източник: <https://www.linkedin.com/pulse/connected-eurasia-emerging-opportunities-expanding-corridors-masood>.

(3) Железопътният консорциум GulfCooperationCouncilRailway е 250 млрд. доларова инвестиция в ЖП и обществен транспорт в Близкия изток. Проектът е с дължина 2 177км, от които 180 км пристанищни връзки, свързващи индустриални зони. ЖП линията започва от Кувейт, минава през Саудитска Арабия през Бахрейн до Катар, като друга линия свързва Кингдом с Дубай до Мускат в Оман. Тази ЖП отсечка ще играе важна регионална роля като част от новия път на коприната.



Фиг.4 Железопътният консорциум Gulf Cooperation Council Railway

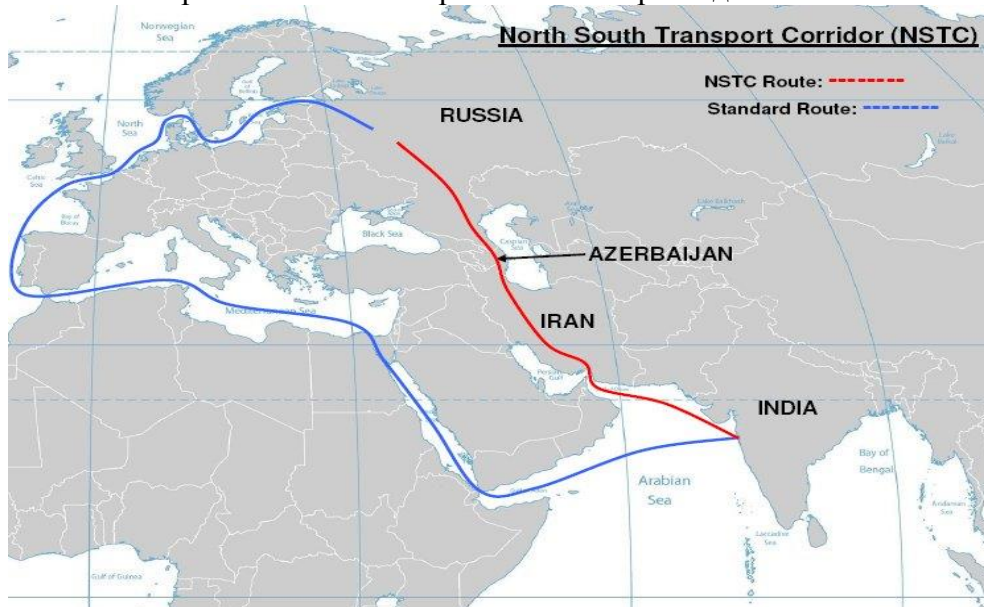
Източник: <https://www.linkedin.com/pulse/connected-eurasia-emerging-opportunities-expanding-corridors-masood>.

(4)Транспортният коридор Север-Юг обхваща сухопътни, ЖП и морски маршрути за пренос на товари между Индия, Русия, Иран, Европа и Централна Азия.

Трасето от Русия до Иран през Азербайджан е важна част от транспортния коридор Север-Юг, който трябва да свърже Русия с Индия.

Целта му е да осигури превоза на товари от Индия, Иран и останалите страни от Персийския залив до руска територия, а оттам - до Северна и Западна Европа.

Проектът е от изключително значение за Индия, тъй като традиционния път през Суецкия канал по море отнема повече време и повече разходи.



Фиг.5 Транспортният коридор Север-Юг

Източник: <http://www.clearias.com/international-north-south-transport-corridor-instc/>.

(5) Коридорът Бангладеш – Китай – Индия-Мианмар е „модерна версия” на част от южната дъга на традиционния път на коприната от Китай, през Индия и Иран до Сирия. В резултат от неговата реализация се очаква намаление на транспортните разходи на стокообмена между Индия и Китай с 30 %. Освен това, населението на четирите страни съставлява 40 % от световното население, което създава огромен потенциал за крупни икономически проекти в сферата на производството, търговията, енергетиката, транспорта и комуникациите.



Фиг.6 Коридорът Бангладеш – Китай – Индия - Мианмар

Източник: <https://www.linkedin.com/pulse/connected-eurasia-emerging-opportunities-expanding-corridors-masood>.

В контекста на гореизложените проекти следва да се обърне специално внимание на **пролива Хормуз**, свързващ Оманския и Персийския заливи. Този район на Индийския океан се определя се като маршрут, имащ изключително важно стратегическо значение заради интензивния трафик на петролни танкери. Проливът има дължина 29 морски мили (54 км) и през него се осъществяват 35 % от световните петролни доставки по море, преминавайки през изключително чувствителен политически интересен район.

Морският трафик от трите транспортни коридора „Един пояс, един път“, Север-Юг и Китай-Пакистан преминава през пролива Хормуз към Иран и Обединените арабски емирства. В стратегически и икономически план значението на Хормуз ще достигне безпрецедентен размер, след като морският поток от коридорите започне да преминава оттам. Нещо повече, всяко политическо напрежение в района ще има дългосрочни икономически последици върху „ключовите играчи” в инициативите Китай, Индия и Русия.

БЪЛГАРИЯ В КОНТЕКСТА НА ТРАНСЕВРАЗИЙСКИТЕ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ

Включването на страните от Югоизточна и Централна Европа вкл. България, в икономическия проект „Един пояс, един път” зависи от тяхната активност и умението да съчетаят ограниченията, свързани с членство в ЕС със защитата на националните си интереси. За съжаление България не е осигурила присъствието си в нито едно направление при възстановяването на Пътя на коприната. Но анализът на обстановката

в евразийското пространство и потенциала на горе посочените проекти разкрива определени възможности за облагодетелстване на нашата страна.

Реалистичните перспективи пред България касаят преди всичко взаимосвързаността на евразийските транспортни коридори по направлението Каспийско море (Азербайджан-Грузия) - Черно море.

Тук трябва да се подчертае, че в контекста на двата големи транспортни коридора „Един пояс, един път“ и „Север – Юг“ Каспийско-Черноморския регион, и по специално Азербайджан и Грузия придобиват стратегическо значение.

Азербайджан инвестира 520 млн. щатски долара в изграждането на пристанище и свободна търговска зона Алат. Новият пристанищен комплекс ще има капацитет от 10 млн. тона товари годишно и 40 хиляди TEU на първия етап, до 17 млн. тона и 150 хиляди TEU на втория етап и 25 млн. тона и 1 млн. TEU на финалния трети етап. Първият етап от три и половина години, обхваща изграждането на международен логистичен център с площ от 109 хектара.¹⁰

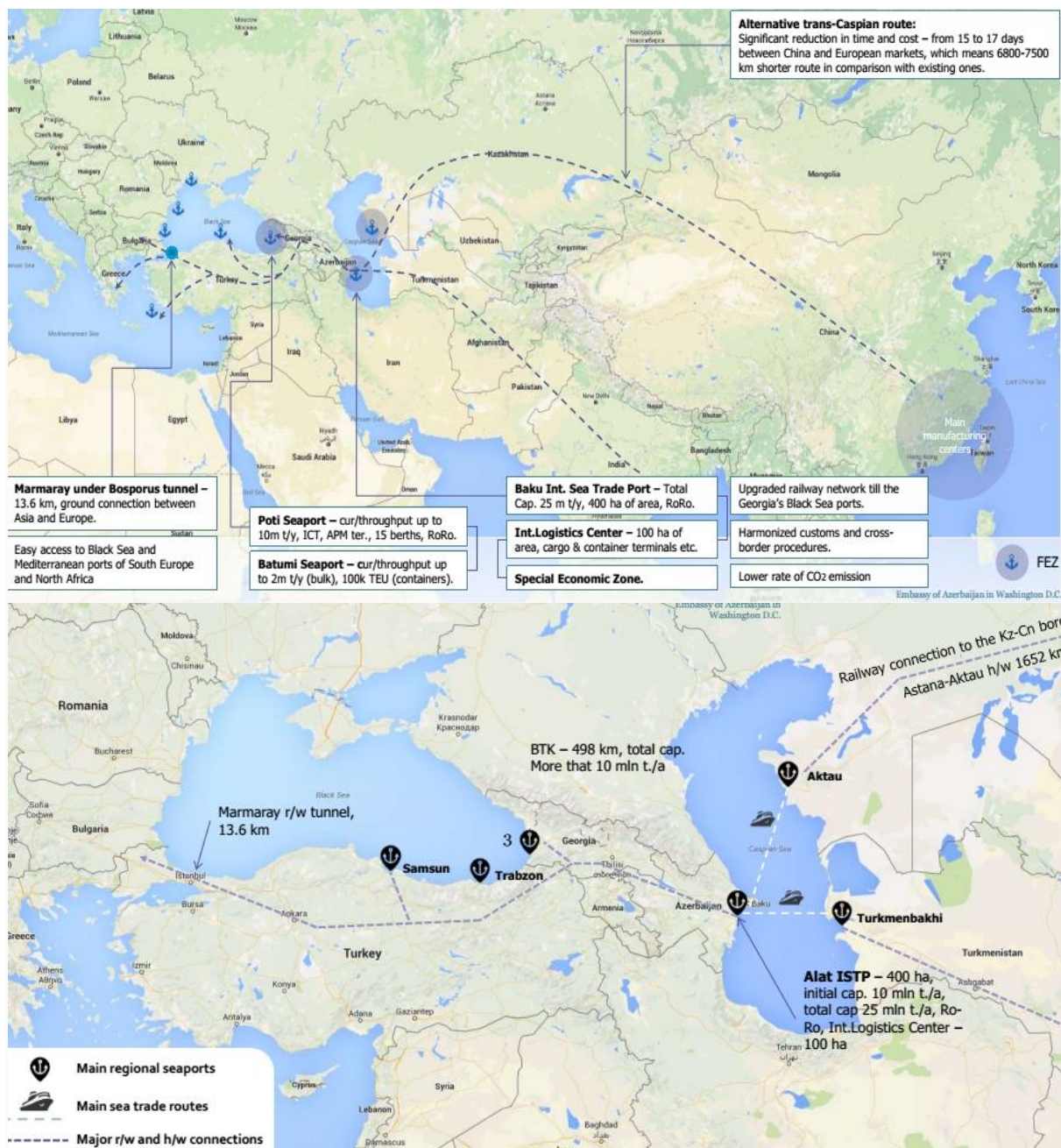
В геополитически план Азербайджан може да играе роля на регионален обединител или разединител едновременно. Транспортният коридор от пристанище Алат през Грузия към Източна Европа е алтернатива на маршрута на „Един пояс, един път“ през сухопътната територия от Турция, маршрут, който от една страна има не малка дължина, а от друга – преминава през райони с потенциални проблеми за сигурността. От тази гледна точка един алтернативен маршрут през Грузия определено би представлявал интерес за Европа.



Фиг.7 Мястото на пристанище и свободна търговска зона Алат, Азербайджан в транспортните коридори „Един пояс, един път“ и „Север – Юг“

Източник: http://azertag.az/en/xeber/Azerbaijan_is_a_transport_bridge_connecting_Europe_with_Asia-924814

¹⁰ Вж. Vugar Bayramov, Christina Juan Carrion, The Silk Road Economic Belt: Implications For Azerbaijan, CESD, http://cesd.az/new/wp-content/uploads/2017/05/CESD_Presentation_the-Silk-Road-Economic-Belt_Implications-for-Azerbaijan.pdf. - Бел. авт.



Фиг.8 Ролята на Азербайджан в транспортния коридор „Един пояс, един път“

Източник: The Role of Azerbaijan on the Silk Road.pdf

От друга страна, подобен алтернативен маршрут може да бъде част от конкуриращите се проекти „Един пояс, един път“ и „Север – Юг“, при което конкуренцията между китайските, руските, турските и азербайджанските национални интереси ще бъде твърде голяма.

В този контекст Грузия има стратегическо важно географско положение, тъй като служи като входна врата за Кавказ и Централна Азия и връзка между транспортните системи в Европа и Азия.

Правителствата на Грузия от 2004 г. следват изключително активна политика в транспортния сектор. На 14 май 2017 г. Грузия и Китай подписаха двустранно споразумение за свободна търговия. Наред със Споразумението за свободна търговия с ЕС от 2014 г., влязло в сила 2016 г. (Deep and Comprehensive Free Trade Agreement-

DAFTA), Грузия има реален шанс да се превърне в транспортен и логистичен хъб, свързващ Китай с Европа. Всъщност, Грузия е единствената страна в региона със споразумения за свободна търговия с ЕС, Китай, Турция и ОНД. Освен това, проевропейската ориентация на страната помага за улеснен диалог със страните на Черно море, членки на ЕС. Привличайки американски и европейски икономически интереси Грузия се надява да получи и гаранции за сигурността си, предвид руско-грузинските събития от 2008 г.

Наред с активната политическа дейност в Грузия се изграждат мащабни инфраструктурни проекти. Планира се строителството на нов модерен интермодален пристанищен комплекс на стойност 2.5 млрд. долара край Анаклиа - малко курортно градче в северната част на грузинското черноморско крайбрежие. Предвижда се проектът да бъде реализиран с американско финансиране от компанията Conti International, която ще получи концесия за 52 години. Това ще бъде най-голямото дълбоководно пристанище на Грузия с капацитет от 900 хиляди TEU годишно през първия етап на строителството с начало 2020 г., което е с 50 % повече от възможностите на пристанище Потти, имащо капацитет от 600 хиляди TEU, но реално реализирани 385 - 400 хиляди TEU годишно.

Първият етап на изграждане на пристанищния комплекс предвижда достигане на капацитет от 7млн.т/год. с възможност за обработка на кораби с размер Post-Panamax.¹¹ Предвижда се ръст до 100млн.т/год. с възможности за обработка на контейнеровози до 10,000 TEU и кораби типове Panamax, Handymax, Aframax. Наред с това се планира изграждането на Свободна индустриална зона, отворена за производство и търговия, освободени от данъци за компании от цял свят.

Макар, че Потти ще остане далеч по-малък пристанищен център, Грузия съвсем не го пренебрегва. През януари 2017 г. китайската компания „China Energy Company Limited“ придобива 75 % от акциите на Свободна индустриална зона Потти. Това е зона от 300 хектара, открита през 2011, с редица компании, имащи много широк спектър на дейност - от преработка на дървесина до ИТ услуги. Компанията планира инвестиции и разширяване на зоната в Потти.

Наред с развитието на пристанищната инфраструктура се развива и железопътната и автомобилна транспортна мрежа. Завършен е железопътния проект Баку – Тбилиси-Карс с капацитет 15 млн.т/год. свързващ железопътната инфраструктура на Грузия и Азербайджан с турската железопътна система. С ускорени темпове върви изграждането на автомагистралата от Тбилиси до Потти и Батуми – Е70. Към момента са изградени над 60% от нея, като строителството върви паралелно на различни участъци. Завършено е отклоняването на трафика от курортните комплекси по крайбрежието – проект обхващащ реконструкция, модернизация и изграждане на нови пътища и мостове с дължина 33,6 км, финансиран от Asian Development Bank (ADB).

Развитието на транспортната инфраструктура в района на Кавказ е пряко обвързано с инфраструктурните проекти в Казахстан и Туркменистан. Пристанището Актау (Казахстан) също е разположено по оста Европа-Азия. Построено е през 1963 г. и е единственото международно пристанище за сухи товари, суров петрол и нефтопродукти в Казахстан. Разположено е на двата важни транспортни коридора – TRACECA и коридора „Север-юг“. В контекста на проекта за възстановяване на Пътя на коприната през лятото на 2014 г. е завършена високоскоростна железопътна линия, която ще позволи развитието на транспортната и логистична система в Казахстан и

¹¹ Вж. <http://www.anakliadevelopment.com/projects/anaklia-port>.- Бел. авт.

разширяване на транзитния капацитет. Самото пристанище са разширява като част от Транскаспийския коридор. Завършено е изграждането на два терминала за сухи товари с капацитет 1,5 млн. тона/год. и един за зърно с капацитет 1 млн. тона/год. Планирано е увеличаването на капацитета на пристанището до 18 млн.т./год. до 2020 г.

Правят впечатление усилията на политическото ръководство на Туркменистан по отношение развитието на транспортната инфраструктура. През 2016 г. на 96-та среща на Maritime Safety Committee на Международната морска организация(ИМО) в Лондон туркменистанската делегация представи инициативата Транснационални транзитни транспортни коридори (Transnational Transitand Transport Corridors)¹².

Наред с активната политическа дейност се развиват и мащабни инфраструктурни проекти свързани с изграждането на ЖП линии, автомагистрали, мостове, морското пристанище в Туркменбаши и реконструкцията на летища.¹³ В момента се изгражда железопътната линията Gazochak – Shahsenem – Dashoguz и Ekerem – Madau. През 2016 г. завърши изграждането на ЖП връзката между ЖП мрежите на Туркменистан и Афганистан –Atamyrat-Imamnazar (Turkmenistan) – Akina(Afghanistan). На 15 август 2013 г. в Туркменбаши започна изграждането от турската компания GAP İnşaat на ново пристанище на стойност 2 милиарда американски долара. Проектът предвижда строителството на фериботен, пасажерски и товарен терминали корабостроителница на обща площ от 1 200 000 м².

За държавния елит на България особен интерес би трябвало да представляват действията на Румъния, свързани с проекта „Един пояс, един път”. Нашата северна съседка през 2012 г. основава асоциацията „Пътя на коприната“ (Silk Road Association) с цел координиране на контактите на институциите и частния сектор със страните от евразийското пространство, които са част от проекта и организиране и институционализиране на участието на Румъния в трансевразийските транспортни коридори.

Понастоящем румънската страна вече представя проект за институционализиране на транспортен коридор Румъния – Грузия – Азербайджан – Казахстан – Туркменистан –Узбекистан-Китай.¹⁴

След приемането на нова стратегия за развитие на пристанището на Констанца, то се превърна в най-големия транспортен хъб за зърнени товари. Създаденият нов мащабен план за неговото развитие е приет през 2016 г. и включва увеличаване на пристанищната инфраструктура в енергийния сектор съгласно стратегическия проект AGRI LNG (интерконектор Азербайджан – Грузия-Румъния).

¹² Вж. <https://akipress.com/news:577262/>.- Бел. авт.

¹³ Вж. <https://uk.tmembassy.gov.tm/en/sustainable-transport/sustainable-transport.-> Бел. авт.

¹⁴ Вж. AndreeNistor, SilkRoadAssociation, ThePortofConstanta- MajorHubontheSilkRoad, 5 Apr 2017, <https://www.google.bg/#q=project+for+strategic+transport+corridor+Romania-Georgia>. - Бел. авт.



Фиг.9 Мястото на пристанище Констанца в транспортния коридор „Един пояс, един път”

Има нови планове за развитие и в направлении Рейн – Майн – Дунав. Те предвиждат изграждането на частни LNG терминали в Констанца, Галати, до пристанища Комарно, Словакия и Майнхайм, Германия. Китай се включи на енергийния пазар в Румъния след успешно завършили преговори на CEFC China Energy Company Limited с Kaz Munay Gas за придобиване на 51 % от бившия ROMPETROL.

Подписаните през последните няколко години споразумения между пристанище Констанца и пристанищата в Казахстан, Туркменистан, Грузия, Китай затвърждават единна последователна линия на интерес към готовност за увеличаване на транспортния поток към румънското пристанище. Към момента Асоциацията работи по утвърждаването и институционализирането на транспортен коридор по маршрута Румъния – Грузия – Азербайджан – Казахстан – Туркменистан – Узбекистан-Китай. Извършва се текущ анализ на потенциала на румънските и грузински пристанища за увеличаване на обема на товарите.

Както вече бе отбелязано реалните възможности за облагодетелстване на България в контекста на трансевразийските транспортни коридори би трябвало да бъдат свързвани с евентуалното пренасочване на някои маршрути от проекта „Един пояс, един път” по направлении Каспийско море (Азербайджан - Грузия) - Черно море. Естествено при такова развитие на проекта основната част от трафика ще се насочи в направлении Грузия (Анаклиа, Поті) – Румъния (Констанца). Но наред с това ще се създадат реални условия за увеличаване на трафика на товари към българските пристанища Варна и Бургас, чрез които по-лесно могат да бъдат достигнати дестинации в Западните и Южните Балкани и Адриатика.

Изграждането на трансевразийските транспортни коридори може да даде нов тласък на българската икономика. В исторически план човечеството минава през редица предизвикателства, които водят по естествен начин до създаването и развитието на съвременен, бърз и ефективен транспорт. Транспортните коридори дават възможност на България в близките години да развие модерен скоростен железопътен превоз със съвременна сигнализация и телекомуникация (скоростна линия 160 км/ч) през Турция за Китай, както и ще допринасят за развитие и разширяване на

мултимодална мрежа. Географското разположение на България осигурява значително съкращаване на разстоянието за товарните потоци между Евразия. Затова България има сериозно място в Новия път на коприната. Този проект е предпоставка страната ни да развива фериботните си линии, свързващи я с Русия, Украйна и Грузия. В пристанище Варна фериботният комплекс разполага и със съоръжение за превоз с руски железопътни вагони без претоварване, което има своите икономически предимства. Терминалът предлага и един от най-късите и евтини пътища за товарите между Европа и Азия. За България от голямо значение е и ро-ро фериботът „Дружба“ Бургас-Поти, който се явява важна част от транспортната схема на Новия път на коприната.

Освен с логистична и транспортна инфраструктура трансевразийските транспортни коридори са свързани и с инвестиции, които осигуряват икономически растеж и работни места, жизнено необходими за населението. Затова разработването и реализацията на инфраструктурните проекти имат огромно значение за повишаване на достъпността, заетостта и ефективността. Това са част от социално-икономическите ефекти на инвестиционните инфраструктурни мероприятия.

Активното участие на България в проектите за трансевразийските транспортни коридори ще допринесе за развитието на транспортния сектор, което е от ключово значение за икономиката ни и е свързано както с увеличаване на преминаващите транзитни превози, така и с нарастване на приходите за страната ни.

Ползите могат да се измерят, в резултат на количествената оценка на конкретни показатели и индикатори, като например по-основни са:

- ✓ Количество на товари, превозени от видовете транспорт;
- ✓ Брой пътници, използвали услугите на видовете транспорт;
- ✓ Създадени работни места;
- ✓ Подобрена и модернизирана инфраструктура, с включени информационни системи за управление на трафика;
- ✓ Спестено време от времепътуване;
- ✓ Повишена средна скорост на движение;
- ✓ Оптимизирана транспортна работа;
- ✓ Иновативност, чрез прилагане на нови решения и информационни технологии за развитие на транспортния сектор;
- ✓ Качество на транспортната услуга, при повишена сигурност и безопасност на превозите;
- ✓ Намалено отрицателното влияние на транспорта върху околната среда;
- ✓ Спестени разходи
- ✓ И други.

Участието на България в трансевразийските транспортни коридори ще даде възможност да се отговори на очакванията на обществото от транспорта, а именно:

- ✓ удобна за ползване транспортна система
- ✓ развита инфраструктура
- ✓ балансиран транспорт
- ✓ използване на нови и високи технологии
- ✓ екологичен транспорт
- ✓ безопасен транспорт
- ✓ европейски транспортен пазар
- ✓ модерен и развит транспорт
- ✓ съдействие за икономическото развитие на страната

Освен икономически ефект, транспортните коридори като цяло имат социално и политическо значение.

КАКВИ ПРЕПОРЪКИ МОГАТ ДА БЪДАТ ОТПРАВЕНИ КЪМ ДЪРЖАВНИЯ ЕЛИТ НА БЪЛГАРИЯ ВЪВ ВРЪЗКА С ПРОЕКТА „ЕДИН ПОЯС, ЕДИН ПЪТ“:

На първо място е необходимо засилване на политическия диалог и инициране на повече консултации по отношение развитието на Евразийската транспортна система.

На второ място се налага спешно стартиране на изграждането на интермодални транспортни хъбове. Предвид негативния опит на нашата страна с нереализираните се енергийни проекти, е очевидна реалната опасност България отново да бъде заобиколена от този уникален по мащабите си транспортен проект.

Необходимо е да се търсят възможности на европейско ниво да се въведе клирингова система на разплащане, което би могло да бъде условие за по-лесен достъп до пазарите.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение трябва да се подчертае, че Република България има много предпоставки за по-активно участие в проекта „Един пояс, един път“. Те се свързват не само с нейното географско положение, но се дължат и на възможностите за свързаност с европейските пазари, както и с балансираната външна политика допринасяща за сигурността и стабилността в региона.

Транспортните коридори осигуряват значителни ползи и имат положителен ефект за потребителите на транспортната услуга, за държавата и за обществото като цяло, защото въздействат положително върху околната среда и изменението на климата, чрез по-ефективното използване на инфраструктурата, избора на най-ефективния вид транспорт за даден маршрут и за подобряване на енергийната ефективност чрез оптимизация на трафика в реално време.

Необходимо е да бъде повишена активността на държавата за лобирането за тези предимства с цел институционализиране на участието на нашата страна в бъдещите транспортни маршрути.

ЦИТИРАНИ ИЗТОЧНИЦИ:

- [1] Andree Nistor, Silk Road Association, ThePort of Constanta – Major Hub on the Silk Road, 5 Apr 2017, <https://www.google.bg/#q=project+for+strategic+transport+corridor+Romania-Georgia>.
- [2] Bartosz Kowalski, “China’s foreign policy towards Central and Eastern Europe: The ‘16+1’ for mat in the South–South cooperation perspective. Cases of the Czech Republic and Hungary,” Cambridge Journal of Eurasian Studies, 2017, 1: #7R65ZH, <https://doi.org/10.22261/7R65ZH>, стр.13-14.
- [3] Development of Transport and Infrastructure in Eurasia, II ASA project “Challenges and Opportunities of Economic Integration with in a Wider European and Eurasian Space, International Institute for Applied Systems Analysis”, August 2016.
- [4] James Kyngé, Arthur Beesley, Andrew Byrne, EU sets collision course with China over „Silk Road” rail project, 20 Feb 2017, <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608?mhq5j=e3https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/23/europes-mixed-views-on-chinas-one-belt-one-road-initiative/>
- [5] Justyna Szczudlik, The Chinese Perspective on Relations with the U.S. under Donald Trump’s Administration, PISM Bulletin no. 4 (944), 17 Jan 2017, <https://www.pism.pl/publications/bulletin/no-4-944>.
- [6] Philippe Corre, Order from Chaos, Europe’s Mixed View on China’s One Belt One Road Initiative, 23 May 2017, <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/23/europes-mixed-views-on-chinas-one-belt-one-road-initiative/>

- [7] Vugar Bayramov, Christina Juan Carrion, The Silk Road Economic Belt: Implications For Azerbaijan, CESD, [http://cesd.az/new/wp-content/uploads/2017/05/CESD_Presentation the-Silk-Road-Economic-Belt_Implications-for-Azerbaijan.pdf](http://cesd.az/new/wp-content/uploads/2017/05/CESD_Presentation_the-Silk-Road-Economic-Belt_Implications-for-Azerbaijan.pdf).
- [8] <https://akipress.com/news:577262/>
- [9] <http://www.anaklia.development.com/projects/anaklia-port>.
- [10] http://azertag.az/en/xeber/Azerbaijan_is_a_transport_bridge_connecting_Europe_with_Asia-924814
- [11] http://www.capital.bg/biznes/pazari/2015/11/24/2656012_investitorite_i_kompaniite_shte_specheliat_ot_obshta
- [12] http://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/sviat/2017/05/26/2977618_edin_poiias_edin_put_mnogo problemi.
- [13] <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2001.html#us>
- [14] <http://www.clearias.com/international-north-south-transport-corridor-instc/>.
- [15] http://www.dnevnik.bg/sviat/2017/07/26/3012895_za_globalnite_ambicii_na_kitai_iran_e_v_centura_na/.
- [16] <http://www.eurasia.review.com/13042016-one-belt-one-road-one-singapore-analysis/>
- [17] <https://www.linkedin.com/pulse/connected-eurasia-emerging-opportunities-expanding-corridors-masood>.
- [18] <https://uk.tmembassy.gov.tm/en/sustainable-transport/sustainable-transport>

GEOPOLITICAL AND GEOECONOMIC ASPECTS OF THE NEW TRANSPORT CORRIDORS IN EURASIA AND THEIR IMPACT ON THE DEVELOPMENT OF THE REPUBLIC OF BULGARIA

Boyan Mednikarov¹, Daniela Todorova², Siyana Lutzkanova¹, Ivo Yotsov¹
bobmednikarov@abv.bg, dtodorova@vtu.bg, s.lutzkanova@abv.bg, ivo.yotsov@nvna.eu

¹*Nikola Vaptsarov Naval Academy, Naval Tactics Department ,
Varna, Vassil Drumev str.73*

²*Todor Kableshkov University of Transport,
Department "Economics and Accountancy in Transport", Sofia, GeoMilev 158 str.
BULGARIA*

Key words: transport corridors, geostrategic and political opportunities, projects Eurasia, Belt and Road Initiative.

Abstract: The geopolitical and geoeconomic aspects of the new transport and economic corridors in Eurasia are studied in the current publication. At the same time their impact on the development of the Republic of Bulgaria and its future coverage by these corridors is evaluated. In 2017, after a Belt and Road Initiative second summit, the institutionalization of the Chinese largest project was prolonged. This was done in the frame of long-term energy and commercial projects and long-term debates in Europe. The main purpose of this large project is to expand Chinese economic impact on Europe.

The geostrategic and political opportunities for Bulgaria as a result of this project should be studied. These opportunities should be also realized in the context of many energy and commercial EU projects, concerning the diversification, anti-monopoly policy and etc. From political point of view, the EU has not introduced an official policy about the mega project. The North and Central Trans-Eurasia economic corridors, as well as the South Caucasus transport corridor that links the Black Sea, China, Azerbaijan and Georgia are of interest for the EU and Bulgaria.

The answer to the main question whether the transport corridors that reach Azerbaijan and Georgia could reach the Bulgarian territory by sea as well, leads to reconsideration of the main priorities of the country, taking into account the contemporary political environment. If such a scenario could be realised in the long run, then such an opportunity should not be missed.