

---

## **ГЕОГРАФСКОТО МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА БЪЛГАРИЯ - ВАЖНО КОНКУРЕНТНО ПРЕДИМСТВО ЗА РАЗВИТИЕ 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:** транспортна свързаност, инфраструктурни коридори, инвестиции в транспортна инфраструктура*

***Резюме:** Регионът на Балканите като цяло е транспортен възел, в който направленията на Икономическия пояс и Пътят на коприната се пресичат чрез наземни продължения, а именно чрез железопътни трасета от пристанищата в Бар в Черна Гора, разположен на Адриатическо море и Пирея в Гърция на Средиземно море. Проектът за пристанище Пирея включва и изграждането на високоскоростна железница на север през Скопие и Белград до Будапеща, с което се съдейства за съкращаване на сроковете за доставка на китайски стоки в ЦИЕ. Влиянието на китайските инвестиции по сектори на икономиката в отделните балкански държави е различно, но структурата им показва приоритизиране на транспортната инфраструктура. Същевременно, налице е политическа алтернатива на инициативата „Един пояс - един път“ представена от инициативата „Три морета“. Данни за китайските инвестиции на Балканите предоставя Институтът за икономика и международни отношения (ИИМО) на първо място по китайски инвестиции в региона е Сърбия, следвана плътно от Гърция. Основната част на китайските инвестиции на Балканите са свързани с изграждането на инфраструктура в енергийния и транспортния сектор. Във връзка с обновената политика на Евросъюза спрямо Китай, включваща и реализирането на Инициативата „Един пояс – един път“ се предвиждат промени, засягащи предимно инвестициите в инфраструктура, може да се окаже, че е изгубено ценно време за осигуряване на подобни инвестиции в инфраструктурата на Р България.*

### **УВОД**

Регионът на Балканите като цяло е транспортен възел, в който направленията на Икономическия пояс и Пътят на коприната се пресичат чрез наземни продължения, а именно чрез железопътни трасета от пристанищата в Бар в Черна Гора, разположен на Адриатическо море и Пирея в Гърция на Средиземно море. Една от първите успешни инфраструктурни инвестиции на Китай в региона е осъществена в Гърция през 2009 г.,

когато китайският концерн China Ocean Shipping Company (COSCO) става концесионер на пристанището в Пирея с инвестиция от над 650 милиона евро, а през 2016 г. са вложени допълнителни 280 милиона евро за откупване на мажоритарния дял от пристанището от Китайското правителство.

По този начин, пристанище Пирея се утвърждава като основна входна точка за китайския износ за Южна, Източна и Централна Европа и като ключов център за морския транспорт в Средиземно море.

Проектът за пристанище Пирея включва и изграждането на „Китайско-европейския експресен маршрут земя-море“ (China-Europe Land-Sea Express Route), включващ високоскоростна железница от пристанище Пирея на север през Скопие и Белград до Будапеща. Този „балкански железопътен коридор“ съкращава времето за доставка на китайски стоки в Централна Европа от 60 дни на 7-14 дни и може да се окаже най-важния транспортен маршрут за азиатските стоки, транспортирани към ЦИЕ.

## 1. РАЗВИТИЕ НА КИТАЙСКАТА ИНИЦИАТИВА „ЕДИН ПОЯС-ЕДИН ПЪТ“ НА БАЛКАНСКИЯ ПОЛУОСТРОВ

КНР разполага със свой механизъм с Европейските страни, а именно механизмът на сътрудничество между 16 страни (вече 17 плюс Гърция от 2019 г.) от Централна, Източна и Югоизточна Европа и Китай. Страни-членки са Китай, Полша, Естония, Латвия, Литва<sup>1</sup>, Румъния, България, Унгария, Чехия, Словакия, Словения, Босна и Херцеговина, Сърбия, Черна гора, Хърватия, Албания, Северна Македония. Същевременно, Пекин не обособява и изолира отношенията с Балканите в отделен проект, освен това паралелно се развиват двустранни отношения със страните, което налага извода, че приоритет на КНР е близостта до ЕС.

Данни за китайските инвестиции на Балканите предоставя Институтът за икономика и международни отношения (ИИМО), според които първо в региона заема Сърбия – с 53% от тях, следвана плътно от Гърция. 56% от китайските инвестиции в сектор „Инфраструктурно строителство“ в Централна, Източна и Югоизточна Европа са привлечени също от Сърбия (1,8 млрд. за жп. линията Будапеща-Белград), което недвусмислено показва мястото, отредено на страната в транспортната свързаност.

Засилването на икономическото и политическото присъствие на Китай в региона на ЦИЕ и в частност на Балканите предизвиква ответни действия от страна на САЩ, започнали при миналото управление през 2016 г., посредством Инициативата „Три морета“, в която участват 12 държави между Адриатическо, Черно и Балтийско море, същевременно включени и в Инициативата „17+1“.

Въпреки сходните цели в областта на инфраструктурното в региона на Източна Европа е ясно, че проектите с ясни стратегически и геополитически измерения касаят противопоставянето на Китай и САЩ в глобален план.

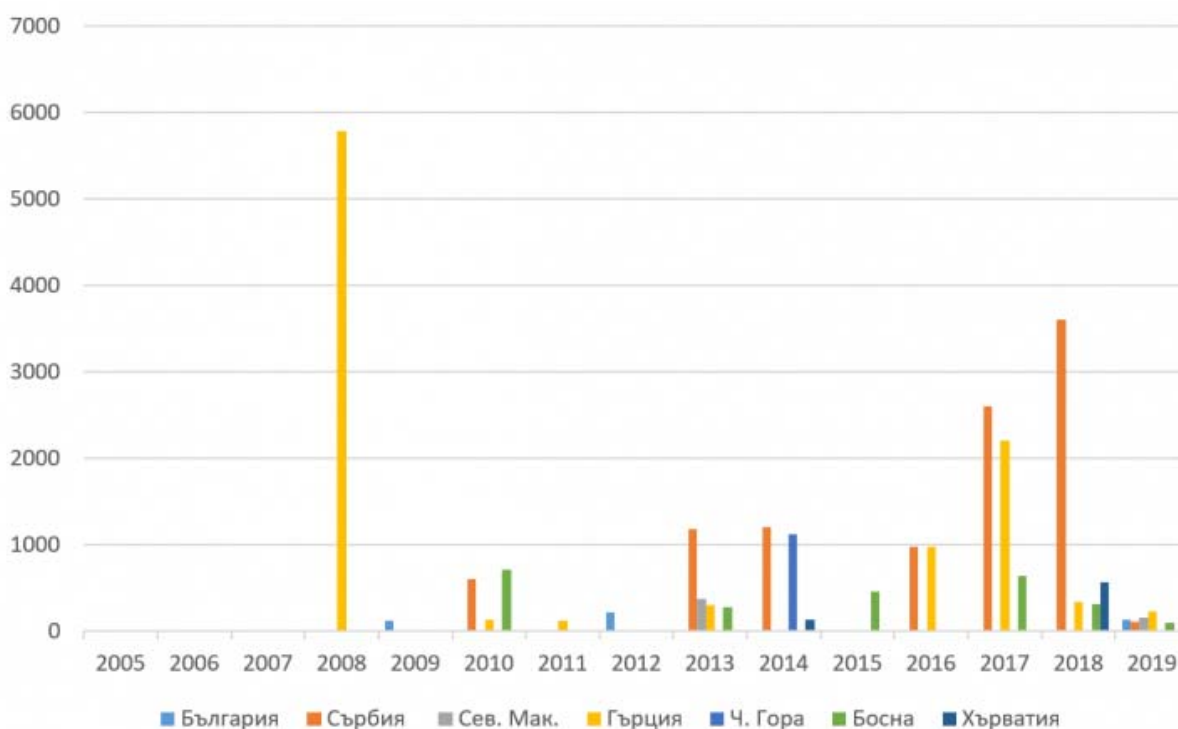
Таблица 1

Разпределение на китайските инвестиции на Балканския полуостров в периода 2013-2019 г. (съвпадащ с началото на инициативата „Един пояс-един път“ и преди Пандемията от COVID-19)

Държава от Балканите (по възходящ ред, според размера на инвестициите)	Размер на инвестициите (млрд. щ. долари)	Дял в общия размер на инвестициите (%)
Сърбия	10,26	36,8
Гърция	10,08	36,35
Босна и Херцеговина	2,5	8,96

<sup>1</sup> На 22 май 2021 г. Литва обяви оттеглянето си от Механизма 16+1, <https://www.investor.bg/evropa/334/a/litva-se-ottegla-ot-formata-171-zaradi-kitai-328353/>

Словения	2,18	7,69
Черна гора	1,2	4,3
Хърватска република	0,69	2,5
Република Северна Македония	0,53	1,9
Република България	0,46	1,6
<b>Общо за Балканските държави</b>	<b>27,9</b>	<b>100,00</b>



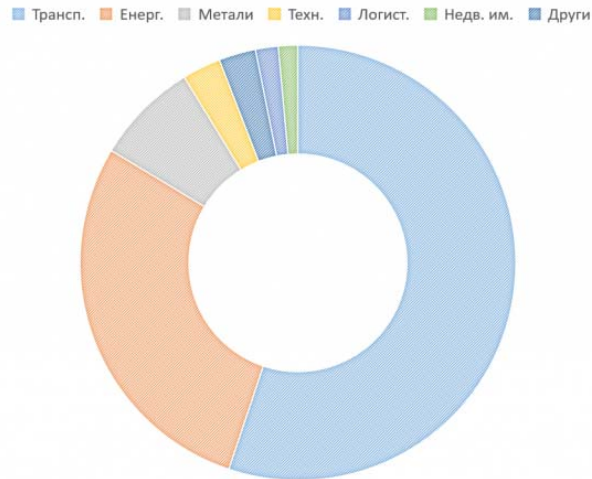
Графика 1: Поток на преки чуждестранни инвестиции от китайски компании на Балканите в периода 2005–2019 г. (млн. щ.д.)<sup>2</sup>

## 2. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА НА Р БЪЛГАРИЯ ЧРЕЗ ИНИЦИАТИВАТА „ЕДИН ПОЯС – ЕДИН ПЪТ“

Основната част на китайските инвестиции на Балканите са свързани с изграждането на инфраструктура в енергийния и транспортния сектор. Разпределението на китайските инвестиции по сектори в рамките на Балканските страни показва, че приоритетна е **транспортната инфраструктура**, като по-значимите проекти са следните:

- Железопътната връзка Белград–Будапеща;
- Магистрала в Сърбия и Черна гора, които са част от Коридор XI, целящи да се осъществи връзка между Бари (Италия) и Букурещ (Румъния);
- Коридор X Австрия–Гърция;
- Магистрала от Скопие до източната част на Северна Македония, част от **Коридор VIII: Тирана–Варна**.

<sup>2</sup> Източник: ИПИ на база данни от China Global Investment Tracker, <https://ime.bg/bg/articles/kitaiskite-investicii-na-balkanite/>



**Графика 2: Разпределение на китайските инвестиции на Балканите по сектори на икономиката<sup>3</sup>**

Инициативата „Икономически пояс по пътя на коприната“, наричан също „Морски път на коприната“, накратко „Един пояс, един път“ е значима инвестиционна стратегия на Китай, като основна цел е съедини Европа и Азия с помощта на единен транспортен коридор, в основата на идеята за ускорен икономически ръст. Тя започва от Китай, пресича Централна, Източна, Южна и Западна Азия и достига Европейската икономическа зона, обхваща общо 65 държави, произвеждащи близо 55% от глобалния БВП, на територията на които се намират около 75% от световните енергийни резерви, с население от близо 4,5 млрд. души население, което представлява около 70% от населението на света.

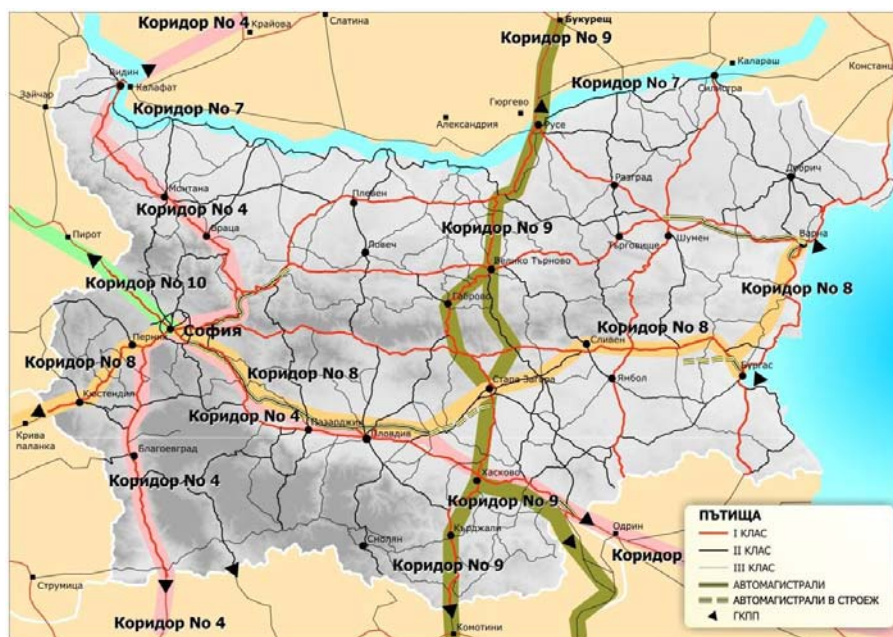
Освен мащабна транспортна инфраструктура – автомагистрали, тръбопроводи за пренос на енергоносители, летища, пристанища, високоскоростна железопътна инфраструктура и телекомуникационна мрежа, които да засилят търговското, икономическо, финансово и културно сътрудничество между евразийските страни, приоритетни области за инициативата „Един пояс, един път“ са инвестициите в цифровата икономика и обусловеното от иновациите развитие<sup>4</sup>.

България се намира в Югоизточна Европа и като европейска, балканска, черноморска и дунавска страна географското ѝ местоположение я поставя на кръстопътя между Европа, Азия и Африка. Същевременно, страната е транзитна територия между Западна Европа, Близкия и Средния изток и Средиземноморието. През България преминават редица от главните общоевропейски транспортни коридори, т.е. международните магистрали от Западна и Централна Европа (Белград – София – Свиленград) за Близкия и Средния изток (с клон до Багдад и Басра на Персийския залив); от Балтийско море (през Москва – Киев – Букурещ – Русе – Стара Загора – Солун) за Егейско море и за Адриатическо море (София – Скопие – Драч). С важно транспортно значение е пътят Кюстенджа – Варна – Бургас – Царево – Малко Търново – Истанбул. В трансевропейската мрежа България е свързана и чрез отсечките Берлин – Прага – Будапеща – София – Солун и Истанбул и отсечката Дуръс – Тирана – Скопие – София – Варна и Бургас. Основните транспортни направления, пресичащи страната, се дублират с железопътни линии. Освен това широкият излаз на България на Черно море я свързва с всички причерноморски страни. То предлага изключителни възможности за развитие на транспортната и товаро-разтоварната дейност чрез големите заливи –

<sup>3</sup> Изм: ИПИИ на база данни от China Global Investment Tracker, <https://ime.bg/kitaiskite-investicii-na-balkanite/bg/articles/>

<sup>4</sup> <https://www.bloombergtv.bg/a/73-businessweek-strategii/94885-balkanskiyat-pat-na-koprinata>, 23.06.2021 г.

Бургаски и Варненски. Чрез река Дунав страната се свързва с транспортния коридор Рейн – Майн – Дунав и с вътрешната мрежа от водни пътища на Западна Европа.



Графика 3. Транспортните коридори, пресичащи територията на Р България

Северният транспортен участък на икономическия пояс от новия път на коприната преминава през Русия, като е договорено строителството на 770-км високоскоростно жп трасе Москва – Казан, в размер на 400 млрд. рубли. През населените с руснаци части на Казахстан преминава блок-влак за Техеран, натоварен с китайски стоки, възстановявайки древния Път на коприната. Това централно направление е важно за България, поради идеята за трансевразийски коридор „Китай-Европа“ с крайна точка Ротердам. Превозването на стоките от пристанището в Атина и железопътният участък от централното направление на Пътя на коприната също представлява интерес за България. Китайски инвеститори финансираха и подводния жп тунел под Босфора „Мармарай“ с 2 млрд. щ.д., който свързва с железопътна линия Европа и Азия през южните части на Стария континент. Основна задача на българската транспортна политика в международен план следва да бъде транспортните коридори от Атина и Истанбул да преминат през българска територия.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Като основен партньор на Пекин в региона за момента се очертава Белград. От подписването през 2009 г. на двустранно споразумение за стратегическо партньорство между Китай и Сърбия в сръбската икономика са вложени сериозни инвестиции в инфраструктура. По този начин, към настоящия момент за страната ни няма реални ползи от инициативата, въпреки участието ни в редица международни организации, като ЕС, ЧИС и пр.

Представители на „China Railway International Group“, световен лидер в изграждането на железопътна и транспортна инфраструктура, и на „Touchstone Financial Holding Group“ - водеща финансова група, структурираща изпълнението на международни стратегически проекти в рамките на инициативата "Един пояс, един път" към момента са проявили интерес, посредством проучване на бизнес-средата в България и възможностите за реализирането на конкретни проекти, например в



пристанище Варна. Във връзка с признаването на факта, че през България може да мине най-краткият път между Европа и Китай, в рамките на инициативата „17+1“ следва да се намерят възможности за сътрудничество, водещи до реални инфраструктурни проекти.

Във връзка с обновената политика на Евросъюза спрямо Китай, включваща и реализирането на Инициативата „Един пояс – един път“ се предвиждат промени, засягащи предимно инвестициите в инфраструктура<sup>5</sup>, може да се окаже, че е изгубено ценно време за осигуряване на подобни инвестиции в инфраструктурата на Р България.

#### **ЛИТЕРАТУРА:**

[1] Dick Dunmore, D., Al. Preti, C. Routaboul, The “Belt and Road Initiative”: impacts on TEN-T and on the European transport system, p. 6,

<https://jshippingandtrade.springeropen.com/track/pdf/10.1186/s41072-019-0048-3.pdf>

[2] Sustainable and Smart Mobility Strategy – European transport on track for the future, Source: <https://egvi.eu/mediaroom/sustainable-and-smart-mobility-strategy-european-transport-on-track-for-the-future/>

[3] Мерки на ЕС в отговор на държавната инвестиционна стратегия на Китай, [Преглед № 03/2020: Мерки на ЕС в отговор на държавната инвестиционна стратегия на Китай \(europa.eu\)](#)

[4] Разработки на Институт за икономика и международни отношения (ИИМО), <https://eiri.bg/>

[5] Други, директно цитирани в текста

---

<sup>5</sup> Източник: Мерки на ЕС в отговор на държавната инвестиционна стратегия на Китай, [Преглед № 03/2020: Мерки на ЕС в отговор на държавната инвестиционна стратегия на Китай \(europa.eu\)](#)

# THE GEOGRAPHICAL LOCATION OF BULGARIA - AN IMPORTANT COMPETITIVE ADVANTAGE FOR THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE ONE BELT - ONE BELT 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,  
158, Geo Milev, str., Sofia  
BULGARIA***

**Key words:** *transport connectivity, infrastructure corridors, investments in transport infrastructure*

**Abstract:** *The Balkan region as a whole is a transport hub in which the directions of the Economic Belt and the Silk Road intersect by land extensions, namely by rail routes from the ports of Bar in Montenegro, located on the Adriatic Sea and Piraeus in Greece on the Mediterranean Sea. The Piraeus port project also includes the construction of a high-speed railway north through Skopje and Belgrade to Budapest, helping to shorten delivery times for Chinese goods in CEE. The impact of Chinese investment by economic sector in the Balkan countries varies, but their structure shows a prioritization of transport infrastructure. At the same time, there is a political alternative to the One Belt One Road initiative presented by the Three Seas initiative. Data on Chinese investment in the Balkans are provided by the Institute of Economics and International Relations (IMIO). Serbia ranks first in Chinese investment in the region, followed closely by Greece. The main part of Chinese investments in the Balkans is related to the construction of infrastructure in the energy and transport sectors. In connection with the renewed EU policy towards China, including the implementation of the One Belt One Road Initiative, changes are envisaged, mainly affecting investments in infrastructure, it may turn out that valuable time has been lost to ensure such investments in infrastructure. Republic of Bulgaria.*