
Пламен Парашкевов/ P. Parashkevov

ОСНОВНИ НАПРАВЛЕНИЯ НА
ТРАНСГРАНИЧНОТО СЪТРУДНИЧЕСТВО
НА БЪЛГАРИЯ

*Main Trends of the Bulgarian Cross-Border
Cooperation*

The experience of EU countries in sub-regional integration, emerges new role of national boundaries and indicates concrete perspectives for its performing from confrontation and economic isolation zones to intensive interaction zones. The regions of the country hold out different opportunities for trans-boundary co-operation. Group of indices reveals the potential of Bulgarian districts for regional co-operation. They may to be classified and separated in five mean groups on this basis.

Развитието на процеса на регионално сътрудничество в съвременния свят е детерминирано от стремежа към съсредоточаване на икономическите взаимоотношения в по-хомогенна стопанска и социална среда, което се явява основа за формирането на качествено нови пространствени обекти – регионалните интеграционни общности. Икономогеографският смисъл в тяхното конструиране се заключава и във възможността за непосредственото взаимодействие на приграничните райони.

Субрегионалната интеграция започва да се развива от 60-те години на XX век в Западна Европа, когато постепенно се изживяват противоречията от Втората световна война и се осъзнават предимствата на интеграцията. В Източна Европа въпреки осъществяваната “социалистическа интеграция”, границите продължават да разделят, а не да сближават народите на съседните страни. Като се изключи изграждането на производствена и транспортна инфраструктура в рамките на отрасловите програми на функциониращия тогава СИВ, интеграционните процеси не постигат желаните ефекти. Още по-неблагоприятно положение имат районите в съседство на “желязната завеса”. Приблизително същото се отнася и за тези от “другата страна” (Стоянов, 1994). Показателен пример в това отношение са външноикономическите ни отношения след 1945 г. С приоритетно значение са наточени северната и източната ни граница, а донякъде и западната

с бивша СФРЮ – заради транзита. Това води до редица отрицателни последици в стопанското развитие на редица погранични райони на юг и запад. Принудителната изолация оказва своето негативно влияние и върху икономическото развитие на Източна Сърбия, Вардарска и Егейска Македония, Западна и Източна Тракия. Липсата на свободни икономически зони в обсега на Българското Черноморие не позволява да се разгърне неговото развитие. Въпреки широкия допир и по-тесните политически и стопански връзки на север с Румъния, по различни причини не се постига високо и ефективно ниво на интеграция (Гъдев, 1997).

Същевременно натрупаният опит на страните от ЕС в приграничното сътрудничество и субрегионалната интеграция, очертава нова роля на държавните граници, като посочва конкретни перспективи за превръщането им от зона на конфронтация и стопанска изолация в зона на интензивно сътрудничество. В процеса на трансгранично сътрудничество се създават условия за формирането на трансгранични райони, които представляват пространствена цялост с особена идентичност. Тя се определя от съотнасянето на контактните функции на границите и неизбежната им роля на пространствени бариери (Колосов и др., 1997).

Анализът на възможностите за трансгранично сътрудничество изисква да бъдат определени дълбочината и особеностите на съответните пригранични пространства. Те са свързани с интересите на съседните страни и възникват в резултат на взаимодействието на техните икономически, политически, правови, културни и други системи. Важна характеристика на приграничното пространство се явява интензивността (плътността) на приграничните явления и процеси. Колкото тя е по-голяма, толкова е по-дълбоко приграничното пространство (Колосов и др., 1997). Териториалният обхват на граничните райони включва паралелно разположените на границата административни териториални единици в дълбочина към вътрешността на страната до 50 км. Ширината на тази ивица зависи от наличието и възможностите на трансграничните транспортни преходи, разположението на центрове с регионално значение, природни обекти и др. В граничните райони се включват не само контактните зони – общините опиращи до държавната граница, които в повечето случаи са най-обезлюдените в страната, но и паралелно разположените на тях територии определяни като тилови зони. Включването на последните се явява импулс за активизиране на граничните контактни зони, които най-често имат нисък потенциал и ресурси за сътрудничество. Независимо от това често продължават да съществуват рискове от маргинализация на най-слабите райони, които нямат възможност да балансират загубите на заетост и конкурентноспособност в традиционните отрасли с нови висококвалифицирани или високотехнологични икономически отрасли. Тази констатация за граничните ни райони с Гърция и Турция вече е факт. Наблюдава се регионална асиметричност на двустранните отношения (Димов, 2000). Много

от навлезлите фирми на съседните страни са превърнали в суровинен придатък редица малки общини в Струмския, Местенския район и Родопите. Това налага развитието на трансграничното сътрудничество не като самоцел, а с оглед устойчивото развитие на приграничните райони.

Отделните райони на страната предлагат различни условия за трансгранично сътрудничество. Граничният район с Република Турция е разположен в югоизточната част на страната на протежение от 259 км. В него са включени всички общини край границата и няколко, които имат регионално значение (Кърджали, Хасково, Ямбол и Бургас). От страна на Турция се включва цяла Източна Тракия. Приграничното сътрудничество е улеснено от изградената гранична връзка Лесово – Хамзабейли. Същевременно за облекченото преминаване на българо-турската граница е необходимо и модернизирването на ГКПП Капитан Андреево и Малко Търново, както и изграждането на ГКПП – Резово и възстановяването на съществуващият до 1912 г. международен път с митница при с. Странджа, разположено в югоизточния край на Боляровска община.

Изграждането на Черноморската магистрала от Резово до Истанбул би улеснило осъществяването на съвместен морски и познавателен туризъм. На този етап реализацията ѝ не представлява интерес за Република Турция, тъй като приоритет за нея е развитието на стопанския туризъм в териториите по нейното Средиземноморско крайбрежие (Димитров, 2005). Реални са възможностите за ферибот Бургас – Истанбул. Заедно с това, България има изгода да ползва турското пристанище Текирдаг на Мраморно море, а Турция – преките сухопътни връзки покрай Черно море за Румъния и страните от ОНД, както и нашите дунавски пристанища (Гъдев, 1997). В настоящия момент (от 2001 г.) функционира линията Варна – Дериндже (Мраморно море). Лансира се и идеята за транснационално използване на по-дълбокия и удобен Сароски залив в най-източния ъгъл на Егейско море за изграждане на съвместно пристанище (Гешев, 1998).

Природният парк Странджа е много важен обект на трансграничното сътрудничество за съвместни действия по опазването и популяризирането му за туристически посещения от многомилionen Истанбул. Създаването на смесени фирми в земеделието, на основата на значителния агропроизводствен потенциал би позволило снабдяването на града със зеленчуци и плодове.

Значителен потенциал за трансгранично сътрудничество предлага границата с Гърция (493 км). Независимо от високопланинския релеф в граничните райони, през българо-гръцката граница има няколко удобни пътя. Най-голямо значение имат шосето и жп линията по долината на р. Струма през Рупелския пролом, от София през Благоевград и Кулата за Солун и Атина – част от транспортен коридор № 4. Подобряването на транспортната инфраструктура в това направление ще позволи през пристанище Солун да се обработват от и за България 4–5 до 10 млн. т товари. В същото време пристанище Лом реално

може да обработва за и от Гърция 2–3 млн. т. Важно е да се посочи, че Солун отстои по жп линия от София само на 350 км, докато разстоянията София-Бургас, София – Варна са съответно 412 и 512 км. Използването на пристанище Солун от нашата страна би съкратило с над 1000 км превозното разстояние на стоките от и за Средиземноморския басейн. Допълнителните предимства се изразяват в това, че се избягва преминаването през проливите и трета страна – Турция. Същото се отнася и за Гърция – Лом отстои само на 554 км от Солун, и е по-близо разположен за нея от пристанище Белград в Сърбия (Карастоянов и др., 1994).

С голямо значение е и шосето Хасково – Кърджали – Комотини (респ. Кавала и Александрополис). Железопътната линия Русе – Стара Загора – Кърджали – Подкова е предпоставка за свързване на жп мрежите на двете страни като част от транспортен коридор №9, което изисква продължението на жп линията от Подкова до Комотини (40 км), основна реконструкция на шосето през Маказа и изграждане на ГКПП. Пред жп направлението Пловдив – Свиленград – Дикеа – Александрополис стои въпроса за подобряване на пътническите превози. Като елемент от 9-ти коридор трябва да се изгради и автомагистрала “Марица”, която да осъществи връзка с 150 километровото трасе на магистралата Свиленград – Орменион – Александрополис – в по-голямата си част завършена. Евентуалното изграждане на жп линии Бургас – Елхово – Тополовград – Симеоновград и Елхово – Одрин би подобрило значително връзките между басейните на Егейско, Мраморно, Черно море и р. Дунав. На първо време този процес ще се осъществява по оста Александрополис – Хасково – Стара Загора – Бургас (Варна).

Макар и все още с локално значение за двете страни, откриването на ГКПП “Илинден” оказва стимулиращ ефект за пригранично сътрудничество. Предимно локално, но важно значение за субрегионалната интеграция между двете страни ще има разкриването на гранични преходи между Рудозем и Ксанти, между Златоград и Комотини и оттам за пристанище Александрополис, за които са необходими значителни средства. С малки инвестиции при равнинен релеф и почти изградена шосейна връзка е възможно разкриване на ГКПП от Ивайловград за Димотика.

Съвместното използване на реките от Егейския водосборен басейн за напояване и енергодобив е важен елемент от приграничното сътрудничество между двете страни. Според направените оценки (Карастоянов и др., 1994) на първо място по величина на водните ресурси е Рило-Пиринският район със сумарен обем от над 2,5 млрд. куб. м. Следва Западно-Родопският район с ресурси от около 2,36 млрд. куб. м. Значителни са водните ресурси и в поречието на р. Арда (Източнородопски район) – 1,56 млрд. куб. м. Към басейна на р. Марица, се включва и Горнотракийският район с водни ресурси от 1,45 млрд. куб. м. Въпреки това съществуват редица проблеми, особено от екологично естество, които затрудняват съвместното оптимално използване на общите реки.

Съществува значителен потенциал за оптимално сътрудничество в областта на туризма. Високопланинските райони на Южна България и сравнително равнинните приегейски райони на Северна Гърция се допълват и образуват завършен туристически комплекс на територията на двете страни.

Предпоставка за развитието на трансграничното сътрудничество с Република Македония се явява кръстопътното транспортно-географско положение на граничния район. В развитието на трансграничните интеграционни процеси между двете страни се очертават три пространствено териториални направления – северно, централно и южно. Северното е с главен център гр. Кюстендил. В този пространствен ареал сътрудничеството трябва да бъде насочено към подобряване на техническите характеристики на съществуващата инфраструктура и комуникации, като условие за оптимизиране на връзките при тяхното съвместно използване; развитието на туризма и балнеолечението, за което значителни резерви крият природните и антропогенни туристически ресурси на двете столици.

При централното направление, с главен център Благоевград добри предпоставки има за развитието на рекреацията и балнеоложкия туризъм. В това отношение с най-голямо значение е осъществяването на идеята за лесопарк “Струма” като основна база в района за развитието на планинския и водния туризъм. Развитието на трансграничната търговия и познавателния туризъм е основен елемент и за южното направление, с център Петрич. Активни контакти в областта на агробизнеса могат да бъдат осъществени на базата на подходящите природни условия и ресурси, както и професионалния опит и квалификация на населението. И в тази част на граничния район инфраструктурата се нуждае от усъвършенстване и привеждане към международните норми и стандарти (Патарчанов, 2000). Широкото “отваряне” на българо-македонската граница ще позволи разгръщането на контактите в областта на културата, която е израз на единното културно-етническо пространство на двете страни.

Политическата и икономическа стабилизация на Сърбия днес (въпреки проблемите произтичащи от отделянето на Косово) позволява развитието на приграничното сътрудничество между двете страни. Въпреки това планинския характер и на тази част от западната ни граница затруднява двустранните връзки и цялостната стопанска дейност в приграничните райони. От съществуващите пет ГКПП (Олтоманци, Стрезимировци, Калотина, Връшка чука и Брегово) с най-голямо значение и възможности за търговско-икономически контакти със западната ни съседка е пътят през Калотина – с железопътно (единствената жп линия пресичаща западната ни граница) и магистрално автомобилно трасе. Предимствата на най-краткия диагонален път между Западна Европа и Близкия изток се съчетават с предимствата и за двете страни от пряк транспортен коридор между Черно и Адриатическо море. Останалите ГКПП имат предимно местно значение.

Съществуват възможности за разкриване на нов ГКПП за автомобилно движение, с перспектива и за железопътно при българо-сръбският транспортен

преход през Белоградчишкия проход. Теренът е равнинен и благоприятства строителните дейности. С този проход разстоянието между Монтана и Ниш се съкращава със 100 км спрямо преминаването през София. Друг перспективен сръбско-български транспортен проход, съществувал като обикновен път между Ломското пристанище и гр. Пирот, е през Светиниколския проход при с. Чупрене. Макар и шосеен, проходът Връшка чука, с функциониращ ГКПП между гр. Кула в България и гр. Зайчар в Сърбия, е също перспективен за по-нататъшно подобряване.

Въпреки обективно добрите предпоставки за интеграция със Сърбия, стопанската изостаналост на приграничните райони и в двете страни затруднява процесите на пригранично сътрудничество и ограничава неговия обхват.

Северната граница с Румъния (609 км) заема около 30% от общата дължина на държавните ни граници. По-голямата част от нея (470 км) във физико-географски аспект е достатъчно добре обусловена от р. Дунав. Реката представлява важна транспортна артерия за външноикономическите ни връзки и от своя страна се пресича от изключително важни транспортни комуникации. Въпреки това недоразвитата инфраструктура в придунавската част на двете страни обективно затруднява нарастването на икономическите контакти (Дерменджиев, 1998). Заедно с това нерешените екологични въпроси представляват една от най-съществените причини, затормозяваща българо-румънските отношения. Тя се проявява особено след изграждането на АЕЦ “Козлодуй” и след многократните въздушни трансгранични замърсявания на Русе, Никопол, Силистра и Видин от румънските промишлени предприятия.

Недостатъчно до този момент се използват и възможностите на сухопътния участък на българо-румънската граница в Добруджа. Този участък би ни донесъл определени изгоди и при нарастване на транзитните превози между страните от бившия СССР, от една страна, и Турция, от друга. Целесъобразно е да се реализират следните проекти:

- Модернизация на панорамния път по направление Варна – Балчик – Дуранкулак – Констанца.
- Рехабилитация на функциите на жп. линията Добрич – Генерал Тошево – Йовково – Констанца.
- Строителство на ГКПП при Кайнарджа, което ще има ограничено локално значение за стопанското оживление на приграничните територии от двете страни (Димитров, 2005).

От практическа гледна точка интерес представлява и открояването на потенциала за регионално сътрудничество, на отделните области в България. За неговото определяне предлагаме следните основни показатели: гъстота на населението, гъстота на пътно-шосейната мрежа, функционално значение на областния център, БВП, преки чуждестранни инвестиции и “изгодност” на географското положение, който включва: брой на ГКПП, брой на държавните граници, до които областта има допир, брой на значимите трансевропейски жп и

шосейни магистрали, които пресичат областта (табл. 1). Синтезът на тези показатели позволява да се потърси количествен израз на териториалните различия във възможностите за развитие на трансграничното сътрудничество. В зависимост от различията в получения сумарен бал областите на страната може да бъдат класифицирани в пет основни групи (фиг. 1).

Таблица 1.
Потенциал за трансгранично сътрудничество на областите в България*

Области	Гъстота на населението	Функционално значение на областния център	Гъстота на пътно-шосейната мрежа	БВП	Чуждестранни преки инвестиции	“Изгодност” на географското положение			Сума
						Брой ГКПП	Допир до държавни граници-брой	Пресичане от трансевропейски коридори-брой	
	1	2	3	4	5	6	7	8	
1. Видин	1	4	6	1	1	6	6	4	29
2. Монтана	1	4	4	3	1	2	6	4	25
3. Враца	1	4	2	4	3	2	3	4	23
4. Плевен	2	6	4	4	3	2	3	2	26
5. Ловеч	1	2	4	3	3	-	-	-	13
6. Габрово	2	4	6	3	4	-	-	-	19
7. Велико Търново	2	4	6	4	3	2	3	4	28
8. Русе	2	6	4	3	3	4	3	4	29
9. Търговище	1	2	6	2	1	-	-	-	12
10. Разград	1	2	4	2	3	-	-	-	12
11. Силистра	2	2	4	2	1	4	3	2	20
12. Шумен	1	4	4	3	3	-	-	-	15
13. Добрич	1	4	4	3	2	6	6	-	26
14. Варна	3	6	4	4	6	4	3	2	32
15. Бургас	1	6	2	4	5	6	6	2	32
16. Ямбол	1	4	4	2	1	2	3	2	19
17. Сливен	1	4	2	3	4	-	-	2	16
18. Хасково	1	4	4	3	3	4	6	4	29
19. Стара Загора	2	6	2	4	4	-	-	4	22
20. Кърджали	1	4	4	2	2	-	3	2	18
21. Пловдив	3	6	4	5	5	2	-	4	29
22. Смолян	1	2	4	2	1	-	3	-	13
23. Пазарджик	2	4	4	3	2	-	-	4	19
24. Софийска област	1	6	6	3	6	2	3	6	33
25. София (столица)	3	6	6	6	6	2	-	6	35
26. Благоевград	1	4	2	3	3	6	6	2	27
27. Кюстендил	1	4	4	3	1	4	6	4	27
28. Перник	1	4	6	3	3	2	3	4	26

*Собствени изчисления:

1. Гъстота на населението (души/кв. км над 100 – 3; 60–100 – 2; 20–60 – 1.).
2. Функционално значение на областния център: голям град (над 100 хил. ж.) с полифункционална структура – 6; среден град (50–100 хил. ж.) с полифункционална структура – 4; среден град (20–50 хил. ж.) – 2.
3. Пътно-шосейна мрежа на 1000 кв. км територия – км – над 200 км/1000 кв. км – 6; 160–200 – 4; под 160 – 2.
4. БВП – над 4000 млн. лева – 6; 2000–4000 – 5; 1000–2000 – 4; 500–1000 – 3; 400–500 – 2; под 400 – 1.
5. Чуждестранни преки инвестиции – над 400 хил. дол. – 6; 300–400 – 5; 100–300 – 4; 50–100 – 3; 20–50 – 2; под 20 – 1.
6. Брой ГКПП – един – 2; два – 4; над три – 6.
7. Допир до държавни граници – една – 3; две – 6.
8. Пресичане от трансевропейски коридори – един – 2; два – 4; три – 6.

Първата група – с много големи възможности, се откроява с най-висока сума на балните оценки – над 31. Тя включва четири области – София-град, София, Бургас и Варна. Високите стойности на показателите характеризират много големите им възможности за международно, регионално и локално сътрудничество. Благоприятното им географско положение определя транзитната им роля по отношение на националния внос и износ.

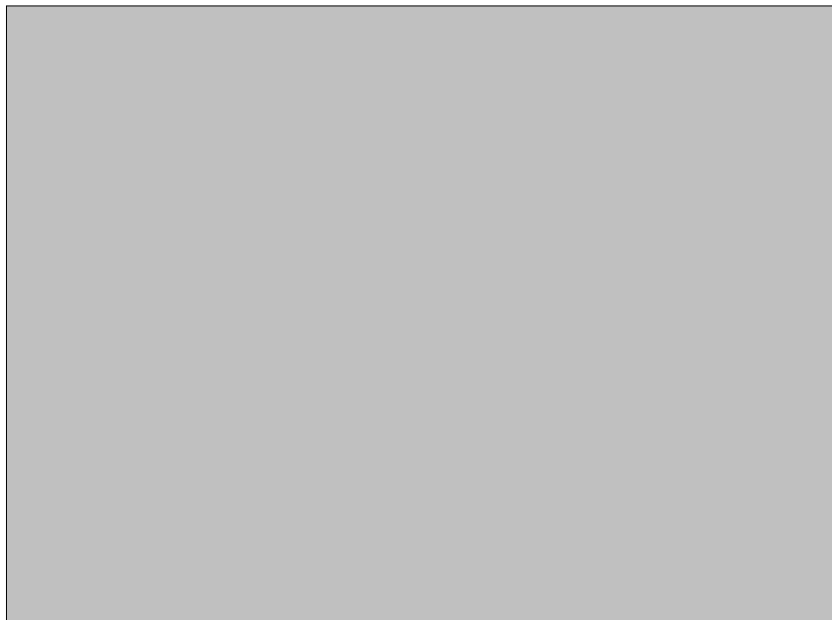
Втората група е с големи възможности. Има сумарен бал 27–30 и обхваща седем области – Видин, Русе, Хасково, Пловдив, Велико Търново, Благоевград и Кюстендил. Тяхното ключово географско положение определя като главни интеграционни оси на сътрудничество транспортните направления Видин – София – Солун; София – Скопие – Тирана – Дурьс; Русе – Александруполис/Истанбул.

Третата група е със средни възможности. В нея се включват шест области – Враца, Монтана, Плевен, Перник, Добрич и Стара Загора, с бална оценка в диапазона 21–26. По-слабият инвестиционен интерес и инфраструктурна осигуреност ограничават развитието на по-разностранна и тясна интеграция със съседните територии.

Пет области – Силистра, Пазарджик, Кърджали, Ямбол и Габрово, образуват група с малки възможности (сумарен бал 18–20), определена най-вече от техния нисък икономически потенциал.

В последната група влизат шест области (сумарен бал 12–17) с най-малки възможности за сътрудничество – Смолян, Ловеч, Сливен, Търговище, Разград и Шумен. Принадлежността на област Смолян в тази група показва, че приграничното географското положение не е достатъчен фактор за сътрудничество. Орографската и инфраструктурната бариерност на южната ѝ граница, ниския демографски и икономически потенциал, “стопяват” предимствата на граничното ѝ положение.

Фиг.1



ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА

1. **Гешев, Г.** Възможности на трансграничното сътрудничество за устойчиво развитие на граничните райони. – В: Проблеми на географията, № 3–4, 1998.
2. **Гъдев, Н.** Някои основни насоки за развитието на приграничното сътрудничество на България с другите балкански страни. – В: Год. на СУ, кн. 2, т. 88, 1997.
3. **Дерменджиев, А.** Румъния на Балканите. Геополитически бележки. – В: Трудове на ВТУ “Св. св. Кирил и Методий”, кн. 2, География, с. 119–130, 1998.
4. **Димитров, Д.** Трансграничното сътрудничество и регионалното развитие на приграничните територии в Република България. – В: Сборник от третия конгрес на географите на Република Македония. Скопие, 2005.
5. **Димов, Н.** Регионалното развитие на Балканите: Интеграционните приоритети на България в началото на XXI в. – В: Сборник от втория конгрес на географите на Република Македония. Охрид, 2000.
6. **Карастоянов, Ст., Н. Гъдев.** Географски предпоставки за икономическата интеграция между България и Гърция. – В: Год. на СУ, кн. 2, т. 85, 1994.
7. **Колосов, В., Р. Туровский.** Современные государственные границы: новые функции в условиях интеграции и приграничное сотрудничество. – В: Серия географическая, № 5, 1997.
8. **Патарчанов, Пл.** Регионални аспекти на трансграничното сътрудничество между България и Македония. – В: Год. на СУ, кн. 2, т. 90, 2000.
9. **Стоянов, П.** Субрегионалната интеграция в Западна Европа. – В: Год. на СУ, кн. 2, т. 85, 1994.