

„Новият път на коприната“ и Черноморският регион

Георги Чанков*

Резюме: От няколко години е в ход мащабен геоикономически проект, който трябва да възстанови стария „Път на коприната“ и да свърже по суша китайските производители с пазарите в Европа. Едновременно с това проектът следва да улесни достъпа до енергийните запаси на Средна Азия. Двигател на проекта е Китай предвид нуждите и възможностите си, а за включване във възможните трасета и изграждания около тях „Икономически пояс“ на ускорено развитие е налице съперничество между преките участници. Макар и външна сила, САЩ също се опитват да контролират разvoja на събитията на това което ЗБ. Бжежински нарича „Голямата шахматна дъска“.

Едно от възможните трасета, насочено към Европа, преминава през Черноморския регион и създава възможности България да се развие като логистичен център от регионално значение. Докато съседните на страни обаче активно търсят китайско сътрудничество и вече задвижват собствени проекти като част от големия замисъл, България остава пасивна и нараства опасността тя да бъде заобиколена за пореден път, независимо от благоприятното си разположение.

Ключови думи: Китай, Средна Азия, Нов път на коприната, Икономически пояс, Чер-

номорски регион, България, маршрути, сухопътни, превози, съперничество.

JEL: F 01.

1. Значение на темата

Вниманието, което се обръща към Черноморския регион, отразява сложното му развитие, резултат както на вътрешни различия и противоречия, така и на проектирането на често противоречиви външни интереси, усложняващи отношенията на черноморските държави с останалата част от света. Значимостта на региона идва от големия пазар на съставляващите го държави, от преминаващите през него търговски пътища, от местоположението му, което позволява достъп до ключови за развитието на Европа въглеводородни ресурси в Русия, в Каспийския басейн и в Средна Азия. Опитите за налагане на контрол върху региона създават проблеми пред сигурността, които са особено изострени от есента на 2013 г. От една страна регионът за България – като черноморска страна, означава големи възможности за стопанско и социално развитие и завоюване на благоприятна специализация на вътрешния пазар на Европейския съюз. От друга страна, конкуренцията за контрол над тръбопроводи, морски пътища и транспортни маршрути, целяща да засили политическото и икономическото влияние, в т.ч. и на нечерноморски страни, ограничава възможностите на българската политика –

* Георги Чанков е доктор, доцент в катедра "Международни отношения" на УНСС, e-mail: ggeorgiev@unwe.acad.bg

Икономическо развитие

външна, икономическа, социална, и повишава рисковете пред националната сигурност.

1.1. Определение за Черноморски регион

Обхватът и ограниченията при разглежданата проблематика са обусловени от противоречивото тълкуване на териториалния обхват на Черноморския регион и изискват ясно да бъдат определени държавите, влизащи в състава му. При тази задача са взети предвид разработките на проф. Нина Дюлгерова като безспорен български авторитет в тази област, а също и на г-р Елизабет Йонева. Определянето на Черно море като регион зависи от целите на дадено изследване. Териториалното разнообразие и културните различия, които са свързани с историята на народите му, са придружени от политическо и икономическо многообразие, което затруднява посочването на ясни граници на региона във всички измерения. Черноморският регион представлява относително малка територия, където исторически се кръстосват интересите на различни държави от Север (Русия, Украйна, непряко Полша, дори Швеция), Юг (Турция) и Запад (Румъния, България, непряко европейските сили Франция, Германия, Великобритания, дори Австрия). Черно море остава разделителна линия, където именно се сблъскват различните икономически интереси и култури и от сблъсъците се породжат политически напрежения.

При определянето на региона участват различни съображения:

1. От географска гледна точка в състава му влизат Грузия, Русия, Украйна, България, Румъния и Турция, т.е. страните с излаз на Черно море. Ако не се приложат ограниченията на международното право, тук може да се причисли и Молдова, която чрез р. Днестър има лесен и засега сигурен достъп до морето, макар и с ограничения за тонажа на корабите.

2. Вземайки предвид развитието на политическите и търговските отношения в

региона, често се очертава една по-широка група от държави. Ако към географските съображения се добавят и стопански, то следва в региона да се включат на първо място Армения и Азербайджан, предвид тесните им стопански връзки с държавите, имащи излаз на Черно море.

3. Едно по-широко разбиране за региона, включващо политически съображения, добавя към него Франция, Германия, Великобритания, САЩ, Полша, Швеция – страни, които в последните години изграждат свои лостове за влияние върху някои от черноморските страни. Събитията в Украйна напоследък потвърждават ангажираността и на гореспоменатите европейски държави, както и на САЩ, като единствена глобална сила, т.е. със заявени интереси по цялото земно кълбо и с нужните средства за защитата им.

4. Официалната гледна точка на ЕС, по-точно на Европейския парламент (COM, 2007), не включва страните, посочени в т. 3., но за сметка на това добавя в списъка Гърция. Ако някога бъде осъществен проектът за нефтопровод „Бургас – Алескандрополис“, то Гърция ще се впише в една от главните характеристики на региона, а именно тази на важен транспортен възел. Терминът, използван от Европейския съюз, се появява за първи път през април 2007 г. в стратегията за Черноморската синергия.

5. Гледната точка на Организацията за черноморско икономическо сътрудничество (ОЧИС) разширява кръга на държавите в Черноморския регион: в организацията членуват 12 държави: Азербайджан, Албания, Армения, България, Грузия, Гърция, Молдова, Румъния, Русия, Сърбия, Турция и Украйна. Тази гледна точка е важна, защото ОЧИС е единствената регионална междудържава организация на страните. В случая, наред с Гърция, се появява още една държава, граничеща с черноморски от географска гледна точка страни, а именно Сърбия, за която

участието в регионалните процеси също е условно и силно зависещо от конюнктурата – стопанска и политическа.

Преплитането на интересите на държави като Армения и Азербайджан, Русия и Грузия или Турция и Армения показва сложността на задачата за насърчаване на регионалното сътрудничество, особено тъй като бъдат прибавени и недържавни актьори и международни организации и транснационални корпорации. Идеята за „по-широко“ Черно море се появява за първи път през 2004 г. в програмата на гръцкото председателство на ОЧИС с намерение да се придаде по-изчерпателен и всеобхватен характер на Черноморския субрегионализъм (Manoli, 2007, pp. 67-70). Изследователите, в т.ч. и българските (проф. Н. Дюлгеров), използват понятието „широк Черноморски регион“ освен за друго и за да внушат разбирането, че групата на черноморските държави не трябва да се възприема като затворен клуб, а следва да се простира отвъд крайбрежните територии и да включва съседните държави, които са културно, политически или икономически свързани. Освен това, като набляга на идеята за по-широк обхват на Черноморския регион, ОЧИС се опитва да размие новото геополитическо разделение между Западна Европа и източните „други“ черноморски страни. Може също така да се предположи, че тази концепция е израз и на желанието на влиятелни нечерноморски държави да придобият някакви инструменти за контрол върху процесите там, с цел извличане на възможни печалби (напр. добив и/или превоз на енергоносители) и предотвратяване на възможни загуби.

Очевидно е, че добавянето на други характеристики, освен географските, усложнява определянето на границите на региона. Стопанските връзки напр. зависят в много отношения от географията, но използването им като критерий изисква не просто посочването на обемите от тър-

гувани стоки и влаганите капитали, а и изследване на структурата на търговията и капиталовложенията, в т.ч. до установяване на връзки на зависимост и взаимна зависимост. Отчитането на културните особености на региона допълнително усложнява задачата, тъй като той също така е и продукт на историята, а не просто геополитическа формация. Държавите около Черно море никога не са притежавали обща идентичност или общо наименование, за да може общата им територия да бъде определена като регион от тази гледна точка.

В крайна сметка Черноморският регион може да бъде разглеждан в различен контекст в зависимост от главните действащи лица и тяхното виждане за концепцията на региона. Поради големия брой участници има различни виждания и стратегии за развитие в зависимост от интересите и целите на участниците, а отделно от това задачата се усложнява от необходимостта да се отчитат тенденциите в развитието – статичната гледна точка не е достатъчна, поне за нуждите на настоящата статия.

1.2. Черноморският регион от геоикономическа гледна точка

Условната неопределеност на границите на широкия Черноморски регион дава възможност той да бъде конкретизиран от тази гледна точка – като транспортен, в т.ч. транзитен възел, свързващ големи по мащаби доставчици и потребители на стоки, суровини и енергоносители, с отчитане на възможностите за отстояване на интереси, пряко или косвено свързани с контрола върху него.

Втората опорна точка при определянето на границите на региона е безспорната принадлежност на България към него и нейните възможности за дългосрочно и устойчиво включване в печеливши схеми на превоз и доставки и отстояване на на-

Икономическо развитие

ционалните интереси при това включване. Силно ограничените стопански, демографски и оттам – отбранителни възможности на нашата страна, подчертават значението на съюзите, в които България е участник. Това значение нараства доколкото изходът от кризата в Украйна може да предизвика дори структурни промени в системата на международните отношения.

Черноморският регион се отличава с голяма динамика в развитието си и е пресечна точка на важни икономически, геополитически, енергийни и други интереси. Той се явява важно звено от веригата Китай – Средна Азия – Каспийско море – Европа. Значението му е подчертано още в написаното през Втората половина на 90-те години геополитическо изследване на Збигнев Бжежински, бивш съветник по национална сигурност на американския президент Джими Картер - „Голямата шахматна дъска“ (1998). Опорна точка в предложената от влиятелния американски специалист стратегия е контролът върху източниците и пътищата за доставки на стратегически горива и суровините в Средна Азия. Черноморският регион дава достъп до ключовите за осъществяване на тази стратегия „Евразийски Балкани“ (Южен Кавказ, Предна и Средна Азия).

2. Черноморският регион като транспортен възел

Черноморският регион има дадености, които го правят значим и извън контекста на енергийната конюнктура – доста преди и вероятно дълго време след намаляване на значението на изкопаемите въгледорооди. Тези дадености създават сухопътната търговска връзка между страните от Южна и Югоизточна Азия с Европа. Става въпрос за прочутия в миналото „Път на коприната“. Бурното стопанско развитие на споменатите региони в Азия, увеличаването на стокообмена „Изток-Запад“ в

последните десетилетия и опитите да се увеличат възможностите за превоз в добавка към тези, които предлагат превозите по море, връщат отново на дневен ред използването на тези дадености.

Предвид големите възможности, които развитието на Евразия предлага, от няколко години заинтересовани държави и организации се състезават в идейни разработки за бъдещите транспортни коридори, в т.ч. ЕС, Русия, Турция, Казахстан, САЩ, дори Япония и Южна Корея. През 2000 и 2005 г. ООН предлага програми за регионално развитие на Източна Европа и Средна Азия, близки по същността си до разработения от ЕС още през 1993 г. план TRACECA за свързване на Европа през Черно море с Кавказ, Каспийско море и Средна Азия. Това състезание за контрол над доставките на енергоносители и обичайни стоки се превръща в геополитическо съперничество, главно между Китай, Русия, САЩ и ЕС.

2.1. Нов път на коприната – стратегически проект на Китай

От гледна точка на споменатото съперничество най-важни са инициативите на Китай като страна, която постепенно се превръща в главен промишлен и търговски център на световното стопанство и единствена в условията на настоящата криза разполага със свободен капитал за осъществяване на дългосрочни, скъпоструващи начинания.

„Нов път на коприната“ е работното название на китайския международен проект в доста напреднала в сравнение с останалите фаза на разработка, имащ за цел да съедини Европа и Азия с помощта на единен транспортен коридор. (В действителност пътят включва множество успоредни участъци). Всяка заинтересована от този проект държава го вижда по-своему, но, както и в древността, той започва буквално и преносно в Китай.



Фигура 1 (Карта): Класическият „Път на коприната“

Източник: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ed/Transasia_trade_routes_1stC_CE_gr2.png

Великият път на коприната е прокаран през II в. пр. н. е., с начало в Чанян (Сиан) – гревната столица на Китай, минава през Ланчжоу, и в Дунхуан се разделя на две разклонения. Северното върви по северния склон на Тяншан, пресича Памир и през земите на днешните Киргизстан, Узбекистан, Казахстан и Иран стига до Средиземно море и оттам в Европа. Южният път минава през някогашното езеро Лобнор и пустинята Такла-Макан, след това през историческата област Бактрия (между Узбекистан, Таджикистан и Афганистан) свързва Индия през Иран и продължава през Близкия Изток до Средиземноморието. Известно време се използва и разклонение на Северния път през някогашна Волжка България, Кримския полуостров, Черно море и Мраморно море или Балканите до Венеция. Следва да се отбележи, че успоредно на този сухоземен път минава и морски път по край-

брежието на Югоизточна и Южна Азия, с разклонения през Персийския залив и Червено море – до Средиземноморието.

При всичките исторически промени, свързани с изчезването на едни и появата на други градове и държави, идеята за свързване на Азия с Европа е повече от актуална днес и е от естествен интерес и за двата континента. Китай се развива с огромни темпове и взема активно участие в глобалната политика и икономика, като разширява успешно стопанските си връзки в източно и западно направление. От 2012 г. вървят преговори за изграждане на зона за свободна търговия с Япония и Южна Корея. Автономната провинция Синдзян – от друга страна, настоява за изграждане на такава зона със страните от Средна Азия. Такива споразумения Китай има и с Швейцария и Исландия, а с ЕС вървят преговори за споразумение относно двустранните инвестиции. Т.е.

Икономическо развитие

китайските стопански връзки са географски балансирани и страната може (и търси начин), освен всичко друго, да се наложи и като посредник между Европа и Югоизточна Азия. Изграждането на Евразийския съюз е важно събитие при осъществяването на тези намерения.

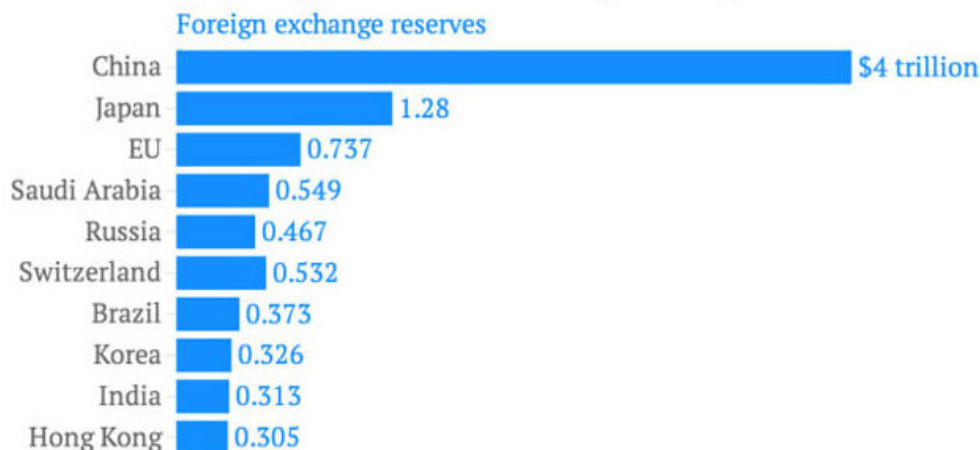
При всичките споменати по-горе проекти китайското начинание заслужава най-голямо внимание. В обзорно бъдеще най-важните импулси за развитие в световен мащаб ще идват оттам. Основанията за това са следните: по абсолютен обем на БВП китайското стопанство е на второ място в света, но според покупателната способност е на първо (по данни на МВФ), при все че има колебания относно методиката. За последните 30 години средният годишен ръст на БВП, при това при голям абсолютен обем, е 10%. Страната е най-големият производител и износител на промишлени стоки, най-голям износител и втори по големина вносител в света. През 2014 г. стопанският ръст се забавя до малко над 7% (сам по себе си впечатляващ показател), като забавянето освен друго се дължи и на плавния преход от стопанство с износна насоченост (обичайния за Югоизточна Азия модел на развитие) към насърчаване на вътрешното потребление с последващо сближаване на обемите на износа и вноса.

Страната може да играе ролята на „локомотив“ на световното стопанство или поне на страните в Евразия, благодарение на това, че единствена сред големите разполага с големи валутни запаси – към 12.01.2015 те се оценяват на \$4 трлн. (по данни на МВФ). Благодарение на вътрешното финансово равновесие и заради зависимостта от финансовата политика на САЩ страната е в състояние и има намерение да превърне доларовите си запаси в реални активи. Ето защо Китай е в състояние да финансира мащабни инфраструктурни проекти с дългосрочна възвръщаемост.

Икономическите интереси на Китай изискват преди всичко подsigуряване на енергоресурси, разнообразяване на източниците им и търсене на пазари за пласмент, главно на промишлени стоки. Търговията между ЕС и Китай достига €428 млрд., с постоянно положително салдо за Китай, който е най-големият доставчик на ЕС. Износът на страната за съюза достига €279,9 млрд. през 2013 г. (в *Капитал*, 2015), като 80% от тези стоки стигат по море до западноевропейските пристанища Антверп, Ротердам, Хамбург, Лондон. Насоките за търговските връзки на Китай с ЕС са зададени в разработки на Китайската академия за обществени науки (CASS) през 2003 г., които предлагат възстановяване на Пътя на коприната (в т.ч. инфраструктура – ж.п. линии, гари, пристанища, складове и пр.), който да свързва Китай и Европа по суша и по вода.

Двете възможности се разглеждат като взаимно свързани. Налице е сближаване на разходите за превоз: по море превозът на един контейнер TEU е на еднична цена от \$4000, а по суша – \$9000, с тенденция за снижаване. Нарастващото търсене на европейски луксозни стоки (напр. лимузини) в Китай вече позволява да запълват контейнерите по обратния им път, с което изгледите са цената да падне наполовина, според свидетелствата на Роналд Клейвехт, отговорникът по логистика на Hewlett-Packard за Азия (*Economist*, 2014). Успехът на начинанието има пряка връзка с успеха на Евразийския съюз, който официално започва съществуване на 01.01.2015 г. Според същия източник, влизането в сила на Митническия съюз (2010 г.) като първа стъпка от начинанието, намалява рязко броя на подкупите и протаканията по границите и улеснява обработката на товарите на територията на включените в него страни, при което пътят се съкращава с 3 до 4 дни.

China's forex hoard is bigger than the next six-largest holdings combined



Quartz | qz.com

Data: International Monetary Fund; World Bank; State Administration of Foreign Exchange

Фигура 2: Валутни запаси на водещите държави – Китай е далеч напред в подкрепянето с 4 трил. щ. дол., а ако се добави Хонконг – 4,3 трил. щ. долара.

Източник: <http://rt.com/business/221659-china-4-trillion-reserves/>

В случая се появява още едно важно съображение, освен разходите и времетраенето на морските превози. За Китай е важно предвид постепенно натрупващо се напрежение в отношенията със САЩ (стопанско, а оттам и политическо съперничество), да изведе една значителна част от търговията си извън морските пътища, контролирани от военноморския флот на САЩ – единствения с глобално разгръщане. От една страна усилията се насочват към съкращаване на пътя по море през Суецкия канал (Египет изгражда в момента нов канал, успореден на съществуващия) и към използване на гръцките пристанища, както е показано на карта 2. От друга страна се изграждат сухопътните връзки към Европа.

По суша новият Път на коприната, според китайските виждания, има три възможни направления:

1. **Първата** възможност, разглеждана от китайските плановици, е сега съществуващият т. нар. „Сибирски континентален път“ от Владивосток до Ротердам, изцяло през територията на Русия и Европа.

2. **Втората** възможност е т.нар. „Нов евразийски континентален път“ или „мост“ („New Eurasian Continental Bridge“). На китайска земя началото на този път е в Лянюнган, а трасето преминава през Средна Азия, Русия и Полша, за да стигне до Германия.

3. **Третата** възможност засега е идеен проект – пътят (най-южният от всички) трябва да започва в Шънджън и да преминава през Миянмар (бившата Бирма), Бангладеш, Индия, Иран, Турция и България.

Важно за всички засегнати страни е, че проектът предполага изграждане на „Икономически пояс“ по протежение на пътя на коприната, т.е. активно въвеждане на местните стопанства (вместо единствено плащане на транзитни такси за ползване на

Икономическо развитие

територията), в т.ч. с китайска финансова помощ (преки вложения и/или кредити). Съгласно тези планове „Икономическият пояс“ трябва да бъде изграждан постепенно, започвайки от граничните с Китай държави, докато се осъществи политически привлекателното пожелание за „Еднаква степен развитие на Запада и Изтока“ (Liu, 2013)².

ношения на стратегическо партньорство. Създадена през 2001 г. за укрепване на регионалната сигурност между Китай, Русия, Казахстан, Киргизстан и Таджикистан, тя може да улесни и изграждането на този геоекономически и геополитически проект.

На среща на високо равнище на организацията през 2012 г. Китай, който ина-

Silk Road Economic Belt and Maritime Silk Road in the making



Фигура 3 (Карта): Вариант на „Икономическия пояс“ по пътя на коприната (----) и морския „Нов път на коприната“ (.....)

Източник: „New Silk Road“ highlights China's two-speed reform, Nyshka Chandran, <http://www.cnbc.com/id/102190017#>.

По такъв начин възраждането на Пътя на коприната за Китай е свързано с укрепване на стопански и политически отношения с транзитните страни и строителство на необходимата инфраструктура. Шанхайската организация за сътрудничество (ШОС) в този контекст също се явява инструмент за възстановяването и възраждането на Пътя на коприната на територията на Централна Азия. Организацията не е голяма като брой участници, но с всеки от тях Китай установява от-

че достатъчно рядко излиза със значими идеи на международната сцена, предлага да се разшири сферата на дейност на организацията в посока изграждане на централноазиатския регион като единно икономическо пространство. Това не е много проста задача, доколкото Казахстан, Киргизия, Таджикистан и Узбекистан постоянно се опитват да лавират между Китай и Русия в опит да запазят стопанска и политическа самостоятелност и за целта дори някои от тях (напр. Казахстан, Таджикистан) премерено насърчават присъствието на САЩ там. Така или иначе стратегията на Китай в рамките на ШОС се изразява в засилване на икономическото присъствие в Централна Азия – с

² Виж също речата на китайския президент Си Дзинпин в Астана (07.09.2013): „Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future“, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml

първостепенна цел осигуряване на енергоносители, а в по-далечна перспектива – допълнително подсигуряване на достъп до западните пазари.

Инструментите за увеличаване на влиянието на Китай са три: политическо сътрудничество, търговия и инвестиции. Например, след като Узбекистан ратифицира през 2012 г. Договора за дългосрочно съседство, дружба и сътрудничество между страните от ШОС, започва бърз растеж на нефтегазовата промишленост на страната с китайска финансова помощ. Стокооборотът между Китай и страните от Централна Азия (участниците в ШОС и Туркменистан) по данни за 2011 г. достига \$17млрд., като стойността на китайския износ достига \$12,5 млрд. (Saipov, 2012)

2.2. Новият път на коприната между Русия и Китай

Желанието на Русия е ударението да падне върху „Сибирския континентален път“ от Владивосток до Ротердам. В отношенията с Китай винаги е налице и напрежение, породено от засилващото се китайско присъствие в страните от Средна Азия, бивши участници в СССР. Намирането на точно сечение в интересите на двете държави в региона е главна задача за техните дипломации, като трудно осъществяването на равновесие зависи от колебанията в международната стопанска и политическа конюнктура (войната в Украйна, стопанските трудности на Русия през 2014 г. и др.) и вмешателството на външни сили, преди всичко САЩ. (Впрочем страхът от възможен китайски контрол върху богатствата на Средна Азия е достатъчно разпространен и в ЕС.) Надеждата на Русия за засилване на преговорните позиции е в успеха на Евразийския съюз, докато плановете постепенно се конкретизират.

От руска гледна точка е важно покрай традиционните сравнителни преимущества (нефт, газ, метали и др. суровини) да се използва и останалият досега встрани от вниманието руски транзитен потенциал. Бурното развитие на Югоизточна Азия увеличава стокообмена ѝ с Европа, като пътят с пресичане на най-малко граници минава през Русия. Благодарение на наследените от СССР ж.п. връзки (Дружба-Алашанкоу) транспортен коридор от Китай към Европа без друго съществува. През Туркестано-Сибирската магистрала, построена в периода 1926-1931 г., композициите се отправят към Русия, а оттам през Беларус в Европа. От 2013 г. работи още един маршрут, Жетиген-Хоргос (в КНР), който, въпреки желанието на Китай, е изграден по руския железопътен стандарт. Наличната транспортна инфраструктура обаче трудно обслужва тези транспортни потоци, поради което засега е по-изгодно голяма част от стоките от Япония или от пристанищата на Китай да се превозват по море, заобикаляйки Африка или минавайки през Суецкия канал, към европейските пристанища. Даже стоките, предназначени за европейската част на Русия, често пътуват не през транссибирската железница, а навлизат в нея през пристанището на Санкт-Петербург. Общият интерес на Русия, Китай, Япония (Южна Корея, Виетнам?) е очевиден.

От пролетта на 2014 г. Русия и Китай обсъждат „Икономическия пояс по Пътя на коприната“, без да са подписани още официални документи. В действителност става дума поне за два съвместни перспективни транспортни проекта. Първият е за своеобразен „Северен морски копринен път“, т.е. усвояване на Северния ледовит океан. Сметките показват, че през руска Арктика корабите пътуват малко над месец и спестяват около 5000 морски мили. Вторият проект предвижда превоз на товари в Европа по железница

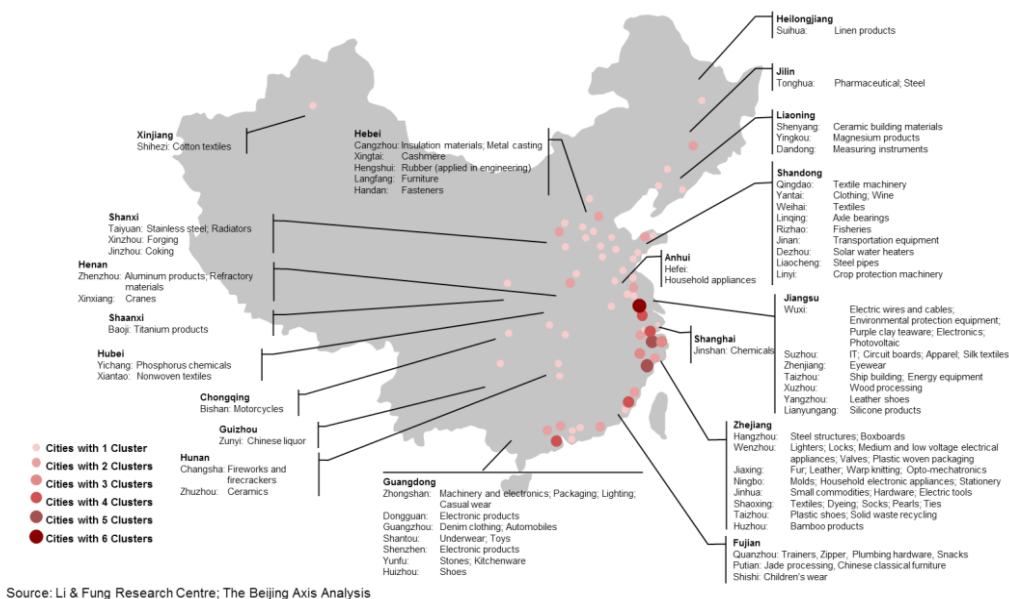
Икономическо развитие

през Казахстан и Русия (Оренбург, Казан, Москва, Петербург). Покрай сухоземния „път на коприната“ трябва да възникне икономическа зона за изпреварващо развитие — за сметка на развитието на транспортни връзки, складове, поддържаща промишленост и пр. свързани дейности. (Точно това, от което се нуждае и България.) Република Татарстан в границите на Руската федерация (РФ) например очаква чрез този проект да бъде построена високоскоростната, вече планирана, ж.п. линия „Москва-Казан“. Крайният резултат ще бъде свързването на Пекин с Москва чрез скоростна железница. Освен финансови средства китайците са в състояние да предложат и технологии — на основата на сътрудничество с Alstom, Kawasaki Heavy Industries, Bombardier и Siemens те вече разполагат със собствени разработки, позволяващи пътува-

Доколкото проектът е много по-машабен от строителството на тръбопровода „Силата на Сибир“, за който Китай и Русия вече имат споразумение, за неговото осъществяване ще са необходими може би повече от десет години (според коментарите в руската преса (Кнобель, 2014), но – от друга страна, той може да зададе посоката на развитие на участниците в него за целия XXI в. (Япония напр., освен друго, има какво да предложи в областта на високоскоростните железници.)

2.3. Новият път на коприната през Средна Азия

Тъй като центровете на китайската промишленост се придвижват на Запад към вътрешността на страната (виж картата), пътят на произведенията ѝ до европейския пазар се удължава.



Фигура 4 (Карта): Преместване на китайската промишленост от крайбрежието на Запад – към провинциите Хънан, Шанси, Хубей, Чунцин, Гуейджоу, Синдзян

Източник: <http://www.chinasourcingblog.org/Industrial%20Clusters.png>

не от Пекин до Шанхай за пет часа и от Пекин до Гуанджоу за осем часа (вм., съответно, за 24 и 36 ч.).

Достигането по суша на китайските пристанища и последващото плаване до пристанищата в Европа вече отнема 60 дни.

За бързоликвидни стоки с малки размери и тегло (напр. битова електроника) времето е от голямо значение и такова забавяне е неоправдано. За разположените на Запад китайски промишлени центрове трасето на „Новия евразийски континентален път“ е предпочитано като по-кратко, а раклоненията му преминават и през страни с по-слаби преговорни позиции. То вече се използва частично за превози на стоки с малки размери и тегло и висока единична цена – електроника, електротехника, автомобили и части и пр., както е споменато по-горе. По него през октомври 2011 г. е осъществен първият превоз между Чунцин (Централен Китай) и Дуйсбург – през Казахстан, Русия, Беларус и Полша до Дуйсбург в Германия, с оператор DB Schenker. Разстоянието от 10 800 км се изминава за 14 дни. През 2012 г. товарен влак свързва Ухан с Прага, а от 2013 г. съществува редовна връзка между Ченгу и Лодз в Полша. През същата година е осъществена и връзката между Чунцин и Хамбург. Разстоянието от 10 214 км през Казахстан, Русия, Беларус

ният оператор „КТЖ“ работи по повишаване на средната скорост на влаковете от 900 на 1200 км за денонощие с намерение да изпраща по три композиции седмично към Германия. А това, така или иначе, е само началото.

От китайска гледна точка прокарването на Новия път на коприната през Средна Азия е икономически проект, който трябва да ускори развитието на западните провинции на Китай (накъдето се премества центърът на промишленото производство), но той има за по-висока цел „изграждане в региона на комплексни стопански, политически и хуманитарни връзки.“ (Первухин, 2014) (Чжао Хуашен, директор на Центъра за изучаване на Русия и Централна Азия на Фуданския университет в Шанхай).

Съсредоточавайки се върху Средна Азия, в т.ч. Иран, Китай влиза в конкуренция със САЩ, които се стремят да „придърпат“ трасето в Южна посока.

В този смисъл се поставя въпросът доколко тежестта на Китай – стопанска и военнополитическа, може да бъде уравновеся-



Фигура 5 (Карта): Варианти на новия път на коприната през Средна Азия – Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, (Иран или Каспийско море?), Турция

Източник: www.europe-china.kz

и Полша е изминато за 17 дни, с 30 по-малко в сравнение в морския превоз. Операторът, „DB Schenker“, планира да товари по една композиция с 40 до 60 20-футови контейнера седмично през 2015 г. (Knowler, 2014). Казахстан също влага усилия в тази посока – държава-

вана и доколко отделните страни биха били в състояние да защитават интересите си в него. Например партньорът на Русия в Евразийския съюз – Казахстан, предлага отклонение на пътя с предложение от страна на президента Назърбаев към китайските

Икономическо развитие

инвеститори да реализират допълнителен проект „Казахстан – Път на коприната“, с ясна цел Казахстан да се превърне в ключов транзитен възел в региона.

Засега големият транзитен поток, на който разчита Казахстан, не се получава, но Китай държи да има алтернатива на морските пътища в случай, че (примерно) сомалийските пирати отново прекъснат съобщенията. Очевидно е, че разногласията са неизбежни, но вероятно не толкова големи, че да осуетят начинанието. Проектът не предвижда едно-единствено трасе, въпросът е кои трасета да поемат основната тежест. В Русия си остават опасенията, че централноазиатските страни влизат в сферата на влияние на източния си съсед, отдалечавайки се от северния такъв. Притесненията са, че китайците са на път да създадат коридор – автомобилен и железопътен, от Гуанджоу до Амстердам, заобикаляйки изцяло Русия. Единият вариант е трасе, което достига Каспийско море, пресичайки териториите на три държави: Киргизстан, Узбекистан и Туркменистан.

Ръководителят на Китай Си Дзинпин по време на обиколката си в Средна Азия през 2013 г. договаря сделки с участие на китайски инвеститори на сума повече от \$60 млрд. с цел да „преодолее логистичната безизходица в Азия“, както заявява година по-късно (08.11.2014):

- В Узбекистан – 31 споразумения за \$15,5 млрд. за добив на нефт, газ и злато;
- В Туркменистан – 8 споразумения за \$7,6 млрд. за добив на газ;
- В Киргизстан – 8 споразумения за \$5 млрд. за добив на газ и строителство на нов газопровод;
- В Казахстан китайската компания China National Petroleum Company (CNPC) закупува 8% от акциите на нефтен консорциум, разработващ добива на нефт в Каспийско море, на стойност \$5 млрд. и гр.

Ударението пада върху доставките на енергоносители. Доставките се извършват по тръбопровода „Средна Азия - Китай“, който трябва да достигне капацитет от 55 млрд. м³ през 2015 година.



Фигура 6 (Карта): Тръбопровод „Средна Азия - Китай“ – Казахстан, Узбекистан, Туркменистан
Източник: <http://libyaproject.blogspot.com/2012/06/chinese-energy-infrastructure-in.html>

Основният източник си остава Туркменистан. Въпреки значителните запаси, износът от Казахстан и Узбекистан засега е незначителен, както личи от диаграмата.

ион, Китай) – Ош (Киргизстан) – Андижан (Узбекистан) е забавен заради опасенията, че китайският стандарт (еднакъв с европейския) би позволил бързо прехвърляне на



Фигура 7: Доставки на енергоносители от Средна Азия на Китай – Туркменистан (в синьо) с над 80% от целия обем

Източник: <http://interfaxenergy.com/gasdaily/article/11384/turkmenistan-gas-exports-to-china-on-the-rise>

В добавка към това в Киргизстан и Таджикистан китайците активно строят железни и автомобилни пътища, които обслужват техния износ в западна посока. Русия се надява да не изпусне контрола върху събитията чрез активизиране на Евразийския съюз, в т.ч. с привличането към него не само на Киргизстан, но и на Таджикистан. Нейната цел е да не допусне товаропотока да премине, поне в значителната му част, през територията на бившите съветски републики. Например чисто техническият въпрос за ширината на междурелсието на железния път се решава в зависимост от стопанската и политическата конюнктура. Предложената от Китай през 1996 г. линия Кашгар (Синцзян-Уйгурски автономен ра-

китайски войски в случай на криза – обстоятелство, притеснително както за въпросните държави, така и за Русия.

Особено уязвима държава е Киргизстан – страна с много слаба и зависима икономика, с етническо напрежение, трудни отношения със съседите (преди всичко Узбекистан), трудно балансираща между Русия, САЩ и Китай. Сложно е да се прецени дали строителството на стратегически железен път с китайски средства срещу концесия за добив на минерали по трасето няма да дестабилизира страната допълнително – пътят в действителност ще откъсне югоизточната част от страната (Ош), населена с узбеки, от столицата Бишкек, която и понастоящем трудно контролира

Икономическо развитие

това етническо малцинство. При всички случаи осъществяването на проекта е свързано с решаването на големи политически проблеми и запазването на суверенитета на страните – участници, е водещо съображение.

Неясна е и осъществимостта на проекта в Узбекистан. Ръководството на страната не бърза да определи позицията си. От една страна е надеждата за продажба на собствени стоки в Азиатско-Тихоокеанския регион, от друга – опасенията, че линията ще бъде едностранно натоварена и китайските стоки ще влизат в Узбекистан, но движение в обратна посока няма да има. (Разбира се, основният замисъл е да се свържат пазарите на Югоизточна Азия и Европа, като рентабилността ще зависи главно от способността на Европейския съюз да изнася стоки на Изток. В случай на успех основната облага за узбекската икономика, както и за останалите транзитни страни, ще идва от обслужването на товаропотока.)

С Туркменистан неяснотите са по-малко – четвърта в света по запаси от природен газ, страната е редовен доставчик на Китай (2,3 млрд. куб. м газ за май 2014 г.³), който заедно с Русия е главен търговски партньор. Заради липсата на обща граница горепосочените съображения, свързани със сигурността, не играят роля.

Алтернативен маршрут на Юг предлага и Таджикистан, но заради високопланинския терен това е трудно от технологична гледна точка, а и трудно за обосноваване от стопанска. Такъв маршрут би имал смисъл ако премине южно от Каспийско море и изключи прекосяването му, но тогава трябва да бъдат включени и териториите на Афганистан и Иран. Иран засега не участва в такива проекти, а Афганистан трудно

ще излезе от политическите си трудности в обозримо бъдеще.

2.4. Турция, кавказките републики и Новият път на коприната

В условията на стопански подем през последните 15 години Турция с стреми да се превърне в ключов посредник при превоза на енергоносители и всякакви други товари в посока на големия пазар на Европейския съюз, с когото по същество е интегрирана чрез митнически съюз. Благодарение на стопанските си успехи страната е в състояние сама да финансира инфраструктурни проекти, което ѝ позволява да управлява активно посредническата си роля и да извлича максималното от географското си положение.

Вариант на пътя, който има най-голямо значение за България, е планираната от Китай трансконтинентална железопътна магистрала като разклонение на "Новия евразийски континентален път", която от Каспийско море преминава в Азербайджан, Грузия и Турция.



Фигура 8 (Карта): Турският участък от трансазиатската железница: Карс-Огрин

Източник: http://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Asian_Railway

В момента върви усилена работа по изграждането на турската част от трасето. В чест на 90-тата годишнина от основаването на република Турция под Босфора е изграден ж.п. тунел „Мармарау“ (открит на 29 октомври 2013 г.), който свързва европейската с азиатската част на Истанб-

³ Данни на китайската митническа служба, цитирани от „Natural gas daily“, <http://interfaxenergy.com/gasdaily/article/11384/turkmenistan-gas-exports-to-china-on-the-rise>

ул. Той е важна част от изграждането на скоростния железен път, който трябва да свърже китайското крайбрежие с (възможно) Испания или Великобритания.

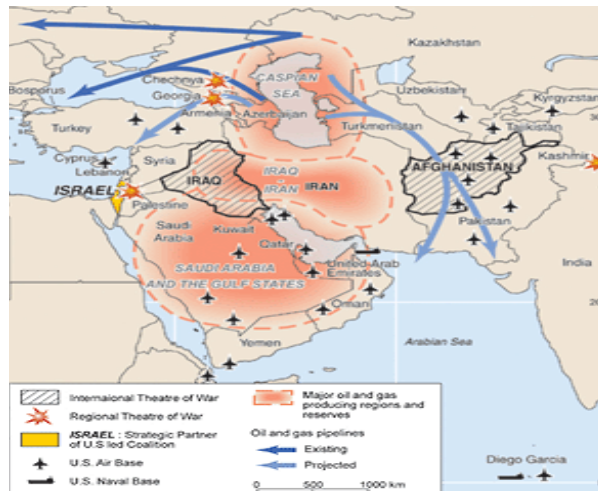
От 2010 г. върви изграждането на участък от Одрин до Карс, разположен близо до границата с Грузия. Разстоянието от 1500 км трябва да се изминава за 8 часа. Интересът на Китай личи в обещанията за финансиране с \$35 млрд. Продължението на линията в посока Средна Азия минава през Грузия и Азербайджан. Там за основа на проекта служи железопътната мрежа, изградена още от Руската империя. (Линията между Тбилиси и Баку е построена още през 1883 г.) След разпада на СССР единната система на превозите в Закавказието се разпада заради конфликта около Нагорни Карабах и войната между Абхазия и Грузия. При положение, че Турция поддържа Азербайджан в конфликта с Армения, на дневен ред са проекти за строителство и обновление на магистрала (Карс-Баку, 826 км.) в обход на Армения, с максимална скорост на движение 120 км/ч.

Проектът се бази заради политически усложнения – войната между Русия и Грузия през 2008 г., а също и опитите на Армения да избегне изолацията, предлагайки алтернативни маршрути през своята територия. Има и технологически трудности – Турция и Китай използват европейско междурелсие, но в страните от бившия СССР ширината си остава по-голяма и се налага създаване на специална станция за смяна на талигите – с неизбежните забавяне и оскъпяване на превозите. Освен това се налага и обновяване и разширяване на пристанищата, обслужващи превоза през Каспийско море – Баку и Туркменбаши (бивш Красноводск в Туркмения), или алтернативният казахстански Актау. Засега не са обявени намерения в това отношение и от двете правителства, които вероятно и тук ще търсят финансиране от страна на Китай.

2.5. САЩ и Новият път на коприната

Своя стратегия за нов „Път на коприната“ имат и САЩ, които продължават да са единствената глобална сила, която има интереси и е в състояние да ги защитава практически във всяка точка на земното кълбо. Значението на Средна Азия в американската стратегия е описано още от Бжежински („Голямата шахматна дъска“), където вниманието се насочено към т.нар. „Евразийски Балкани“ (1998). Голямата цел на САЩ продължава да бъде предотвратяване на възможността ресурсите на Евразия да бъдат обединени под нечие водачество и използвани в глобално противопоставяне. Конкретна цел винаги е бил контролът върху транспортните възли и пътища, като частен случай е интересът към находищата на енергоносители в бившите съветски републики в Средна Азия и достъпът до тях. По отделни въпроси стратегията на САЩ се покрива с намеренията (и по-малко с действията) на ЕС, но пълна съгласуваност не се наблюдава. (ЕС поначало не е активен в Средна Азия след началото на кризата от 2008 г., като е трудно да се определи дали липсата на свободен капитал се отразява на липсата на стратегия или е обратното.)

Понастоящем САЩ имат (почти) невъзможни за изпълнение ангажменти в Афганистан и Ирак, водят ново „издание“ на Студената война срещу Русия, продължават започнатата още през 1980 г. конфронтация с Иран, отчитат все по-чести разминавания със стратегическия си съюзник Турция и се притесняват от растящите възможности на Китай. За осъществяване на стратегията си Щатите разчитат на повече или по-малко надеждни военни опорни точки (военновъздушни бази) в Киргизстан и Узбекистан от дотук обсъжданите държави, а също така и на икономическо присъствие – *Shevron* е главен инвеститор в добива на нефт и газ в Казахстан.



Фигура 9 (Карта): Военни бази на САЩ в Близкия изток и Средна Азия (в червено са областите с най-големите находища на въглеводороди)

Източник: Eric Waddell, *The Battle for Oil*, Global Research, 2003

Правителството на САЩ – в стремежа си да не изпусне събитията от контрол, разработва своята концепция за „Път на коприната“ (Starr, 2011)⁴, насочена към развитие на икономическите и търговски връзки между страните от Южна и Средна Азия, с ударение върху Афганистан (Starr, 2011). Ключови проблеми пред осъществяването на стратегията от гледна точка на САЩ са търговията с наркотици, другите видове престъпност и нелегалната миграция от територията на Афганистан, но към тях се добавят и:

- разпространението на радикален ислям в региона, в т.ч. на територията на Киргизстан и Казахстан;
- отсъствието на геополитическо единство в региона (замисълът е САЩ да успеят да го наложат);
- идването на власт в Близкия Изток на ислямистки режими и засилване на нестабилността;

- нерешеността на въпроса за териториалните води в Каспийско море и противоречията в енергийната политика в Близкия Изток.

До началото на сблъсъка с Русия заради кризата в Украйна осъществяването на тази концепция не изключва, а дори разчита на поддръжката на Русия, Китай и даже Иран, що се отнася до транспортни и търговски начинания в Афганистан. При все това се обосновава водачеството на САЩ като най-голям инвеститор региона – в интерес на геополитическата и икономическата стабилност. Ключова е ролята на Афганистан като търговски и транспортен център, но за стабилизацията на тази гържава е нужно сътрудничеството на всички останали страни. Концепцията на Фредерик Стар изхожда от следните предположения:

- Разнообразяването на възможностите за транзит отговаря на интересите на всички средноазиатски държави;
- В транспортно-логистичната мрежа могат да бъдат обхванати следните страни от бившия СССР – Узбекистан, Таджикистан, Киргизстан, Казахстан, РФ, Азербайджан, Грузия и Украйна (пред-

⁴ „The New Silk Road“, предложена от проф. Фредерик Стар, председател на Института за Средна Азия и Кавказ, университет „Джонс Хопкинс“, заедно с вашингтонския Център за стратегически и международни изследвания, <http://www.silkroadstudies.org/staff/item/13029-s-frederick-starr.html>

вид събитията от 2013-2014 г. очевидно това не е на дневен ред);

- Възможно е партньорство с Русия и Китай като важни регионални играчи, с възможности и интереси за умиротворяване на Афганистан;
- Възможно е нормализиране на отношенията между Киргизстан и Узбекистан;

Тази концепция обаче залага на извеждане на „Пътя на коприната“ в южно направление – към Пакистан и Индия, в крайна сметка и към Индийския океан. Важен инфраструктурен проект в случая е например тръбопроводът „Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия“ (ТАПИ), както и високоволтови електропроводи, свързващи Средна Азия, Афганистан, Северен Пакистан и Индия. В доста по-далечна перспектива Афганистан може да се върне към ролята си от Средновековието – на кръстопът, свързващ Китай и Югоизточна Азия, Южна Азия, Близкия Изток и Европа. Предимството на този вариант на пътя е, че включва и Индия с нейния нарастващ потенциал, с очакване, че към 2015-16 г. Индия ще изнася по суша стоки за Близкия Изток и Европа в размер на \$100-120 млрд. В случая надежди се възлагат на новите пристанища на Туркменистан на Каспийско море, чрез които от Афганистан товарите могат да достигнат Азербайджан и в крайна сметка до Черно море.

3. Новият Път на коприната в района на Черно море

От гледна точка на България интерес представляват всички варианти на пътя, които минават през нашия регион. Предвид гореописаното е очевидно, че част от превозите със сигурност ще минават през него. Стопанската и политическата конюнктура ще определят колко голяма ще бъде тази част, но при изключително свитото българско стопанство включването в някои от възможните трасета със сигурност ще се почувства осезаемо.

Съдейки по споменатите вече документи, Черно море е ключова крайна точка в плановете на Китай за достъп до пазарите в Европа. През 2013 г. китайското ръководство включва Крим в тези плановете. Полуостровът е посетен от китайски предприемачи, проучващи възможността да се построи на брега на Черно море дълбоководно пристанище, позволяващо да се преразпределят товарите пътуващи от Изток към Европа. Географското разположение на полуострова на пътя на евразийския товаропоток (\$1,1 трил. към 2011 г. по оценка на украинското правителство, с тенденция към годишен прираст от 10%) позволява изграждането на голям логистичен възел и решаване на проблемите с безработицата, бедността и пр. По време на работно посещение на тогавашния президент на Украйна Виктор Янукович в Пекин е подписано предварително споразумение за строителство на дълбоководното пристанище „Крим“, както и за реконструкция на рибарското пристанище в Севастопол, на обща стойност над \$3 млрд., за китайска сметка. Предвижданят годишен товарооборот е за 150 млн. т, а съкращаването на досегашния път достига 6000 км. Предвид развоя на събитията там през 2014 г. е очевидно, че тези плановете ще бъдат забавени до уреждането на кризата в Украйна (което може да отнеме доста време), но така или иначе даденостите на Крим не могат да бъдат пренебрегнати.

В посока оползотворяването им е и намерението да бъде изградена скоростна железница, отново с китайско финансиране и технологии, свързваща Букурещ с Яш и Кишинев. Става въпрос за железен път, позволяващ максимална скорост от 350 км/час. Според изказването на румънският правителствен ръководител Виктор Понта средната стойност от \$20 млн. за километър е достатъчно висока, но това се явява пилотен проект за цяла Централна и Източна Европа и за Румъния е важно да стане водеща страна в това отношение. Такава отсечка, всъщност част от отдавна обмисления *Черноморски магистрален пръстен*

би имала повече смисъл, ако бъде продължена до Крим през територията на Украйна. (Осъществяването на такива планове обаче отново минава през трайно уреждане на кризата в Украйна, от което Китай изглежда обективно заинтересован, без да е активно замесен.)

Румъния има съзнание за значимостта на китайските планове и за собствените си интереси при тяхното осъществяване. На конференция, организирана от института Аспреп през 2013 г., министърът на икономиката Константин Нита заявява намерения да превърне страната си в „стратегичен регионален възел“ (Нита, 2013) в стопанските връзки между Европа и Азия, използвайки нейните енергийни и други ресурси, в т.ч. и географското ѝ положение. За целта Румъния ще търси разширяване на сътрудничеството с Китай, Индия, Азербайджан, Казахстан и Грузия, което „още не отговаря на очакванията и възможностите на Румъния.“ (Нита, 2013). Когато става дума за гаденостите, с които страната разполага, това е на първо място каналът „Дунав-Черно море“ и пристанището на Констанца, строени по време на социализма. Пристанището има капацитет по-голям от капацитета на Варна и Бургас, взети заедно, и позволява чрез споменатия канал стоките да стигнат по вода до стопанския център на ЕС – Германия. В обратната посока действа ферибот с висок капацитет от Констанца до Истанбул, а магистралата Будапеща-Крайова-Букурещ-Констанца трябва да отклони азиатските превози от грузинското пристанище Поти за сметка на Бургас и Варна.

3.1. Морският Нов път на коприната и разширеният Черноморски регион

Както е показано от Карта 2 (виж по-горе), морският вариант на изграждащата се първа мащабна търговска връзка на Китай с Централна и Западна Европа включва страни, които условно влизат в ЧМР, по-точно в разширения му вид. Китайските намерения са отразени в доку-

мента „Central and Eastern Europe in Building the Silk Road Economic Belt“ на Китайската академия за обществени науки. През 2014 г. Китай започва изграждане на нова и обновяване на съществуваща железопътна инфраструктура в Албания, Босна и Херцеговина, Македония, Сърбия и Черна гора, в т.ч. чрез доставки на локомотиви, вагони и релси, в момент, в който ЕС преживява стопанска и политическа криза и не е в състояние да подпомага финансово страните от региона. Т. нар. Западни Балкани имат неясни изгледи за членство в ЕС, но имат облекчени условия на търговия с него и предлагат пряк път до централната му част, а изискванията на Съюза, напр. при обществените поръчки, не се прилагат и това улеснява китайските инвестиции.

Отделно в тази стратегия стоят страните от ЦИЕ – китайската дипломация включва в нея трите прибалтийски страни Естония, Латвия и Литва и петте централноевропейски Полша, Словакия, Словения, Чехия и Унгария, търговията с които за 2013 г. достига \$52 млрд. (в. *Капитал*, 2015). Трябва обаче да се има предвид, че Китай много гържи на добрите отношения със споменатите страни, като при това поддържа съответните „досиета“ на държавите, които съответно описват и поведението им отпреди 1990 година. Трябва да се отбележи посочването на Чехия в документа „Central and Eastern Europe in Building the Silk Road Economic Belt“ като страна, преодоляваща проблеми в отношенията с Китай: „Even countries which previously had problems with China, such as the Czech Republic, are showing signs of improving bilateral relations. („Дори страни, които по-рано имаха проблеми с Китай, като напр. Република Чехия, показват признаци на подобряване на двустранните отношения.“ – бел. рег.)”

Споменаването в същия документ, че между април 2013 и януари 2014 г. в Лодз са пристигнали 33 влака от Ченду с обща стойност на товара от \$90 млн. (в. *Ка-*

питал, 2015), показва какъв е китайският подход в помощ на държавите, с които поддържа добри отношения. **В този смисъл за България е важно да презгледа собствено то си „досие“, в което е отбелязано, че тя е първата, признала официално КНР, но са налице и някои трудно обясними от гледна точка на националните интереси противопоставяния по текущи въпроси.**

Включването на страните от Югоизточна и Централна Европа в „Икономическия пояс“ зависи до голяма степен и от тяхната активност и уменията да съчетаят ограниченията, налагани от текущо или очертаващо се членство в ЕС, със защитата на националните си интереси. При успех те могат да се превърнат не просто в транзитни страни, а в част от веригата за създаване на нова стойност на китайския пазар – доработка, разпространение, маркетинг, налагане като търговски марки на идващите от Далечния изток изделия! Най-конкретни очертания този „Икономическия пояс“ добива по вече разработваното продължение на споменатия морски път. Общият замисъл предполага изграждането на скоростна връзка с голям капацитет между гръцкото пристанище Пирей и Будапеща, откъдето товарите могат да продължат във всички направления, както е показано на картата (фигура 10).

Гърция е отправната точка на тази връзка. Тя предлага най-близките до Суецкия канал пристанища. Отделно от това разполага с най-големия търговски флот в света (16,2 % от всички кораби плават под гръцки флаг), който доставя 60% от внесените от Китай горива и суровини, като в замяна гръците са най-големите клиенти на китайските корабостроителници („Wall Street Journal“). В условията на непреодолима дългова криза гръцката държава посреща с готовност китайските инвестиции – за два от трите контейнерни терминала на пристанище Пирей китайското държавно предприятие COSCO плаща през 2009 г. почти €5 млрд. за 35-годишна концесия.

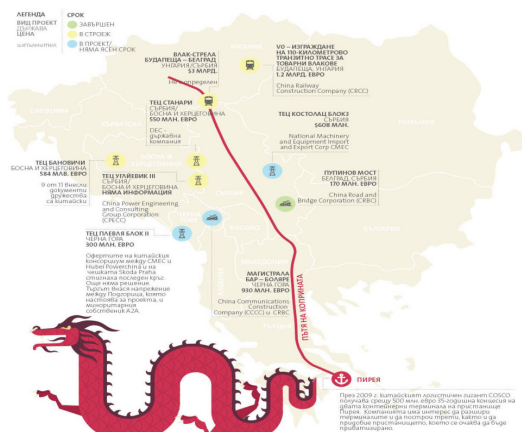
По горепосочената схема прекият път до Централна Европа (Унгария) продължава през Македония и Сърбия, като от полза е унаследената транспортна инфраструктура на бивша Югославия. Изборът на Китай е улеснен от традиционно добрите отношения със споменатите страни още от времето на Студенатата война, а също и от хроничния недостиг на капитал в региона, за който през 2012 г. китайското правителство отпуска кредитна линия от \$10 млрд. за развитие на инфраструктура, нови технологии и зелена енергия в страните от ЦИЕ. Освен финансиране (при годишни лихви 2-2.5%, при срок на погасяване до 25 години и с петгодишен безплатен период) Китай предоставя и изпълнители на проектите: китайски държавни строителни фирми изграждат и осъвременяват железни и други пътища, електроцентрали, логистични възли и мостове. По тази схема се изпълнява най-големият строителен проект на Китай в Югоизточна Европа – вторият мост над Дунав в Белград.

По същия начин трябва да се реализират договорените от китайския министър-председател Ли Къцян и ръководителите на Сърбия и Унгария свръхскоростна железница трасе и автомагистрала от Пирей до Будапеща. Замисълът е след 2017 г. пътят на китайските стоки до Европа да се скъси със седем дни от 24 настоящем. Разклонение на тази отсечка през Черна гора трябва да свърже Белград с адриатическото пристанище Бар, с възможност за пряк достъп до Италия.

3.2. България и Новият път на коприната

При пръв прочит България изглежда в благоприятна позиция да се възползва от възможностите, които предлага Новия път на коприната. Разположена в центъра на Балканския полуостров, страната ни представлява кръстовище между Европа и Азия (Близкия и Далечен Изток). През територията ни минават пет от десетте главни общоевропейски коридора, в т. ч.: №4 – Будапеща-София-Истанбул (Солун), №7 – Дунавският воден път

Икономическо развитие



Фигура 10 (Карта): Сухопътна връзка „Пирея-Будапеща“

Източник: „Година на балканския дракон“, „Капитал“, 16.01.2015 г.



Фигура 11 (Карта): Общоевропейски транспортни коридори и България

(с внимание към коридори No 4, 8 и 10)

Източник: <http://bg.wikipedia.org/wiki/File:Paneuropetransport.png>

(с възможност за пряка връзка с Черно море по линията Русе-Варна) и №8 – Бургас (Варна)-Скопие-Тирана-Драч (Вльора). От гледна точка на въздушните превози центърът на България е сравнително равно отдалечен от градове като Марсилия, Женева, Франкфурт, Воронеж, Тбилиси, Кайро, Триполи и Тунис.

С две черноморски пристанища, две летища (летището край Бургас е с най-много слънчеви дни в цяла Европа) и възможности за изграждане на преки връзки в посока Запад (Бургас-Вльора), Югозапад и Северозапад страната ни би могла да се превърне в значим логистичен възел с развитие на всички преки и съпътстващи дейности по превоз, складиране и обработка на товари. При незначителната си промишленост, слабопроизводителното селско стопанство и достигнал тавана си туризъм, именно логистиката може да даде на България една благоприятна специализация в разделението на труда на вътрешния пазар на ЕС.

За съжаление за изминалите 25 години българските правителства доказват,

че не могат да преценяват правилно и да отстояват интересите на България в дългосрочни международни начинания със значим стопански ефект. В случая с възстановяването на *Пътя на коприната* България не е осигурила присъствието си в нито едно направление. При енергийните доставки късогледата политика (по-скоро липсата на политика) води дотам, че България е на път да изгуби напълно ролята на транзитно трасе и разпределителен възел – неумение (нежеланието?) за истинско договаряне имат за резултат пренасочването на газовите доставки за Турция („Син поток“) и, както се очертава, за целия ЕС („Турски поток“) през турска територия със съответните такси (възможни) преференциални цени. **Провалите в случая създават пред възможните стратегически инвеститори образа на България като ненадежден партньор.**

Същото важи за неосъществените проекти по обсъжданите от десетилетия транспортни коридори, част от които

имат статут на „общоевропейски“. Почти нищо не е направено за изграждането на връзката „Бургас-Вльора“, която трябва да отведе доставките по *Пътя на коприната* право към пазара на третата по големина икономика в ЕС – Италия. Алтернативата на румънските намерения би могла да бъде връзката „Варна-Русе“, но тази възможност не изглежда осъществима предвид малките в момента възможности и на двете пристанища, както и лошото състояние на железния път и неговия оператор – БДЖ. Няма данни да е обсъждано сътрудничество с Китай, в т.ч. и финансиране, в тази насока.

По коридора, който трябва да свързва река Дунав с Бяло море (Видин-София-Кулата-Солун), също се работи без цялостна стратегия, като работата зависи от конюнктурни промени и също не включва китайски участие. Според оценки на специалисти за пълното изграждане и съвременяване на еврокоридорите на българска територия са необходими около \$5 млрд. (Русев, 2004) – сума, която една активна и ефективна дипломация би следвало да може да осигури.

Такава обаче е по-скоро дипломатията на съседните на България страни, които вече две десетилетия отклоняват товаропотоците към по-качествените и по-сигурните пътища, пристанища, гари, складове и пр. на своя територия. Както е посочено по-горе, Румъния се опитва да пренасочи коридор №4 към Констанца. Сърбия залага на посочения горе вариант на №10 към Солун и Пирея, като продължава да отлага изграждането на магистралата между София и Ниш заради „трудния терен“. А липсата на добра връзка между България и Сърбия означава, че просто не може да бъде посрещнат от наша страна очертаващия се голям поток от товари през Истанбул. Със средства, осигурени от ЕС, Гърция изгражда „Виа Игнатия“, който дублира коридор №8, но по на юг – изцяло на гръцка територия. Съществува опасност при изграждането на сухопътната връзка

„Пирея-Будапеща“ (успоредна на коридора „Дунав-Бяло море“, част от коридор №4) България да бъде заобиколена отвсякъде и да не успее да се възползва от географското си разположение. Най-прекият път от Истанбул до Централна Европа (Виена) е старият римски път „Виа милитарис“, но сегашното състояние на инфраструктурата и, което е по-важно, на компетентността и волята на политическото ръководство на страната ни, вероятно ще насочат главната част от трафика през вече изградения тунел под Босфора, през гръцка територия по „Виа Игнатия“, до споменатата връзка „Пирея-Будапеща“. **Получава се парадоксът страните от „разширения Черноморски регион“ да „придърпват“ към себе си товарни потоци, които изобщо няма да минат през Черно море и черноморската страна България, въпреки очевидните ѝ географски предимства!**

Кризата от 2008 г. почти съвпадна по време с влизането на България в Европейския съюз. Българските професионални политици се оказват психологически неподготвени да воюват за изгодна международна специализация на страната ни, както в рамките на Вътрешния пазар на ЕС, така и при откриващите се нови възможности при пренареждането на икономическата карта на света, ускорено от същата тази криза. **Превръщането на България в „енергиен център на Балканите“ е провалено без сериозна оценка на рисковете и възможностите. А обсъждането на възможността България да се превърне в логистичен възел, обслужващ обмена между Европа и Азия никога не е излизало извън стереотипните заклинания за „изгодното географско разположение“.**

Цитирани източници:

Бжежински, Зб., 1998. Голямата шахматна дъска, София, „Обсидиан“.

(Bzhezinski, Zb., 1998. Golyamata shahmatna daska, Sofia, „Obsidian“)

- В. *Капитал*, Годината на балканския гра-
кон, 16.01.2015.
- (V. *Kapital*, Godinata na balkanskia drakon,
16.01.2015)
- Кнобель, А., 2014. „Шелковий път“ выгоден
всем, 16.04.2014, Правда. Ру, <http://m.pravda.ru/news/economics/16-04-2014/1204739-knobel-0/>
- (Knobel', A., 2014. „Shelkovyy put“ vygo-
den vsem, 16.04.2014, Pravda. Ru, <http://m.pravda.ru/news/economics/16-04-2014/1204739-knobel-0/>)
- Huma, 2013, <http://www.energyworldmag.com/03/10/2014/romania-regional-hub-on-new-silk-road/>
- (Nita, 2013, <http://www.energyworldmag.com/03/10/2014/romania-regional-hub-on-new-silk-road/>)
- Первухин, В., 2014. „Новый шелковый путь“,
http://www.google.bg/url?url=http://www.energystrategy.ru/press-c/source/Pervuhin_ep_3-14.doc&rct=j&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ei=O2F8VJ2EM4bFygOo6ILQBQ&ved=0CCMQFjAD&u sg=AFQjCNGTX2-jlwRhD6F7MRqZinVHA10zzg
- (Pervukhin, V., 2014. „Novyy shyolkovyy put“,
http://www.google.bg/url?url=http://www.energystrategy.ru/press-c/source/Pervuhin_ep_3-14.doc&rct=j&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ei=O2F8VJ2EM4bFygOo6ILQBQ&ved=0CCMQFjAD&u sg=AFQjCNGTX2-jlwRhD6F7MRqZinVHA10zzg)
- Русев, М., 2004. Транспортната блокада
на България, „Геополитика“, 29 Маѝ 2004,
<http://geopolitica.eu/spisanie-geopolitika-broi-1-2004/4-transportnata-blokada-na-balgariya>
- (Rusev, M., 2004. Transportnata blokada na
Bulgaria, „Geopolitika“, 29 May 2004, <http://geopolitica.eu/spisanie-geopolitika-broi-1-2004/4-transportnata-blokada-na-balgariya>)
- Communication from the commission to the
council and the European parliament „Black
sea synergy a new regional cooperation
initiative“ (COM(2007)160, 11.04.2007) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0160:FIN:EN:PDF>
- „Era of record foreign reserve stockpile
in China over-economists“, <http://rt.com/business/221659-china-4-trillion-reserves>
- Knowler, G., 2014. Weekly service planned for
Europe-China rail route“, http://www.joc.com/rail-intermodal/weekly-service-planned-europe-china-rail-route_20140905.html
- Liu, Zuokui, „Central and Eastern Europe in
Building the Silk Road Economic Belt“.
- Manoli, P.(2007). „Greeces engagement
with the Black Sea economic cooperation“,
XENOPHON PAPER no 2, pp 67-70, <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=0c54e3b3-1e9c-be1e-2c24-a6a8c7060233&lng=en&id=103731>
- Saipov, Z., 2012. China's Economic Strategies
for Uzbekistan and Central Asia: Building
Roads to Afghan Strategic Resources and
Beyond//Eurasia Daily Monitor, vol. 9, issue 172,
September, 2012. 4.
- Starr, Fr., 2011. „Afghanistan Beyond the Fog
of Nation Building: Giving Economic Strategy a
Chance“, „Silk road paper“, January 2011.
- The Economist*, „The New Silk Road. Hardly an
oasis“, Nov 15th 2014, <http://www.economist.com/news/asia/21632595-kazakhstan-turns-geography-advantage-china-builds-new-silk-road-hardly-oasis>
- <http://www.bsec-organization.org/member/Pages/member.aspx>
- <http://www.energyworldmag.com/03/10/2014/romania-regional-hub-on-new-silk-road/>
- [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_\(PPP\)](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(PPP))