

Атанас ДЕРМЕНДЖИЕВ (ВТУ „Св. св. Кирил и Методий”, В. Търново)

ГЕОГРАФСКИ АСПЕКТИ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНТЕГРАЦИЯ НА БЪЛГАРИЯ

GEOGRAPHICAL ASPECTS OF BULGARIA'S TRANSPORT INTEGRATION

The question about the transport integration of Bulgaria determines new positions, regarding the infrastructural security of the country. The point of this article is to build an economy grid of the national territory. However, its intensity and activation depends on political and geographical factors.

The inclusion of Bulgaria in the European economic architecture is predetermined by the process of appropriation of the Balkan area, by the dynamization of the influence of the economic states, by the extrapolation of the Balkan political and economic processes.

In this context we display the role and the significance of the local transport objects, having national importance.

The airport of Gorna Oryahovitsa, which we examine, corresponds to the need of reformatting of regional and national approaches with a view to the optimisation of economic life and its socio-economic hinterland.

The infrastructural (transport) local areas in Bulgaria have dynamic characteristics. The question we ask the academic community is: “If they are a product or a factor for economic areal prosperity?”

And if not, what is the alternative?

Keywords: transport integration, economic architecture, political and economic processes, socio-economic hinterland, Euro-corridors transport.

Развитието на транспорта в България е неизмеримо научно предизвикателство поради обективните процеси на територията, заета от „държавата”.

Липсата на глобален интерактивен поглед относно възможността и необходимото задължение за приобщаване на политическата общност към конституираната европейска такава, в която несъизмеримият генезис на транспортната физиономия на периферията предполага настояща неконкурентност, ни праща в лоното на дългосрочните стратегии.

В (гео)политически план земите на Източните Балкани са „фонд” за по-нататъшни изяви на „големите”. Дали той ще бъде дезархивиран е въпрос на дългосрочна оценка. Признаваме националния характер на подобен процес.

Въпросът за физиономизиране на транспортното съществуване на България има предистория. Тя е свързана с предоставяне на подопечните територии на Османската империя с оглед на геополитическите ѝ цели, с краткосрочния, но напоителен с живителен копнеж период за просперитет на родното експониране в годините на политическата легитимация на страната ни, с (полу)униването ни от несъстоялата се национална присъединителна кауза, с надеждите за устойчиво преследване на доминантност в следвоенните години, с последователните кратковременни, но ефективни авантюри.

Европейската политико-географска архитектура не налага матрица. В (почти) дискретен вариант тя предполага адаптация. Но не и унифициране. Защото транспортният скелет на младата българска държава е твърде крехък и не би могъл да издържи на интервенцията на европейските щения.

В процеса на глобализация общественото-икономическите отношения предопределят необходимостта от изграждане и оптимално функциониране на инфраструктурна мрежа, която най-адекватно би отговаряла на обективните социални потребности. Тя е предпоставка за осъществяване на интеграционния процес. Необходимостта от отваряне на страната ни към съседите и Европа изисква изграждането и функционирането на инфраструктурни коридори, чиито трасета в глобален смисъл са определени от транспортната комисия към Европейския съюз.

За стратегическото и геополитическото положение на страната ни свидетелства фактът, че 5 от 10-те европейски коридора тангентират или пресичат територията на България. Това обстоятелство ни задължава да подходим изключително трезво и същевременно динамично при определяне както на трасетата на еврокоридорите, така и на реда на тяхното полагане. Правилният избор би бил резултат на аналитична оценка (от политикогеографска и геополитическа гледна точка) на ситуацията около изграждането на всяко едно от трасетата.

Защото отварянето на националните ни граници не е самоцелно, а следствие от политическата реалност на Балканите. Без взаимен интерес и общо съгласие такова отваряне би било невъзможно. А то е необходимо дори само поради обстоятелството, че делът на Балканския регион в общия стокообмен на страната ни е обидно малък – само 11 %. Стойност, която предопределя пасивното ни участие в създаването на еврорегионални форми на сътрудничество на Балканите.

* * *

Транспортната физиономия на българската държава се променя съобразно необходимостта от динамизиране на обществените отношения, от все по-налагащата се потребност от стопанска екстравертност, от откритата се въз-

можност за догонване, от началната вариативност на начинаещото организирано стопанство.

Това предопределя налагането на транспортна решетка, исторически педиспонирана, което в годините на национално съзряване и обективно участие в стопанските процеси на България се видоизменя и превръща в репер на стопанската ни история.

Поведението на българския политически елит по отношение на националния ни транспорт не е еднозначно. В годините на респект към правила и закони той е пряко ангажиран с изграждането на ефективна система, която стимулира търговията, другите стопански дейности, социалния мир на обществото. Разбира се, всички реализирани дейности са осъществени през мирозрението на онези, които народът е припознал като водачи на нацията.

Като еманация на нереализираните ни надежди!

Законодателното творчество на „водачите” е прилежно архивирано. В най-общ план то предполага респект. Въпреки стеснения кръгзор на излъчените „на ползу роду”, транспортната картина на България придобива адекватна пълнота. Умилително сковаващо е чувството, когато четеш стенограмите на тогавашните парламенти. Първо, заради наивистичната вяра в просперитета на българския род. Второ, за нейното безпардонно потъпкване.

Доголкова, доколкото коридор № 7 все още играе ролята на инфраструктурна фасада на България, неговото геостратегическо значение ще се прояви след време. Засега той почти не се използва поради обективни (липсата на достатъчно надежден и качествен речен флот, на платежоспособни и стопански мотивирани потребители и т.н.) и субективни причини (речният трафик, насочен от Западна и Централна Европа на изток има за краен пункт една отдалечена от основните потребители и все още инфраструктурно необезпечена зона, лансирана упорито от предишни и сега управляващи румънски политически кръгове). Неблагоприятно за България обстоятелство е наличието на дублиращо сухопътно трасе по направлението Констанца – Букурещ – Арад – Будапеща, с висока степен на изграденост, което и в настоящия момент отнема част от евентуалния транспортен трафик на коридор № 7.



Фиг. 1

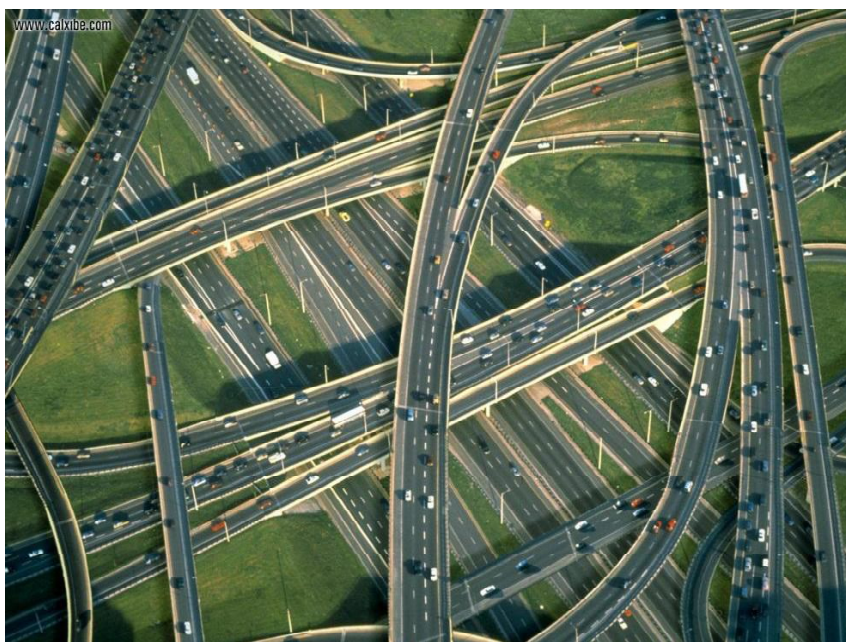
Безкрайно комплицирана и сложна за коментар е ситуацията около еврокоридор № 4. Изграждането му е в непосредствена корелация с местоустановяването на втория мост над Дунав в българо-румънския участък на реката. Макар че преговорите доведоха до неговата локализация при Видин – Калафат и бяха отчетени като голям успех на българската дипломация, някои обстоятелства ни карат да се отнесем съдържано към подобни мажорни оценки.



Фиг. 2

Първото е свързано с условието трасето да бъде „изтеглено” в източна посока на румънска територия, формирайки една почти 200- километрова дъга по долината на р. Жиу през традиционно неспокойния миньорски карпатски район като компенсация за румънското съгласие мостът да бъде построен при Калафат – в най-западната част на българо-румънския дунавски сектор, при положение, че само на 60 км нагоре по течението на реката функционират два моста над Дунав – при „Железни врата”. Тази подковообразна извивка е икономически неизгодна както за Западна Европа, така и за България и крайния потребител – Гърция. Фактът, че от страна на южната ни съседка, известна с ревностното отстояване на собствените си интереси, не последваха реакции, ни навежда на следните изводи:

1. Гърция не гледа с необходимата сериозност на еврокоридор № 4.
2. Тя го възприема като алтернативен вариант за сухоземен транспортен трафик към Европа.



Фиг. 3

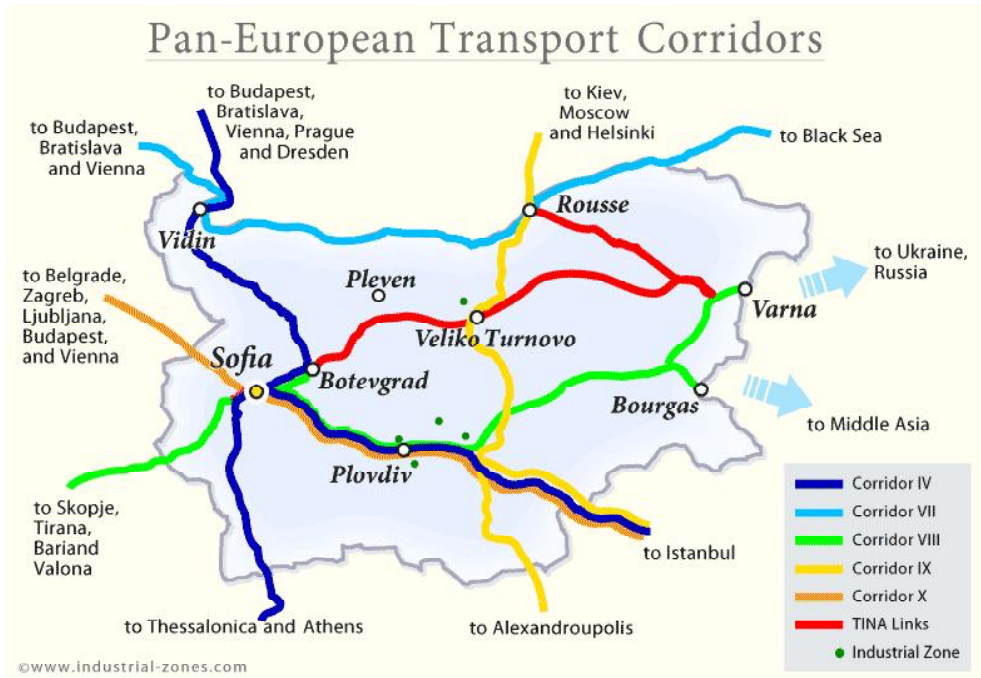
Друг е въпросът, че в първоначалния си вид проектът (с тунел под Петрохан и прокарване на трасето през тесния Кресненски пролом) е трудно осъществим. Много по-изгоден за Гърция е коридорът Белград – Скопие – Солун (по долините на реките Морава и Вардар), който редица западни икономогеографи възприемат като основния меридионален панславянски транспортен коридор на Балканите. Напредналата фаза на неговата изграденост, предоп-

ределена от радиалните центростремителни връзки, създадени в бивша Югославия, и по-малката дължина на трасето, му отреждат мястото на фаворит пред коридор № 4 на наша територия. Последният би функционирал оправдано при положение, че албанската демографска и политическа експанзия на север от сръбско-македонската граница се „излее“ на изток от Косово по долината на р. Морава, обхване Западните покрайнини (стопирайки (!) до държавната граница с България) и като мюсюлманска дъга ликвидира съществуването на пряка политическа граница между Македония и Сърбия.

Това би поставило под съмнение функционирането и перспективите на Поморавско-Вардарския коридор. Което би било крайно неблагоприятно за Гърция, тъй като се създават политически предпоставки за формиране на промюсюлманска паралелна ос: Турция – отчасти България – „Велика Албания“, споена от съответен паралелен еврокоридор. Неговото полагане кореспондира с формирането на правната рамка на сътрудничеството между страните, заинтересовани от развитието и експлоатацията на подобен коридор (България, Македония, Албания, Турция, Италия), а именно Меморандума за разбирателство и развитие на Общоевропейски коридор № 8, приет през м. септември 2002 г. в италианския град Бари.

Динамиката на политическата ситуация на Балканите, съпроводена от интересите на САЩ и Русия по трасиране на кавказкия и средноазиатския нефт в Европа, прави изграждането на коридор № 8 проблематично. То е затруднено и от подобряващите се политически и икономически отношения между Гърция и Македония, плод на които е откриването на нефтопровода от Солун за Скопие. Това още повече превръща коридор № 8 в резервното южно паралелно трасе на Балканите, където безспорен фаворит е направлението Бари – Игуменица – Янина – Солун – Кавала – Истанбул, известно със старото римско име „Виа Игнация“. Като член на Европейския съюз, Гърция, възползвайки се от структурните му фондове, влага интензивно средства за неговото окончателно завършване.

Контрапункт на изброените предимства са традиционно деликатните политически отношения между Гърция и Турция, от които би следвало да се възползва България, лансирайки по-настойчиво предимствата на еврокоридорите № 8 и № 10. Последният, простиращ се диагонално в посока северозапад – югоизток, се разглежда като отклонение на коридор № 4 към Сърбия и като субпаралелна алтернатива на коридор № 8. Изграждането му има политическа аргументация с оглед изчаквателната позиция на Сърбия и зле прикритото ѝ нежелание за неговата експлоатация.



Фиг. 4

* * *

Транспортната решетка на България е зримият резултат от историческите случвания. Нейният последващ яйцевиден характер потвърждава нашето заключение.

Няма да избягваме икономически съпоставки. Тяхното плуване в синхронната хронологическа лодка ни подсказва, че там нещо се е случило. Локомотивът е избълвал пушек върху нечия реколта. Която без наличието на транспортна инфраструктура се превръща в досаден природен ландшафт.

Географският поглед върху транспортните приоритети на България ни насочва към комуникативните необходиминости и към възможността на държавата да ги удовлетвори.

От направения политико-географски преглед е видна обективната конюнктурност на инфраструктурната ни предметеност. Освен всичко друго, вероятността от реализацията, на който и да е от проектите, е свързана и с обективни политически процеси като темпове на приобщаване на страната ни към европейските структури, съблюдаване на предварително регламентирани междудържавни договорености, стабилизиране на вътрешнополитическите процеси, необратимост на външнополитическата и външноикономическата ни ориентация и т.н.

В съпоставка с всички разглеждани дотук еврокоридори, коридор № 9 като че ли се оказва най-стабилен от гледна точка на политическата воля за прокарването му, демонстрирана от 7-те държави, през чиято територия ще премине.

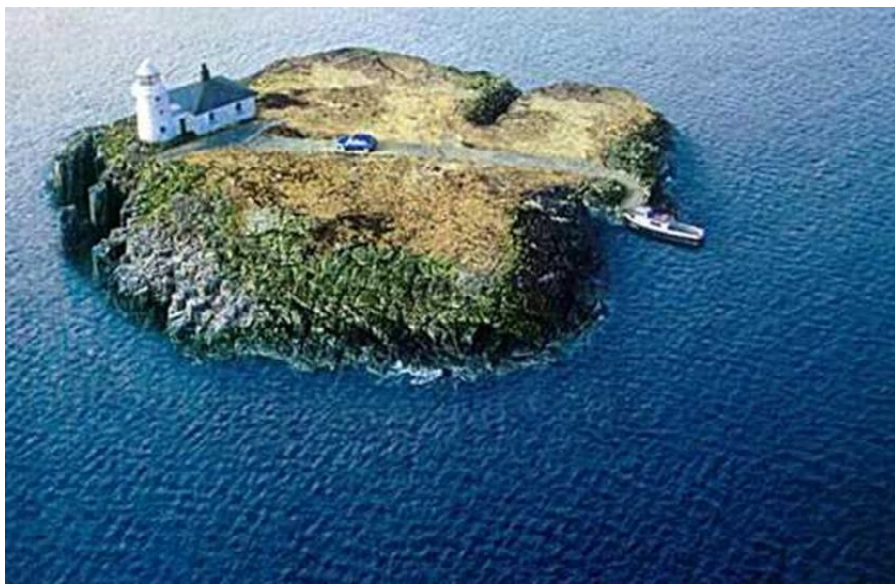


Фиг. 5

Той е особено важен за България, тъй като, пресичайки страната ни меридионално почти през средата ѝ, играе ролята на „носещото рамо”, на „спояващата ос” на социално-икономическите вътрешно- и междурегионални процеси. Явявайки се част от трасето Хелзинки – Александропулис, България се вълчи в меридионалния европейски интеграционен процес, засягащ както територии от Стара Европа, така и нови земи от Европейския съюз, и онези „буферни зони” между континента и Русия, които макар и неукрепнали икономически и политически, притежават огромен интеграционен потенциал.

В годините на налагането на геополитическите концепции за развитието на света американският геополитик Алфред Маън лансира атлантическата доктрина, отреждаща на САЩ ролята на анаконда – змията, която увивайки се постепенно около тялото на съперника, изсмуква жизнения му потенциал. Пренесено на Балканите действието би изглеждало като увиване около снагата на България на инфраструктурните линейни магистрали, чиито трафик, изземвайки нашия, индиректно изсмуква жизнените сокове на икономиката ни.

С това страната ни ще се превърне в своеобразен транспортно дефицитен остров, инфраструктурен анклав от завършен автархичен тип.



Фиг. 6

И ще се сбъднат мрачните прогнози на редица геополитици, че ако България не валоризира географското си положение, ще бъде санитарната гербова марка на настъпващия псевдокапитализъм – леснодостъпна отвън и труднодостъпна отвътре.

Ако великият немски геополитик Карл Хаусхофер беше жив, верен на прагматичния си усет, щеше да подсказе на управляващите (нищо, че не изповядват любимия му националсоциалистически идеал) верния отговор – стремеж към пресичащи се оси в хартланда на Балканите и в хартланда на България.

Възможността за очакван просперитет на България не е хипотетична. Тя е свързана с реализация на обществената комуникация, с все по-настъпателното отношение на статуквото към промяната, с адаптиране на транспортната ни схема към европейската, с желанието за икономическа и социална екстравертност.

Самюъл Хънтингтън рекламира тезата си за сблъсък на културите. Той „провижда” разломи. И... за наше съжаление може би е прав.

Докато не дочакаме резултата от сблъсък на надеждите!

ЛИТЕРАТУРА

Бъчваров 2004: Бъчваров, М, П. Стоянов, А. Дерменджиев (съст.). Социална и културна география. В. Търново.

Деведжиев 2000: Деведжиев, М. География на транспорта на България. С.

Дерменджиев 2004: Дерменджиев, А. Географски анализи. В. Търново.

Колев 2009: Колев, Б. Географското пространство на България. С.

Хънтингтън 1999: Хънтингтън, С. Сблъсъкът на цивилизации. С.