

---

**ПРОБЛЕМИ НА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА  
ИНФРАСТРУКТУРА ПРИ ИНИЦИАТИВАТА  
"ЕДИН ПОЯС - ЕДИН ПЪТ"**

**Антоанета Кирова, Димитър Тодоров**  
[akirova@vtu.bg](mailto:akirova@vtu.bg), [dimitar\\_todorov@mail.bg](mailto:dimitar_todorov@mail.bg)

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“  
София, ул. „Гео Милев № 158  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

**Ключови думи:** *стратегическо сътрудничество, транспортна инфраструктура, инициатива „17+1“, икономически и социален просперитет.*

**Резюме:** *Инициативата „Един пояс – един път“ (BRI) е стратегия за развитие, приета от китайското правителство, включваща развитие на инфраструктурата и инвестиции в 152 страни и международни организации в Европа, Азия, Близкия Изток, Латинска Америка и Африка. Географски структурирана по няколко сухопътни коридора, включвайки и морския път на коприната, тя обхваща около 60 държави, предимно от Азия и Европа, а също така и Океания и Източна Африка, като стойността на инвестициите възлиза на около 4–8 трилиона щатски долара.*

*Китай планира и договаря няколко проекта, свързани с инфраструктурата в региона на ЦИЕ. Китайските компании се интересуват от изграждане на магистрали, изграждане или реконструкция на железопътни линии, както и изграждане или разширяване на електроцентрали (наред с други топлинни, водни, въглищни и атомни електроцентрали). Когато разгледате по-отблизо, можете да откриете ясна връзка между Китайската инициатива за пояса и пътищата и предишната платформа 16 +1, сега 17 + 1. От една страна, регионът на ЦИЕ е стратегическа зона за коланите и пътищата, а инфраструктурното сътрудничество от този вид може също да подобри отношенията между Китай и страните от ЦИЕ.*

*Според приблизителните оценки, Европейският път на коприната може да доведе до икономически растеж средно с 3,5 процента и до увеличаване на заетостта от около 2 милиона по маршрута му в течение на инвестиционен период от 10 години. Подобрената инфраструктура на ключовия маршрут би могла да доведе до значителни икономии на време от над 8% от автомобилния транспорт.*

*Участието на България в Пътя на коприната може да се осъществи чрез морските ни пристанища Бургас или Варна, ако бъдат превърнати в едни от най-големите логистични центрове по маршрута му, свързващ Азия и Европа през Турция.*

## УВОД

Инициативата „Един пояс – един път“ (BRI<sup>1</sup>) е стратегия за развитие, приета от китайското правителство, включваща развитие на инфраструктурата и инвестиции в 152 страни и международни организации в Европа, Азия, Ближкия Изток, Латинска Америка и Африка. „Поясът“ включва сухопътните маршрути за автомобилен и железопътен транспорт, наричани „Икономически път на коприната“, както и морските маршрути, чрез което се оформя и „Морски път на коприната на 21 век“<sup>2</sup>. Китайското правителство нарича инициативата „опит за подобряване на регионалната свързаност и преминаване към по-светло бъдеще“, като идеята е проектът да бъде завършен към 2049 г., което съвпада със 100-годишнината на Китайската народна република. Тя е насочена към справяне с проблемите, породени от недостиг на инфраструктура и по този начин да спомогне за ускоряване на икономическия растеж в Азиатско-тихоокеанския регион, Африка и Централна и Източна Европа: според доклад на Световния пенсионен съвет (WPC), че като цяло Азия, с изключение на Китай се нуждае от над 900 милиарда щатски долара инвестиции в инфраструктура годишно през следващото десетилетие, чрез дългови инструменти, с 50% над текущите разходи за инфраструктура. Огромната нужда от дългосрочни капиталови инвестиции в инфраструктурата е сериозно основание за включване и инициативата. Географски структурирана по няколко сухопътни коридора, включвайки и морския път на коприната, тя обхваща около 60 държави, предимно от Азия и Европа, а също така и Океания и Източна Африка, като стойността на инвестициите възлиза на около 4—8 трилиона щатски долара.

### 1. СЪЩНОСТ И РАЗВИТИЕ НА КОНЦЕПЦИЯТА „ЕДИН ПОЯС-ЕДИН ПЪТ“

Инициативата се осъществява съвместно с две търговски споразумения на САЩ, а именно Транс-Тихоокеанското партньорство и Трансатлантическото партньорство за търговия и инвестиции, които получават подкрепа от Фонд „Път на коприната“ и Азиатската инвестиционна банка за азиатската инфраструктура<sup>3</sup>. Включени са следните коридори<sup>4</sup>:

- Новият мост на евразийската земя, който преминава от Западен Китай до Западна Русия през Казахстан и включва Пътя на коприната през автономния район Синдзян на Китай, Казахстан, Русия, Беларус, Полша и Германия.
- Коридорът „Китай - Монголия – Русия“, който започва от северен Китай и стига до Далечния изток на Русия. Руският фонд за преки инвестиции, създаден от руското правителство, Китайската инвестиционна корпорация, Китайската държавна инвестиционна агенция през 2012 г. създават китайско-руски инвестиционен фонд, който се концентрира върху възможностите за двустранна интеграция;
- Коридорът Китай - Централна Азия - Западна Азия, който ще се движи от Западен Китай до Турция.

<sup>1</sup> Belt Road Initiative

<sup>2</sup> Kuo, Lily, Komenda Niko, "What is China's Belt and Road Initiative?", the Guardian, archived from the original on 2018-09-05

<sup>3</sup> *Our bulldozers, our rules*, Archived 2017-12-23 at the [Wayback Machine](https://web.archive.org/web/20190411102101/https://www.economist.com/china/2016/07/02/our-bulldozers-our-rules), The Economist, 2 July 2016, <https://web.archive.org/web/20190411102101/https://www.economist.com/china/2016/07/02/our-bulldozers-our-rules>

<sup>4</sup> Ramasamt, Bala, Yeung M., Utoktham, C., Duval, Y. (November 2017), Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative Corridors, PDF, ARTNeT, Working Paper Series, ESCAP (172), <https://web.archive.org/web/20180417025514/http://www.unescap.org/sites/default/files/AWP172.pdf>

- Коридорът Китай-Индокитай, който ще се движи от Южен Китай до Сингапур.
- Икономическият коридор Бангладеш — Китай — Индия — Мианмар (BCIM), който минава от южен Китай до Мианмар и е официално класифициран като „тясно свързан с инициативата за колан и път“.<sup>[26]</sup>
- Икономическият коридор между Китай и Пакистан (CPEC), който също е класифициран като „тясно свързан с инициативата Belt and Road“, [26] събиране на инфраструктурни проекти в целия Пакистан в размер на 62 милиарда долара [27] [28] [29], което цели бързо да модернизира транспортните мрежи на Пакистан, енергийната инфраструктура и икономиката [28] [29] [30] [31] На 13 ноември 2016 г. CPEC започна да функционира частично, когато китайските товари бяха транспортирани по суша до пристанище Gwadar за по-нататъшни морски превози до Африка и Западна Азия.<sup>[32]</sup>

Първите железопътни товарни превозни услуги между Китай и Европа стартират през март 2011 г., като първият маршрут свързва Китай с Техеран. През януари 2017 г. стартира връзката между Китай и Великобритания, а през 2018 г. мрежата вече обхваща 48 китайски града и 42 европейски дестинации за доставки на стоки между Китай и Европа. 10 000-то пътуване е осъществено през 2018 г. с пристигането на товарен влак в Ухан, Китай от Хамбург, Германия. Мрежата е допълнително разширена на юг до Виетнам през март 2018 г.

Китайско-белоруският индустриален парк е 91.5 km<sup>2</sup> (35.3 квадратни метра) е специална икономическа зона, установена в гр. Смолевичи, Минск през 2013 г.<sup>5</sup>

Броят на контейнерните блок-влакове по маршрута Китай – Европа значително се е увеличил по време на пандемията от коронавируса. По данни на China Railway Corporation, за първото полугодие на 2020 г., от Китай към Европа а били отправени 3626 контейнерни блок-влака - с 26% повече от същия период на миналата година. Нещо повече – изпратените с тях от Китай контейнери са 326 000 – с 30% повече спрямо 2019 година, което означава, че освен повече като брой композициите са били и с повече вагони. Основните стоки, доставяни с контейнери от Китай в Европа, са суровини за поддържане на различни производства в Европа, както и товари с директно медицинско предназначение (по данни на Economic.bg).

Към март 2020 г. броят на страните, които се присъединиха към инициативата за пояса и пътя (BRI), като подписа Меморандум за разбирателство (MP) с Китай, е 138. Страните от Инициативата за пояса и пътя (BRI) са разпределени на всички континенти:

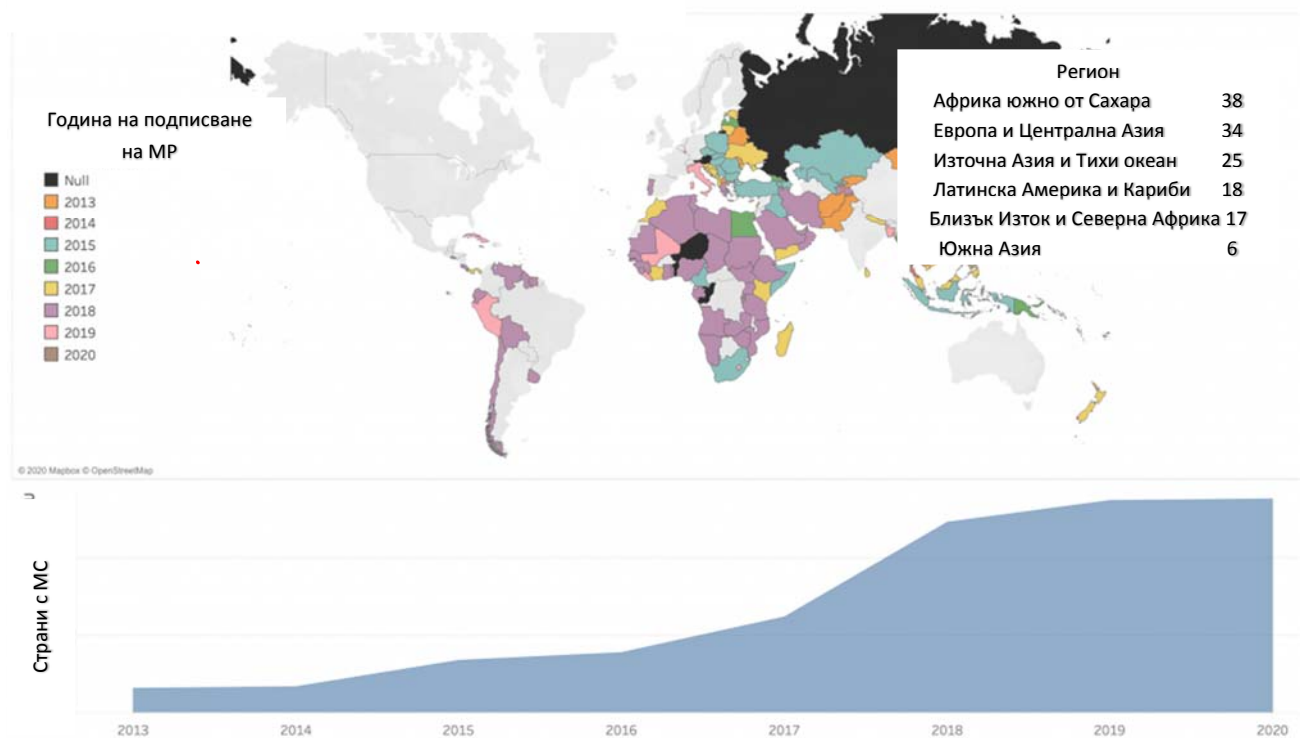
- 38 държави са в Субсахарска Африка
- 34 държави от BRI са в Европа и Централна Азия (включително 18 държави от Европейския съюз (ЕС), които са част от BRI)
- 25 страни от BRI са в Източна Азия и тихите страни
- 17 държави от BRI в Близкия Изток и Северна Африка
- 18 страни от BRI са в Латинска Америка и Карибите
- 6 държави са в Югоизточна Азия

## **2. ПРОБЛЕМИ НА ИНВЕСТИЦИИТЕ В ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ПРОЕКТА „ЕДИН ПОЯС-ЕДИН ПЪТ“**

Съвременното състояние на картата на Инициативата е показана на фигурата по-долу:

<sup>5</sup> Според главния администратор на парка, 36 международни компании са се установили в парка към август 2018 г. Китайските медии твърдят, че паркът ще създаде 6000 работни места и ще стане истински град с 10 000 жители до 2020 година, [https://en.wikipedia.org/wiki/Belt\\_and\\_Road\\_Initiative](https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative)

## Държави от инициативата „Един пояс-един път“



**Фигура 1.** Източник: <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri?cookie-state-change=1596090506651>

Инициативата „16 + 1“ е част от „Един пояс – един път“ обхваща осъществяването на редица икономически проекти в Централна и Източна Европа<sup>6</sup>, но с присъединяването на Гърция инициативата се преобразува във формулата „17 + 1“<sup>7</sup>. Всъщност, нашата южна съседка е първата балканска държава, присъединена към инициативата „Един пояс – един път“ и предвид китайските инвестиции в транспортната инфраструктура на Сърбия<sup>8</sup> коридор № 10 ще бъде осигурена директна

<sup>6</sup> През 2018 г. България е домакин на седмата Среца на държавните и правителствени ръководители на страните от ЦИЕ и Китай. На проведения форум в София бе подписана и Програма за сътрудничество за периода 2018-2020г. и Споразумение за сътрудничество за изграждане на капацитет и споделяне на опит. Китай се ангажира с проекта за АЕЦ „Белене“, с изкупуване на 10 млн. броя тютюневи листа, както и с изграждане на високотехнологични стопанства и експериментални полета в рамките на проекта за интелигентен град „Св. София“ край Елин Пелин. По данни на МИ, през 2017 г. ББР е сключила с Китайската банка за развитие кредитно споразумение за подкрепа на съвместни инвестиционни проекти на стойност 80 млн. евро, а финансирането е допринесло за развитие на важни за икономиката на България проекти в областта на транспорта, възобновяемите източници, строителство, промишленост, земеделие и други сектори. Друго кредитно споразумение с Индустиалната и търговска банка на Китай е сключено през 2016 г..

<sup>7</sup> Източник: <https://www.investor.bg/centralna-i-iztochna-evropa/335/a/iniciativata-161-za-sytrudnichestvo-s-kitai-se-razrasna-s-vkliuchvaneto-na-gvrciia-280550/>

<sup>8</sup> Китайската страна е осигурила две споразумения за модернизация и реконструкция на сръбската жп инфраструктура. Договорите обхващат реконструкцията на линията Белград - Ниш - Прешево и модернизацията на Нови Сад - Суботица, част от железопътната линия Белград – Будапеща, като цялостната реконструкция и модернизация на железопътен коридор 10 ще превърне Сърбия неизбежна част от стратегическото направление на транспортния коридор от пристанище Пирея - Централна Европа. Обща стойност на проекта: 760 млн. Евро, като за жп линията Белград-Ниш модернизацията от 198 км е 600 млн. Евро, а 88-километровия участък Ниш - Прешево - 160 млн. Евро. Второ споразумение предвижда проект за модернизация на Нови Сад - Суботица, трета част от жп връзката Белград - Будапеща. Строителните са в периода 2020-2021 г. Източник:

връзка между Виена и пристанището на Пирея, а забавянето на коридор № 4, преминаващ през България ще се окаже изключително неблагоприятно и нашата страна отново ще бъде „заобиколена“ за транзитни превози. През 2018 г. е подписано Споразумение за сътрудничество между Китай и Гърция, във връзка с инициативата „Един пояс – един път“, а Китайската компания COSCO осъществи инвестиции и понастоящем оперира пристанището в Пирея.

През 2019 г. е сключен договор за реализиране на инфраструктурен план с Италия, която, наред с Люксембург<sup>9</sup>, е първата европейска страна, присъединена към инициативата. От значение е и фактът, че Споразумението не е изцяло обвързващо и не застрашава икономическия и политически суверенитет на страната<sup>10</sup>. Показателен е и фактът, че към този план се присъединяват Русия<sup>11</sup> и Швейцария<sup>12</sup>.

През 2014 г. е обявено създаване на фонд за развитие в размер на 40 млрд. долара за реализиране на инициативата, с участие на китайски банки, които се активизират по проекта през периода 2016 – 2017 г.<sup>13</sup> Източници, цитирани от международните информационни агенции считат, че паричните средства, привлечени от банките чрез фондове за преки инвестиции или други инвестиционни платформи са част от много по-големи намерения, подкрепяни от Централната банка на Китай за големи инвестиции в чужбина, включително и на сделки по проекта „Един пояс – един път“. Световната банка през 2017 г. отпусна за инфраструктурните проекти по икономическия пояс по Пътя на коприната общо 8 млрд. долара, а през 2016 г. Китайската банка за отпусна заеми в размер на 160 млрд. долара за страните, които влизат в проекта „Един пояс – един път“, с обещание за увеличаване на финансирането в размер на 124 млрд. долара през следващата година.

На практика изграждането на инфраструктурни връзки със съседните държави ще намали физическите и регулаторни бариери пред търговията чрез привеждане в съответствие на стандартите. Китай също използва инициативата ЕПЕП за да се справи с излишъка от капацитет на своите промишлени сектори, чрез прехвърлянето им в други държави – участници в нея.

Китай планира и договаря няколко проекта, свързани с инфраструктурата в региона на ЦИЕ. Китайските компании се интересуват от изграждане на магистрали, изграждане или реконструкция на железопътни линии, както и изграждане или разширяване на електроцентрали (наред с други топлинни, водни, въглищни и атомни електроцентрали). Когато разгледате по-отблизо, можете да откриете ясна връзка между Китайската инициатива за пояса и пътищата и предишната платформа 16 +1, сега 17 + 1. От една страна, регионът на ЦИЕ е стратегическа зона за коланите и пътищата, а инфраструктурното сътрудничество от този вид може също да подобри отношенията между Китай и страните от ЦИЕ. От друга страна, Китай може да се поучи и от опита на инициативата 17 + 1 досега и от тези поуки в своята по-широка стратегия за пояса и пътя. В първия си опит за изграждане на инфраструктура в

---

<https://www.railwaypro.com/wp/serbia-and-china-signed-two-railway-agreements/?fbclid=IwAR2O7Ides8VueaoKdltCmp-beNxZ6IHwnUPO5yrm7t0PtMuOt22wMYqfUxo>

<sup>9</sup> Източник: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-03-27/luxembourg-signs-accord-with-china-on-belt-and-road-initiative>

<sup>10</sup> Legorano, Giovanni, Italy Signs Up to China's Global Infrastructure Plan Despite U.S. Ire, The Wall Street Journal, <https://www.wsj.com/articles/italy-signs-up-to-chinas-global-infrastructure-plan-despite-u-s-ire-11553341408>

<sup>11</sup> Източник: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3007883/china-and-russia-forge-stronger- Eurasian-economic-ties>

<sup>12</sup> Източник: [https://www.swissinfo.ch/eng/state-visit\\_swiss-president-strengthens-economic-ties-with-china-/44926898](https://www.swissinfo.ch/eng/state-visit_swiss-president-strengthens-economic-ties-with-china-/44926898)

<sup>13</sup> През 2017 г. China Construction Bank Corp (CCB), втората по големина на активите си банка в страната привлича около 100 млрд. юана (15 млрд. долара) във фонд, специално предназначен за финансирането на инвестициите по проекта „Един пояс – един път“. Други две китайски банка от „голямата четворка“ - Промислено-търговска банка на Китай и Селскостопанска банка на Китай през 2017 г. също обявиха за обсъждане на аналогични планове за привличане на средства.

Централна и Източна Европа Китай се опита да възпроизведе опита си от развиващите се страни в Югоизточна Азия или Африка, без да отчита различните (а понякога и много строги) правила и регламенти или стандарти на ЕС. След няколко години китайците започнаха да осъзнават, че 1) по-ефективната комуникация и по-ясното определяне на целите биха могли да помогнат да се избегнат прекомерните очаквания и последващите отклонения; и 2) може да има смисъл да се изпълняват първите проекти в страни извън ЕС, които по-късно ще предоставят справка за по-нататъшни инвестиции от Китай в други части на Европа.

Мнението на икономисти от Виенския институт за международни икономически изследвания<sup>14</sup>, изразено в наскоро публикуван доклад „Как да харчим: предложения за възстановяване на Европа след COVID-19“, е, че „...Европейски път на коприната може да допринесе за възстановяването на Европа след COVID-19“. Като алтернатива мрежа от високоскоростни железопътни линии трябва да подпомогне за възстановяването на континента.

Според изследователите, за да се възстанови ЕС по-ефективно след пандемията, която нанесе сериозен удар върху икономиките на всички страни, ще е необходимо да се изразходват поне 2 трилиона евро вместо 750 милиарда евро, както е планирано. Това се отнася не само за транспорта (също общественото здравеопазване и енергетиката / декарбонизация), но добре функциониращата транспортна мрежа играе важна роля, се посочва в доклада. Европейски път на коприната може да допринесе за възстановяването на Европа след COVID-19. Като алтернатива мрежа от високоскоростни железопътни линии трябва да помогне за възстановяването на континента.

Австрийският институт предлага създаване на Европейски тръст за пътя на коприната (ESRT) като акционерно дружество, с цел осигуряване на допълнителни частни инвестиции в инфраструктура. Съществуват възможности ESRT, формиран от страните от еврозоната, други държави от ЕС и трети страни, които желаят да се включат в изграждането на Европейския път на коприната да може да разчита на публични гаранции, с цел издаване на дългосрочни облигации и формиране на публично-частни партньорства.

Holzner et al. (2018 г., 2019 г.) предлагат Европейски път на коприната (ESR)<sup>15</sup>, подчертаващ значението на Източна Европа, чиято инфраструктура е в лошо състояние, а настоящите европейски инфраструктурни инициативи са недостатъчни и нестабилни. Европейският път на коприната може да свърже индустриалните райони на запад с населените, но по-слабо развити региони в източната част на континента. След завършването му Европейският път на коприната ще се простира на сушата около 11 000 километра по северен път от Лисабон до Уралск на руско-казахстанската граница и по южен маршрут от Милано до Волгоград и Баку. Централни приоритетни части са маршрутът от Лион до Москва на север и от Милано до Констанца на юг. Южният маршрут би свързвал Централна Европа с Черноморския регион и прибрежните държави на Каспийско море. Предлага се и алтернативно решение за подобряване на европейската инфраструктурна мрежа, посредством Ultra Rapid Train (URT), с нова двупътна високоскоростна железопътна линия, която е допълваща съществуващите мрежи.

---

<sup>14</sup> Източник: Worldwide Economic Downturn as a Result of the COVID-19 Pandemic. Business Cycle Report of May 2020, WIFO Bulletin, 2020, 25(4), S.29-36, <https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/main.jart?rel=de&reserve-mode=active&content-id=1354870250832>, Sandra Bilek-Steindl

<sup>15</sup> Източник: ERAI, <https://index1520.com/en/news/uchenye-evropeyskiy-shelkovyy-put-dolzhen-pomoch-vosstanovit-evropu-posle-korony/>

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Според приблизителните оценки, „...Европейският път на коприната може да доведе до икономически растеж средно с 3,5 процента и до увеличаване на заетостта от около 2 милиона по маршрута му в течение на инвестиционен период от 10 години. Подобрената инфраструктура на ключовия маршрут би могла да доведе до значителни икономии на време от над 8% от автомобилния транспорт ...“

Участието на България в Пътя на коприната може да се осъществи чрез морските ни пристанища Бургас или Варна, ако бъдат превърнати в едни от най-големите логистични центрове по маршрута му, свързващ Азия и Европа през Турция. Първият маршрут е северният, през Москва, а вторият е южният – през Турция, достигащ до Истанбул и продължаващ по-нататък към Европа. От Бургас през Пловдив и София, а по-нататък по маршрута Видин-Калафат-Тимишоара-Сегед-Будапеща е маршрут, по който могат да се движат големи количества товари, от което България и Румъния са пряко заинтересовани. Негативен факт е, че гръцкото правителство предостави на китайската страна дългосрочна концесия за ползване на пристанището в Пирея, след което бяха пренасочени значителни инвестиции.

## ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Worldwide Economic Downturn as a Result of the COVID-19 Pandemic. Business Cycle Report of May 2020, WIFO Bulletin
- [2] ERAI (Eurasian Rail Alliance Index)
- [3] Списание „Логистика“, <https://www.logistika.bg/>
- [4] WIFO (Osterreichisches Institut für Wirtschaftsforschung), [https://www.wifo.ac.at/publikationen/wifo\\_bulletin?detail-view=yes&publikation\\_id=66260](https://www.wifo.ac.at/publikationen/wifo_bulletin?detail-view=yes&publikation_id=66260)

## PROBLEMS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE "BELT - ROAD" INITIATIVE

**Antoaneta Kirova, Dimitar Todorov**  
[akirova@vtu.bg](mailto:akirova@vtu.bg), [dimitar\\_todorov@mail.bg](mailto:dimitar_todorov@mail.bg)

**Todor Kableshkov University of Transport  
Sofia, 158 Geo Milev Str.  
THE REPUBLIC OF BULGARIA**

**Key words:** *strategic cooperation, transport infrastructure, 17 + 1 initiative, economic and social prosperity.*

**Summary:** *The “Belt - Road Initiative” (BRI) is a development strategy adopted by the Chinese government that includes infrastructure development and investment in 152 countries and international organizations in Europe, Asia, the Middle East, Latin America and Africa. Geographically structured along several land corridors, including the Silk Road, it covers about 60 countries, mainly from Asia and Europe, as well as Oceania and East Africa, with investments worth about \$ 4-8 trillion.*

*China is planning and negotiating several infrastructure projects in the CEE region. Chinese companies are interested in building highways, building or reconstructing railways, and*

*building or expanding power plants (among other thermal, hydro, coal, and nuclear power plants). When you take a closer look, you can find a clear link between the China Belt and Road Initiative and the previous 16 +1 platform, now 17 + 1. On the one hand, the CEE region is a strategic belt and road area, and infrastructure cooperation from this kind can also improve relations between China and CEE countries.*

*It is estimated that the European Silk Road could lead to an average economic growth of 3.5 percent and an increase in employment of around 2 million along its route over an investment period of 10 years. Improved infrastructure on the key route could lead to significant time savings of over 8% of road transport.*

*Bulgaria's participation in the Silk Road can be realized through our seaports Burgas or Varna, if they are turned into one of the largest logistics centers on its route, connecting Asia and Europe via Turkey.*