



---

## **ОЦЕНКА НА ПОТЕНЦИАЛА ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА И ЛОГИСТИЧНА СИСТЕМА В БЪЛГАРИЯ В КОНТЕКСТА НА ИЗГРАЖДАНЕ НА ТРАНСКОНТИНЕНТАЛНИТЕ ВРЪЗКИ В ЕВРАЗИЯ**

**Иво Йоцов**

[i.yotsov@naval-acad.bg](mailto:i.yotsov@naval-acad.bg)

**ВВМУ „Н.Й. Вапцаров“, Ул. "Васил Друмев" Варна 9026  
БЪЛГАРИЯ**

***Ключови думи:** Черноморски регион, Евразийски трансконтинентални транспортни връзки, транспортен потенциал, международни транспортни коридори*

***Резюме:** В условията на глобализация и задълбочаваща се фрагментация на производството транспортът започва да играе решаваща роля в развитието на глобалните вериги за доставки. При това е невъзможно страните да се развиват успешно без интегриране в световната икономическа система. Република България разполага с благоприятно географско положение като връзка между Европа и Азия. Това определя значителния потенциал на националната транспортна система – връзка между транспортните системи на Европа и Азия. развитието на мащабните инфраструктурни проекти предоставя възможност страната да бъде евразийски трансконтинентален транспортен мост в направленията Китай, Япония, страните от Югоизточна Азия – Европа, Руска федерация – Западни балкани, Централна Азия – Централна Европа и страните от Близкия изток – Северна Европа. Имайки предвид възраждането на „Пътя на коприната“ посредством реализирането на инициативата на Китай „Един пояс, един път“ България има възможността да изгради ефикасна и високотехнологична транспортна система, която успешно да реализира транзитния потенциал на страната.*

### **ВЪВЕДЕНИЕ**

Процесите на глобализация, международното разделение на труда, засилването на конкуренцията и интеграцията стимулират развитието и усъвършенстването на националните транспортни системи и създаването на пазар на международни транспортни услуги. Освен това, поради интензифицирането на международните икономически отношения и товарните потоци в Евразия, идеята за изграждане на трансконтинентални транспортни коридори става все по-належаща. [1] Осъществяването ѝ е необходимо условие за развитието на логистичните коридори, а те от своя страна способстват за изграждането на икономическите коридори. Те са фактор за стимулиране на икономическото развитие чрез интегриране на транспортната инфраструктура от пътища, ЖП линии, пристанища, енергийни, телекомуникационни съоръжения и петроло- и газопроводна мрежа с регулиране на транспортните и логистични услуги и регионалната икономика.

Черноморският регион е естествена географска връзка между страните от Централна Азия и Централна Европа и страните от Близкия изток и Северна Европа. Наред с процесите на интеграция между отделните страни съществува и силна конкуренция за привличане на по-голяма част от транзитните товари и свързаното с това изграждане на съответната транспортна и логистична инфраструктура през техните територии. Географските дадености са фактор, но не са достатъчни за постигането на национална конкурентоспособност. Включването на България, в икономическия проект „Един пояс, един път” зависи от активността и умението да съчетаят ограниченията, свързани с членството в ЕС и защитата на националните си интереси. За съжаление България не е осигурила присъствието си в нито едно направление при възстановяването на Пътя на коприната. [2] Но анализът на обстановката в евразийското пространство и потенциала на проектите разкрива определени възможности за облагодетелстване на нашата страна.

Реалистичните перспективи пред България се отнасят преди всичко до взаимосвързаността на евразийските транспортни коридори по направлението Каспийско море (Азербайджан - Грузия) - Черно море и Иран - Азербайджан – Грузия.

## **СТРУКТУРА НА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ КОРИДОРИ В ЕВРАЗИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕТО НА БЪЛГАРИЯ В ТЯХ**

Икономическите коридори стимулират икономическото развитие чрез интегриране на транспортната инфраструктура от пътища, ЖП линии, пристанища, енергийни, телекомуникационни съоръжения и петроло- и газопроводна мрежа с регулирането на транспортните и логистични услуги и регионалната икономика.

На евразийската карта през 21 век се оформят пет маршрута, които имат потенциала да свържат пазарите на страните 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. [3]

Възстановяването на древния път на коприната в проекта *One Bend One Road (OBOR)* свидетелства за амбициозния подход на Китай към глобалните проблеми и предизвикателства. Неговата външно ориентирана стратегия се стреми да стимулира търговията и свързаността в Евразия посредством сухопътни и морски връзки с Африка, Близкия изток и Европа. Инициативата за възраждане на "Пътя на коприната" за пръв път е изложена в речта на президента на Китай през септември 2013 г. в Казахстан. Един месец по-късно през октомври 2013 г. в Индонезия той обявява втората част на проекта - "Морски път на коприната" (MSR) или "Икономическият пояс на морския маршрут от пътя на коприната" през XXI в. Също така, обяви се и създаването на институциите, които да финансират проекта, които не са част от съществуващата финансова архитектура, доминирана от Запада. Те са предназначени да спомогнат за справяне с проблемите, свързани с недостатъчното финансиране на инфраструктурата, като условие за устойчиво развитие, сътрудничество и взаимно приемливи решения на проблемите на развитието [4], използвайки ключови икономически и търговски зони и индустриални паркове като оперативни платформи. [4] Инициативата „Един пояс, един път” е най-безпрецедентния по икономически и политически показатели проект на съвременен Китай. Това е преди всичко национален проект, целящ разширяването на икономическо влияние на страната в Евразия. От 40 млрд. долара през 2014 г. инвестиционните намерения нарастват до един трлн. долара, като има планове за нарастване на инвестициите с още два трлн. долара в следващите

години.<sup>1</sup> [5] Амбициозната идея цели изграждането на мащабна транспортна инфраструктура – автомагистрали, тръбопроводи за пренос на енергоносители, летища, пристанища, високоскоростна железопътна инфраструктура и теле-комуникационна мрежа, които да засилят търговското, икономическо, финансово и културно сътрудничество между евразийските страни.

Интерес представляват усилията на Китай за привличане на европейска икономическа и политическа подкрепа за реализирането на инициативата. Важен е фактът, че политически ЕС, няма разработена политика спрямо този мега проект. Може да се очаква промяна в отношението на ЕС към проекта след изтеглянето на 08 май 2018 г. на САЩ от ядреното споразумение от 2015 с Иран. За промяна в политическите намерения на ЕС свидетелства засилването на политическия диалог с Руската федерация. 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. Ситуацията е деликатна. Огромният наплив на китайска стока застрашава „здравата 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, вместо политика на изолация. [6]

Наред с усилията за желанието „икономически статут“ Китай увеличава присъствието си в Централна и Източна Европа. През 2012 г. се създава механизмът „16+1“, в рамките, на който министър-председателя на Китай се среща с политическите ръководства на 16 страни от Централна и източна Европа веднъж годишно. ЕК е допусната като наблюдател в групата 16+1.

Трябва да се подчертае, че в контекста на икономическия коридор „Един пояс, един път“ Каспийско-Черноморския регион, и по специално Азербайджан и Грузия придобиват стратегическо значение. Развитието на транспортната инфраструктура в района на Кавказ е пряко обвързано с инфраструктурните проекти в Казахстан и Туркменистан разположени по оста Европа-Азия.



**Фиг. 1** Мястото на българските черноморски пристанища в транспортния коридор „Един пояс, един път“, източник: [10]

В геополитически план България може да играе роля на регионален обединител. 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

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

през райони с потенциални проблеми за сигурността. [11] [12] (Фигура 1) От тази гледна точка алтернативния маршрут представлява интерес за осъществяването на проекта „Един пояс, един път“. [3]

За държавния елит на България особен интерес би трябвало да представляват действията на Румъния, свързани с проекта „Един пояс, един път“. През 2012 г. е основана 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, както и организиране, и институционализиране на участието на Румъния в трансевразийските транспортни коридори. [3]

Понастоящем румънската страна вече представя проект за институционализиране на транспортен коридор Румъния – Грузия – Азербайджан – Казахстан – Туркменистан – Узбекистан-Китай. [12]

### **КОНЦЕПЦИЯ ЗА ЛИНЕЙНИ МОРСКИ ПРЕВОЗИ НА КЪСИ РАЗСТОЯНИЯ В КОНТЕКСТА НА МОРСКАТА ЛОГИСТИКА В ЧЕРНО МОРЕ**

От историческа гледна точка Балканите и Черно море играят важна роля като връзката между Централна и Западна Европа и Близкия Изток. Като мост между Европа, Африка и Азия, те са се превърнали във важен, в геостратегическо отношение, регион за осъществяването на редица транспортни проекти. През територията им минават пет транспортни коридора, в т.ч. ТК№7 (Рейн-Майн-Дунав). Така концепцията за линейни морски превози на къси разстояния дава възможността икономиките от този регион да извлекат максимално положителни резултати от развитието на транспортните връзки в Евразия по направление изток-запад. [13]

През територията на България преминават направленията на два основни транспортни коридора по оста „Изток – Запад“, обслужващи търговския стокообмен между Европа и Азия, това са „Северен коридор“, който свързва Китай, Монголия, Северна и Южна Корея и Япония по трасето на Транс сибирската магистрала с европейските страни и „Южен коридор“, който тръгва от Китай, Пакистан, Индия и Индокитай през Иран за Близкия Изток, Турция, Северна Африка и Европа. Тези коридори пресичат територията на България със своите разклонения през Каспийския регион и Кавказ, като се включват в трасето на древния „Път на коприната“ (коридорът “TRASECA”), свързващ в миналото Китай през Средна Азия с Балканите и Европа. [14]

В този смисъл Концепцията за линейни морски превози на къси разстояния в Черно море (също така и в Каспийско море) обслужва интегрирането на описаните вече транспортни системи. (Фигура 3)



**Фиг. 2 Място на концепцията за линейни морски превози на къси разстояния в Черно море в интегрирането на транспортните системи**

За разлика от останалите райони, където развитието на концепцията зависи от презокеанските линии в Черно море тя е функция от развитието на транспортните коридори между Западна Европа и Азия. Така вместо продължение на презокеански комуникации концепцията за линейни превози на къси разстояния представлява свързващо звено между европейските и азиатски транспортни системи. В този смисъл

тя предлага възможности за нови бизнес модели, както на оперативното, така и на търговско ниво. [13]

Тук става въпрос, преди всичко, за използване на изградената инфраструктура на железопътните фериботни връзки от Варна за Иличовск (Украйна), Порт Кавказ (Русия) и Поти (Грузия). Потенциал има и Ро-Ро линията от Бургас за Поти (Грузия) и Новорусийск (Русия) и особено след повишаване на неопределеността по отношение на политическата обстановка в Република Турция. След изграждането на автомагистрала „Хемус“ се очаква повишаване на значението на пристанище Варна [14]

Както вече беше отбелязано реалните възможности за облагодетелстване на България в контекста на изграждането на трансевразийските икономически коридори би трябвало да бъдат свързвани с евентуалното пренасочване на някои маршрути от проекта „Един пояс, един път“ по направление Каспийско море (Азербайджан - Грузия) - Черно море. Естествено при такова развитие на проекта основната част от трафика ще се насочи в направление Грузия (Анаклиа, Поти) – Румъния (Констанца). В контекста на изгубените стратегически предимства, усилията на България трябва да се насочат към завършване изграждането на Черноморския магистрален пръстен и то по маршрут Одрин-Бургас-Варна-Констанца-Одеса. Това ще окаже стимулиращо колатерално въздействие върху развитието на регионалния икономически коридор. 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.

#### ЛИТЕРАТУРА:

[1.] *Assessment of the potential for the development of Kazakhstan's transport and logistics system in the context of the Eurasian Transcontinental Bridge formation.* **Altynay Khassenova-Kaliyeva, Nailya Kapenova Nurlanova, Aida Menlibayeva Myrzakhmetova.** [ed.] Renato Valdivieso. 34, Caracas, Venezuela : s.n., 2017, Espacios, Vol. 38, pp. 36-47. ISSN 0798 1015.

[2.] **Yamei.** List of deliverables of Belt and Road forum. [Онлайн] 15 May 2017 г. [Цитирано на: 21 August 2017 г.] [http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c\\_136286376.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136286376.htm).

[3.] *Overview on Some Political and Economic Aspects for Bulgaria in the Context of the New Eurasian Economic Corridors.* **Boyan Mednikarov, Siyana Lutzkanova, Ivo Yotsov.** Varna : International Association of Maritime Universities, 2017. Annual General Assembly international conference of the International Association of Maritime Universities. ISBN 978-954-8991-95-7.

[4.] **Jinchen, Tian.** ‘One Belt and One Road’: Connecting China and the world. *McKinsey & Company.* [Online] July 2016. [Cited: August 21, 2017.] <http://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/one-belt-and-one-road-connecting-china-and-the-world>.

[5.] *China's ‘One Belt One Road’ Strategy: Opportunity or Challenge for India?* **Hu, Richard W.** 2, Delhi : SAGE Publications, 8 May 2017, China Report, A Journal of East Asian Studies, Vol. 53, pp. 107-124.

[6.] **Триша Парк, Ханес Такаш.** Инвеститорите и компаниите ще спечелят от обща клирингова система в региона. [interv.] Георги Кожухаров. *Капитал.* November 24, 2015.

[7.] **Yonhap, Azertac.** Azerbaijan is a transport bridge connecting Europe with Asia. *Azer Tac.* [Online] Azerbaijan State News Agency, February 5, 2016. [Cited: August 21, 2017.] [http://azertag.az/en/xeber/Azerbaijan\\_is\\_a\\_transport\\_bridge\\_connecting\\_Europe\\_with\\_Asia-924814](http://azertag.az/en/xeber/Azerbaijan_is_a_transport_bridge_connecting_Europe_with_Asia-924814).

- [8.] **Fedorenko, Vladimir.** *The New Silk Road Initiatives in Central Asia.* Washington : Rethink Institute, 2013. p. 41. ISBN: 978-1-938300-12-7.
- [9.] *Azerbaijan: an essential link on the East-West Strategic Corridor.* **Lupu, Lavinia.** 1, Bucharest : Center for Conflict Prevention and Early Warning, 2013 r., Том 6.
- [10.] **Nistor, Andreea.** The Port of Constanta- Major Hub on the Silk Road. [Online] 5 April 2017. [Cited: 22 August 2017.] [https://www.google.bg/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwieu4SsevVAhXFNhoKHeH9DE0QFggqMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.portofconstantza.com%2Fapmc%2Fportal%2Fstatic.do%3Fpackage\\_id%3Dstiri%26x%3Dget%26resource%3DPr ezentare\\_Asociatia\\_Drumul\\_Matas](https://www.google.bg/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwieu4SsevVAhXFNhoKHeH9DE0QFggqMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.portofconstantza.com%2Fapmc%2Fportal%2Fstatic.do%3Fpackage_id%3Dstiri%26x%3Dget%26resource%3DPr ezentare_Asociatia_Drumul_Matas).
- [11.] *Analysis of the Logistics Transport Corridors in Black Sea ReGion Based on the Short Sea Shipping Concept.* **Ivo Veselinov Yotsov, Dimitar Yordanov Dimitrakiev, Angel Ziburto, Todor Dimov Koritarov.** Varna : International Association of Maritime Universities, 2017. Annual General Assembly (AGA) is an international conference of the International Association of Maritime Universities. ISBN 978-954-8991-95-7.
- [12.] *Регионализацията на глобалното пространство.* **Мартин, Андре Роберто.** 3, s.l. : Геополитика: Списание за геополитика, геостратегия и анализи, 29 08 2013.
- [13.] *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.* **Kowalski, Bartosz.** April 7, 2017, Cambridge Journal of Eurasian Studies.
- [14.] *EU sets collision course with China over „Silk Road” rail project.* **James Kyngе, Arthur Beesley, Andrew Byrne.** February 20, 2017.

## **ASSESSMENT OF THE POTENTIAL FOR DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM IN BULGARIA IN THE CONTEXT OF THE FORMATION OF TRANSCONTINENTAL LINKS IN EURASIA**

**Ivo Yotsov**  
[i.yotsov@naval-acad.bg](mailto:i.yotsov@naval-acad.bg)

*N. Vaptsarov Naval Academy*  
*73 Vasil Drumev Str. Varna 9026 Bulgaria*

**Key words:** *Black Sea Region, Eurasian Transcontinental transport links, transit potential, international transport corridors*

**Abstract:** *In the context of globalization and the deepening fragmentation of production, transport is beginning to play a decisive role in the development of global supply chains. It is impossible for countries to develop successfully without integration into the global economic system. The Republic of Bulgaria has a favourable geographic position as a link between Europe and Asia. This determines the significant potential of the national transport system - a link between Europe's and Asia's transport systems. The development of large-scale infrastructure projects allows the country to be an Eurasian transcontinental transport bridge in directions China, Japan, Southeast Asia - Europe, Russian Federation - Western Balkans, Central Asia - Central Europe and the Middle East - Northern Europe. Taking into account the revival of the Silk Road through the implementation of China's One Belt, one road initiative, Bulgaria has the opportunity to build an efficient and technologically advanced transport system that successfully would implement the country's transit potential.*