МЛАД ФОРУМ
Механика Транспорт Комуникации
Научно списание http://www.mtc-aj.com

ISSN 2367-6558 (print)
ISSN 2367-6612 (online)
том 15, брой 1, 2026 г.
статия № 2787

ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ОС „АДРИАТИКА – ЧЕРНО МОРЕ“ СЛЕД ОТПАДАНЕТО НА ПАНЕВРОПЕЙСКИ КОРИДОР №8 - ГЕОПОЛИТИЧЕСКИ, ИНФРАСТРУКТУРНИ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ИЗМЕРЕНИЯ

Атанас Асенов Викторов, Румен Върбанов Христов
a.a.viktorov@rndc.bg, r.hristov@rndc.bg

Военна академия „Георги С. Раковски“
бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“ №: 82
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: *коридор VIII, паневропейски транспортни коридори, военна мобилност, инфраструктурни дефицити*

Резюме: *Настоящата статия анализира развитието, трансформацията и стратегическото значение на транспортната ос „Адриатика – Черно море“, известна исторически като Паневропейски коридор №8. След приемането на Регламент (ЕС) 1315/2013 коридорът престава да съществува като самостоятелна единица и неговите сегменти са интегрирани в различни части на разширената трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T). Изследват се проблеми, икономическите и геополитическите последици, конкуренцията с други европейски транспортни оси, както и стратегическата роля на маршрута за военната мобилност за сили от НАТО. Анализът показва, че въпреки разделянето на коридор 8 и включването на сегментите като част от други два коридора, неговата геоикономическа значимост за България и военностратегическа значимост за НАТО остава висока. Разглеждат се възможни варианти при частичното или пълното изграждане на оста Адриатическо-Черно море и отражението им върху положението на нашата страна като част от логистичната верига.*

ВЪВЕДЕНИЕ

Балканският полуостров представлява ключов транспортен възел между Европа, Азия и Близкия изток. Въпреки това регионът остава инфраструктурно фрагментиран, а хоризонталните връзки между Адриатика и Черно море са слабо развити. Паневропейски коридор №8, дефиниран през 1994 г. на Паневропейската транспортна конференция на остров Крит, е замислен като стратегическа ос за интеграция на Западните Балкани в европейската транспортна система. Главното направление на паневропейски транспортен коридор VIII е: Бари/Бриндизи - Бургас/Варна.[1]

[1] http://www.unece.org/trans/main/ter/Countries/Corridors/corr8.jpg

След 2013 г. обаче коридорът е формално премахнат, а неговите сегменти са разпределени между различни части на TEN-T[2]. Това поставя въпроса за бъдещето на оста „Адриатика – Черно море“ и нейната роля в регионалната свързаност, икономическото развитие и сигурността.

Методология

Обзорът обхваща европейските регулации (1315/2013 и 2024/1679), сравнителни инфраструктурни данни за Албания, Северна Македония и България, както и геополитическите, търговските и отбранителните аспекти на регионалната свързаност в рамките на НАТО и PESCO[3].

Историческа рамка

Коридор VIII, замислен като стратегическа връзка между Адриатическо и Черно море през Албания, Северна Македония и България, остава фрагментиран поради историческа политическа нестабилност, икономическа слабост и труден планински релеф, въпреки значението си в европейската транспортна мрежа.

Нормативна трансформация: TEN-T след 2013 г.

С приемането на Регламент 1315/2013 (и актуализацията 2024/1679) Паневропейският коридор №8 е разделен между Western Balkans Core Network и Orient/East-Med, което води до институционално и финансово разкъсване на оста и затруднява нейното цялостно развитие.

ИНФРАСТРУКТУРЕН ПРЕГЛЕД

Пътната инфраструктура по оста на Коридор VIII е неравномерно развита: в Северна Македония около 37% от трасето (304 км) е магистрала, в Албания приблизително 120 км остават с ниски параметри и незавършени връзки към границата и Адриатическо–Йонийската магистрала, а в България около 60% от 320-километровия участък е магистрален, като основното „тясно място“ остава западният сегмент Гюешево–София.

Железопътната инфраструктура е най-слабото звено: линията София–Гюешево е с ниски скорости и частична електрификация, липсва връзка Гюешево–Деве Баир, проектите в Северна Македония се бавят, а в Албания само участъкът Дуръс–Рогожина напредва към европейски стандарт.

Пристанищата Драч, Вльора, Варна и Бургас имат потенциал за логистични хъбове, но непълната сухопътна свързаност ограничава ролята им, докато Констанца в Румъния укрепва позициите си чрез разширяване на достъпа по Дунав.

По оста са разположени ключови международни летища — Тирана, Скопие, Охрид и шест български летища — което осигурява добра въздушна достъпност, но не компенсира липсата на завършена наземна инфраструктура.

Планинските масиви между Албания, Северна Македония и България изискват тунели, виадукти и сложни инженерни решения, което оскъпява и забавя проектите и е основна причина за липсата на непрекъсната високоскоростна връзка между Адриатическо и Черно море.

ИКОНОМИЧЕСКИ ПРЕГЛЕД

Завършването на оста би създало конкурентен маршрут за товарите между Италия, Турция, Черноморския регион и Близкия изток, като осигури по-къса връзка между Адриатика и Черно море. Това би позволило диверсификация на товарните

[2] Трансевропейска транспортна мрежа

[3] PESCO е договорна рамка за 26-те участващи държави членки, която им позволява съвместно да планират, разработват и инвестират в съвместно развитие на способности и да подобрят оперативната готовност и приноса на въоръжените сили.

потоци и намаляване на зависимостта от традиционните маршрути през Сърбия и Гърция.

Конкурентни коридори: Коридор 10 (Солун – Белград – Будапеща) е напълно функциониращ, исторически развит и поема основния товарен поток между Гърция и Централна Европа. Via Egnatia – модерната гръцка магистрала, свързваща Игуменица, Солун и Турция – представлява силен конкурент на оста „Адриатика – Черно море“ поради високия си капацитет и завършеност. Китайският контрол върху пристанище Пирея в рамките на инициативата „Пояс и път“ допълнително пренасочва товарните потоци към гръцките транспортни оси, което отслабва икономическата роля на Коридор VIII. Ако ЕС възстанови икономическите си връзки с Русия, Коридор 8 би получил значително по-силен икономически смисъл, защото би свързвал Адриатика с Черно море и оттам – с Евразийските пазари. Това би увеличило товарните потоци към България, би повишило интереса на Албания и Северна Македония към завършване на коридора и би ни създало нова логистична роля за региона. Въпреки това, реалното развитие на коридора ще зависи от инфраструктурните инвестиции и политическите приоритети на държавите по трасето, а не само от външните икономически отношения.

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИ ИЗМЕРЕНИЯ

При лансирането на проекта се твърди, че оста е ключова за интеграцията на Западните Балкани, намалява зависимостта от маршрути през Сърбия, диверсифицира транспортните връзки и спомага за регионалната стабилност. Основен политически интерес от изграждане на транспортната ос по протежение на бившия коридор 8 обаче има България, до колкото това би подобрило връзките ни с република Северна Македония и би засилило културното ни и икономическо влияние. Останалите страни, през които преминава трасето имат много по-слаб икономически и политически интерес от свързването си с България.[4] Основните им икономически връзки са със страните от западна Европа – Италия, Германия и Австрия, което и определя приоритетите им при изграждане на транспортна инфраструктура. Допълнителна пречка пред проекта е и силното политическо влияние на съседните страни за „отместване“ на логистичните трасета: на юг – Виа Игнатия в Гърция, на север – линията Констанца – Букурещ - Тимишоара в Румъния, на запад – изграденото вече трасе на бившия коридор 10 през Гърция, Северна Македония и Сърбия. Тези конкуриращи се коридори намаляват стратегическата тежест на оста Адриатика–Черно море и затрудняват нейното реализиране. Държавите по протежение на трасето на коридор 8 изграждат с приоритет сегменти от инфраструктурата си, обслужващи националните им икономически и политически интереси. За изграждането на цялостен коридор ще са необходими значително финансови ресурси, а икономическия ефект е възможно да не е достатъчно голям, което е предизвикателство и е възможно да попречи на реализацията на пълния проект. ЕС не разполага /и няма да разполага в близко бъдеще/ със средства, които да бъдат отпускани като безвъзмездна помощ. Трасето на коридор 8, независимо дали се разглежда като едно цяло, или като система от двата нови трансевропейски коридора има смисъл единствено, ако функционира като непрекъсната транспортна линия, изградена по стандарти, осигуряващи висока скорост на придвижване, поемаща голям транспортен поток и осигуряваща възможност за двойна /гражданска и военна/ употреба.

[4] https://www.nsi.bg/statistical-data/401/1157

СТРАТЕГИЧЕСКО ЗНАЧЕНИЕ ЗА НАТО

В светлината на актуалните събития и очакваното засилване на противопоставянето между Европейския съюз и Русия, трасето, свързващо Адриатическо с Черно море придобива ключово значение за военната мобилност. То е единственият потенциално напълно „Вътрешно-НАТО“ хоризонтален маршрут. Снабдителната линия между Албания и Италия представлява една от най-важните оси на НАТО в Адриатическия регион. Късото морско разстояние между Дуръс и Бари, както и между Вльора и Бриндизи, би позволило бързо прехвърляне на войски и техника между Южните Балкани и Западна Европа. Албания, Северна Македония и България са членове на НАТО, което елиминира политическия риск при транзит на военни сили през територията на Сърбия.

Критични военни обекти, свързани от трасето: новостроящата се военноморска база в „Порто Романо“, военноморска база „Пашлиман“ до Вльора, пристанище Дуръс и ВВС база „Кучова“ в Албания, Полигон „Ново село, ВВС „Граф Игнатиево“ и „Безмер“ , Военноморски бази /пунктове за базиране/ Варна и Бургас в България, полигонът Криволак, използван при съвместни учения в Северна Македония.

Съществени инфраструктурни дефицити са липсата на железопътна товарна ос, липса на магистрала Скопие–София, липса на ERTMS[5], недостатъчна товароносимост на мостовете и недостатъчни габарити на тунели. Проектите за привеждане на инфраструктурата към стандарти за двойна употреба са с оптимистичен хоризонт 15- 20 години, което предизвиква сериозно съмнение, че трасето ще бъде във функционална годност за транспортиране на тежка военна техника в краткосрочен план.

СЦЕНАРИИ ЗА РАЗВИТИЕ:

- *Оптимистичен, но условно постижим е стратегически пробив чрез НАТО и TEN-T:*

Коридорът Адриатика–Черно море се превръща в приоритет едновременно за ЕС и НАТО. Военната мобилност се използва като основен аргумент за ускорено финансиране на липсващите звена: жп връзката Крива Паланка–Гюешево, магистралата Скопие–София, модернизацията на албанските и македонските участъци, внедряване на ERTMS и привеждане на мостове и тунели до стандарти за двойна употреба. Коридорът се интегрира напълно в ревизираната TEN-T мрежа като „военно-критична ос“, а проектите за двойна употреба получават целево финансиране по линия на военната мобилност. В този сценарий трасето започва да функционира като реална, непрекъсната, високоскоростна линия с двойна употреба, която частично пренасочва трафик от Коридор X и повишава стратегическата тежест на България, Северна Македония и Албания.

- *Реалистичен, развитие „на парче“, фрагментирана ос с военен приоритет*

Развитието на коридора остава неравномерно и фрагментирано. България завършва и укрепва своята източна част (София–Пловдив–Бургас/Варна) и подобрява частично връзката към Гюешево, но без магистрален стандарт. Северна Македония довършва отделни участъци (Кичево–Охрид, Гостивар–Кичево, частични подобрения към Деве Баир), но жп връзката към България се отлага. Албания завършва ключови пътни и жп сегменти около Дуръс, Елбасан и Порто Романо, но без пълна ос към границата. НАТО и ЕС насочват ресурси към „точкови“ подобрения – мостове, тунели, възли около военни обекти (Ново село, Кучова, Порто Романо, Варна), така че коридорът да може да поеме ограничен, но целенасочен военен трафик. В резултат

[5] Европейската система за управление на железопътното движение

трасето не функционира като истинска непрекъсната линия, а като мрежа от подобрени сегменти, използвани при нужда, но без да променят радикално регионалната логистика. При рязка промяна на политическата обстановка е възможно замразяване или спиране на проекта.

- *Междинен сценарий за изграждане на хибриден, предимно военен коридор*

Под натиска на НАТО и в контекста на конфронтацията с Русия, отделни участъци /основно шосейни/ от коридора се модернизират приоритетно за военни нужди – усилени мостове, разширени тунели, обходи около критични военни обекти, логистични хъбове около Дуръс, Порто Романо, Ново село, Варна и Криволак. Гражданската част (пълна магистрала, жп линия с висока скорост, пълно внедряване на ERTMS) изостава, но инфраструктурата позволява бързо прехвърляне на тежка техника по определени оси за сметка на гражданския трафик. Така коридорът се превръща в частично „скрит“ военен коридор, който не е напълно видим в класическите TEN-T карти, но има реална оперативна стойност за Алианса. Гражданската интеграция идва по-късно, ако изобщо дойде.

- *Песимистичен, но напълно възможен сценарий, при който се получава геополитическа маргинализация и доминация на конкурентни коридори*

Конкуриращите коридори – Via Egnatia в Гърция, ос Констанца–Букурещ–Тимишоара в Румъния и Коридор X през Сърбия – консолидират позициите си като основни транспортни и военни оси на ЕС и НАТО в региона. Инвестициите се насочват приоритетно към тях, докато Коридор VIII остава в периферията – с незавършена жп връзка, липса на магистрала Скопие–София, без ERTMS и с ограничена товароносимост на ключови съоръжения. Албания, Северна Македония и България продължават да развиват инфраструктурата си според национални приоритети, а не според логиката на общ коридор. В този сценарий оста Адриатика–Черно море остава концептуален проект с висока символика, но ниска реална функционалност, а регионът остава зависим от маршрути през Сърбия, Румъния и Гърция.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Коридорът Адриатика–Черно море остава проект с голямо стратегическо значение, но със съмнителна възможност за реализация поради комбинация от геополитически, икономически и инфраструктурни фактори. Въпреки институционалното разпадане на Паневропейски коридор №8, геополитическата логика зад него остава валидна. Неговото развитие е възпрепятствано от конкуриращи се транспортни оси, различни национални приоритети и значителни инженерни предизвикателства. България е държавата с най-силен интерес от завършването на коридора, докато Албания и Северна Македония остават ориентирани основно към икономическите си връзки със Западна Европа, което отслабва политическата им мотивация за ускорено изграждане на оста. Нарастващото значение на военната мобилност в рамките на НАТО и необходимостта от алтернативни маршрути, независими от Сърбия и нестабилните геополитически зони, придават нова тежест на проекта. В този контекст бъдещето на Коридор 8 зависи от това дали ЕС и НАТО ще го третират като стратегически проект от висока важност. Само при такъв подход оста може да се превърне в реална, непрекъсната и високоефективна транспортна линия, способна да обслужва едновременно гражданския и военния трафик в Югоизточна Европа. Идеалният вариант би бил – подобряване на отношенията с Русия, осигуряване на безопасност на морския трафик в Черно море, укрепване на търговските отношения със страните от черноморския регион и интегрирането на трасето на коридор 8 в търговските пътища между Азия и Европа, включително и като част от „Един пояс,

един път“ и „Транскаспийски международен среден коридор Изток-Запад“ /Средния коридор/, което в близко бъдеще не се очертава да се случи. Това би дало приоритет на търговския статут на трасето над военния, би пренасочило търговските потоци от алтернативните маршрути и дава допълнителна възможност за по-добро позициониране на България на логистичната карта на световната търговия.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/2005_03_31_tent_consultation/doc/corridor_status_report_2000_2001_en.pdf
[2] https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj
[3] https://www.kas.de/bg/web/bulgarien/einzeltitel/-/content/enhancing-road-connectivity-in-southeast-europe
[4] https://koha.mk/en/korridori-8-kercove-oher-pershpejtohen-punimet/
[5] https://scantv.al/english/lajme/shqiperia/ndertimi-i-korridorit-8-rrugor-gati-shpronesimet-per-148-pasuri--i29397

THE TRANS-EUROPEAN AXIS “ADRIATIC – BLACK SEA” AFTER THE DISCONTINUATION OF PAN-EUROPEAN CORRIDOR NO. 8: GEOPOLITICAL, INFRASTRUCTURAL AND STRATEGIC DIMENSIONS

Atanas Asenov Viktorov, Rumen Varbanov Hristov
a.a.viktorov@rndc.bg, r.hristov@rndc.bg

“G. S. Rakovski” National Defence College
82 “Evlogi i Hristo Georgievi” Blvd.
BULGARIA

Key words: *Corridor VIII, Pan-European transport corridors, military mobility, infrastructure deficits*

Abstract: *This article examines the development, transformation and strategic significance of the “Adriatic – Black Sea” transport axis, historically known as Pan-European Corridor No. 8. Following the adoption of Regulation (EU) 1315/2013, the corridor ceased to exist as an independent entity, and its segments were integrated into different components of the expanded Trans-European Transport Network (TEN-T). The study explores the infrastructural challenges, economic and geopolitical implications, competition with other European transport axes, and the strategic relevance of the route for NATO military mobility. The findings indicate that, despite the administrative fragmentation of Corridor VIII and the incorporation of its segments into two separate core network corridors, its geoeconomic importance for Bulgaria and its strategic value for NATO remain high. The article also outlines possible scenarios for the partial or full completion of the Adriatic–Black Sea axis and assesses their implications for Bulgaria’s position within the broader logistics chain.*