

СРЕДНИЯТ КОРИДОР: ИМА ЛИ БЪЛГАРИЯ ШАНС ДА СТАНЕ ЕДНА ОТ ВРАТИТЕ НА ЕВРОПА?

Статията за първи път е публикувана в “**MEDIAPPOOL.BG**” на 05 август 2026

Г.

<https://www.mediapool.bg/sredniyat-koridor-ima-li-bulgaria-shans-da-stane-edna-ot-vratite-na-evropa-news386222.html>

*Автори: Йордан Божилков, Мадлен Пачева,
Софийски форум за сигурност*

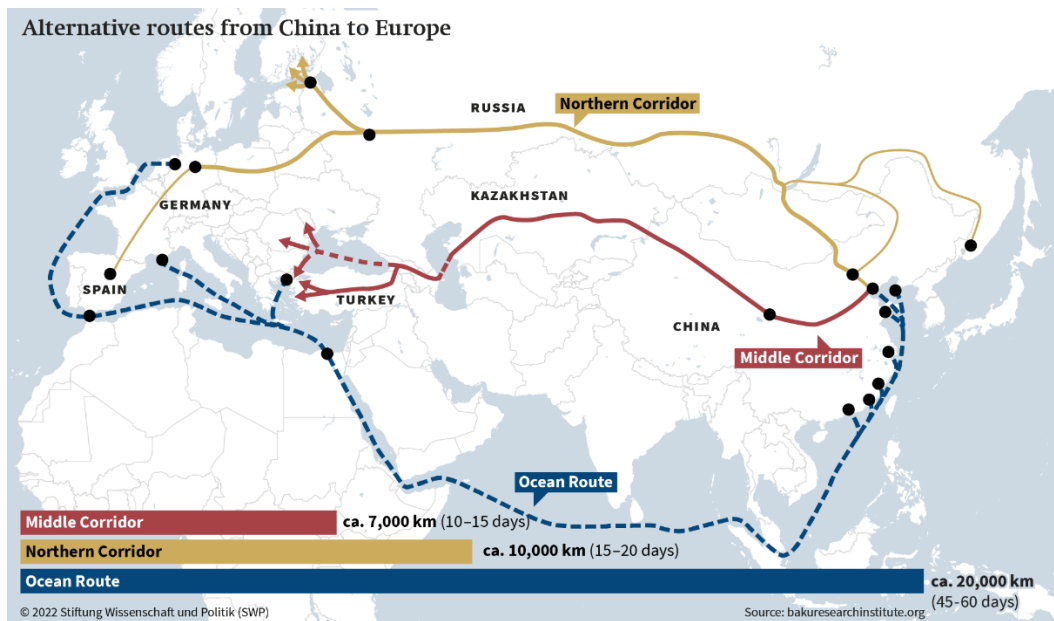
Докато Турция и Румъния вече се надпреварват да станат европейските входове на Средния коридор, България почти отсъства от разговора. Това е странно, защото географията ни дава едни от най-добрите позиции в целия маршрут.

Само допреди няколко години почти никой не говореше за Средния коридор. Днес срещите на високо ниво са регулярни, постоянно се провеждат конференции на технически експерти, икономисти и финансисти. Европейската комисия вижда голяма перспектива в този проект, Европейската банка за възстановяване и развитие, Световната банка и други донори разкриват позиции за финансиране, Казахстан инвестира в рехабилитация на ЖП инфраструктурата си и изгражда нови терминали на Каспийско море, Турция модернизират железници и пристанища, а Китай постепенно увеличава товарните потоци по новия маршрут.

Причината е проста. След войната в Украйна светът разбра, че глобалната търговия не може да зависи само от един или два транспортни пътя. Железопътният маршрут през Русия /Северният коридор/ се превърна в политически риск, а атаките на Хутите и дейността на сомалийските пирати показаха колко лесно може да бъде нарушен и морският транспорт през Червено море, а оттам и през Суецкия канал.

Така се очерта необходимостта от трети голям евразийски маршрут. Това е Средният коридор, известен официално като Транскаспийски международен

транспортен маршрут (Trans-Caspian International Transport Route – TITR), който започва от Китай, преминава през Казахстан, Каспийско море, Азербайджан, Грузия и Турция и продължава към Европа.



Източник: Stiftung Wissenschaft und Politik, 2022

(Средният коридор е сложна система от железопътни и фериботни превози с обща дължина на сухопътните трасета над 4250 км и около 500 км воден път. Той е по-къс от Северния коридор през Русия с 2000 до 3000 км, което може да съкрати времето на превозите между Китай и Европа до 10-15 дни.)

Този път не е просто регионален инфраструктурен проект, а част от новата икономическа и геополитическа структура на Евразия, с цел да осигури допълнителен, по-сигурен и по-бърз път за различни стоки, нефт, природен и втечен газ, енергийни ресурси и други суровини. Той няма да замени морския транспорт, който ще остане най-евтиният начин за превоз на стоки между Азия и Европа /близо 96% от целия трафик от Азия до Европа е по море/. Няма да измести напълно и северния маршрут през Русия. Но ще даде алтернатива. Нещо, което досега липсваше. Това означава и повече устойчивост на съвременната икономика и търговия.

И все пак, геополитиката има значение. Европейският съюз и Съединените щати отдавна проявяват интерес към алтернативни транспортни маршрути, които заобикалят териториите на Русия и Беларус. Китай също има интерес за

създаването и развитието на железопътните връзки с Европа, тъй като се стреми да намали зависимостта си от тесния Малакски проток, който би могъл да бъде блокиран от САЩ.

Позицията на Европейската комисия изглежда ясна. След началото на войната на Русия срещу Украйна тя започна да разглежда транспортните коридори не само като инфраструктура, а като въпрос на икономическа и глобална сигурност. Европейският комисар по въпросите на разширяването Марта Кос заяви на конференция в Ташкент през ноември 2025 г., че надеждните маршрути, които свързват Европа и Азия, носят геополитическа и икономическа полза за всички държави по тяхното протежение и представляват надеждна дългосрочна алтернатива на Северния коридор.

Вече се проявяват и противоречия. Русия вижда заплаха от този проект, който може да я постави в още по-голяма изолация, Китай е внимателен, но заинтересуван. Централноазиатските и Кавказките страни заявяват интерес. Турция вижда възможност да се превърне в незаменим мост между Азия и Европа, а ЕС го разглежда като инструмент за стратегическа устойчивост. Накратко, всеки участник в проекта, дали държавите през които минава, или инвеститори и други заинтересувани фактори, имат свои собствени интереси - политически, стратегически, свързани със сигурността и икономиката, както и краткосрочни, средносрочни и дългосрочни такива.

Очевидно потенциалът на тази нова транспортно-логистична мрежа е огромен, но за да се развие трябва да бъдат решени доста проблеми.

Логистиката и парите остават най-голямото предизвикателство. Средният коридор е сложна система от железопътни линии, пристанища, фериботи, автомагистрали, системи за пренос на данни, терминали за обработка на товари, митнически режими. За да бъде конкурентен са необходими значителни инвестиции за подобряване на ЖП и шосейната инфраструктура, информационната свързаност, кибер-сигурността, изграждането на логистични и транспортни хъбове, синхронизиране на регулаторната, митническата и административната среда на отделните държави. Според различни изследвания необходимите инвестиции са между 18 и 22 млрд. евро. Проблемите по трасето са много, а финансирането не е гарантирано. Но важното е да се осъзнае, че **Средният коридор е жизнеспособен проект и алтернатива на съществуващи пътища.**

Съседните Турция и Румъния вече се позиционират на картата на коридора. Турция разглежда Средния коридор като свой национален приоритет и гледа на него като “модерен път на коприната”. Железопътната линия Баку–Тбилиси–Карс, тунелът „Мармарай“ под Босфора, митнически съюз с ЕС и новите логистични терминали трябва да превърнат страната в основния сухопътен мост между Азия и Европа. Нейната цел е не просто да бъде транзитна територия, а да се превърне в транспортен, производствен и енергиен център между Азия, Кавказ, Черно море и Европа.

Румъния следва различна стратегия. Тя развива Констанца като главна европейска врата към Черно море и Дунав. През последните години бяха вложени стотици милиони за развитието на пристанището, което му позволява да приема големи кораби, да обработва около 100 млн. тона товари годишно и разполага с контейнерен капацитет от 1,5 млн. TEU.

Най-голямото стратегическо предимство обаче е директната връзка с Дунав чрез канала Дунав-Черно море, която превръща пристанището в естествен вход към вътрешността на Европа. Затова България трябва да търси свое конкурентно предимство, което да обхваща връзката с Турция, интермодални коридори и логистични хъбове с голяма добавена стойност.

И Румъния, и Турция се борят не само за транзитни такси, а за индустрия, логистика, инвестиции и влияние. Защото това им позволява не просто да пропускат товари, но и да създават добавена стойност.

И вечният въпрос за България: „Къде сме ние в това уравнение?“

Докато други държави вече изграждат свои обекти по Средния коридор, българският дебат по темата остава изненадващо слаб, а България почти отсъства от темата в международните събития и анализи. Тази липса на интерес по темата е парадоксална, защото именно България разполага с едно от най-интересните географски положения в целия проект. Малко европейски държави могат едновременно да предложат две големи черноморски пристанища, морска и сухопътна връзка с Турция, достъп до Дунав, железопътни връзки с Гърция, Румъния и Сърбия, участие в европейската транспортна мрежа TEN-T. Включването на България в Шенген и еврозоната допълнително улеснява последващото движение в рамките на ЕС. Наскоро

министърът на транспорта и съобщенията Георги Пеев потвърди, че България и Турция, с подкрепата на Европейската комисия, ще работят за развитието на Средния коридор. Това е добра новина, но амбициите ни не трябва да се ограничават само до това да бъдем част от коридора, а да се стремим към утвърждаване на стратегическа позиция в него. Защо? Нека го онагледя.

Представете си контейнер, който тръгва от Китай. След около две седмици достига Варна. Друг контейнер пристига по суша през Турция. Двата товарни потока се срещат в Русе. Оттам контейнерите се прехвърлят на речни кораби и по Дунав достигат Будапеща, Виена, Южна Германия или даже до пристанището в Ротердам в Нидерландия чрез системата Дунав – Майн - Рейн - Северно море. И това е само една от възможностите на българска територия. И вече не говорим за обикновен транзит, а за интермодална логистика. Именно тук България може да предложи нещо, което малко държави могат. Река Дунав също може да придобие ново значение. При това не само за превоз на стоки, но и за нуждите на военната мобилност, но за нея малко по-късно.

Пристанищата Варна и Бургас са естествените входни точки за евентуално българско разклонение на Средния коридор. Варна разполага с терминали, железопътен достъп и близост до промишления комплекс в Девня. Бургас е свързан с основната транспортна ос към Пловдив и София и може да обслужва както морски, така и сухопътни товарни потоци, предлагайки комплексни логистични услуги и по-кратко транзитно време. Според проучване, поръчано от Нидерландската агенция за предприятията, двете пристанища разполагат с проектен капацитет за обработка на над 40 млн. тона товари годишно и около 540 000 TEU контейнерен капацитет, без да се отчитат планираните бъдещи разширения.

Но наличието на пристанища не е достатъчно. За да се включат пълноценно в Средния коридор, Варна и Бургас се нуждаят от редовни корабни линии към Грузия и Турция, разширяване на капацитета, модернизиране на оборудването и, естествено на железопътната мрежа.

Линията Русе - Варна може да се окаже още един ключов елемент, тъй като е естествената железопътна връзка между Черно море и Дунав, откъдето стоките могат да достигат по речната система на Европа до много държави и да излязат на Северно море. Сегашното ѝ състояние не отговаря на потенциалната стратегическа роля и ако България реши да предложи реален Черноморско-

дунавски маршрут, Русе-Варна трябва да бъде изведена сред националните инфраструктурни приоритети и сериозно модернизирана. При това, Русе може да се превърне в значим интермодален възел.

От ключово значение е да започнем да разглеждаме България не само като транзитна държава, а като логистичен център с глобално значение и върху това да градим стратегиите си. Около хъбовете могат да се развият транспортни възли, индустриални зони, складове, митнически терминали, предприятия за сглобяване и дообработка на стоки. Именно от услугите и производството около тях се създава истинската добавена стойност, а не само от такси за преминаването на контейнерите.

И да не забравяме, че Румъния отдавна работи по такъв подход и конкуренцията между двете държави ще е изключително силна, защото новият път представлява уникални възможности.

През последните години много се говори за способността военни сили и средства да се придвижват бързо и безпрепятствено към европейски държави, които са изправени пред риск. Ние считаме, че трябва да бъде обърнато специално внимание на река Дунав като ключов европейски път, който може да бъде елемент на европейската военна мобилност. Трябва да се извършат сериозни анализи и обследвания. Ще са необходими и редица нови инфраструктурни системи по реката, така че тя да бъде плавателна през цялата година, което от своя страна ще изисква много инвестиции. Инвестициите в граждански дейности и във военната мобилност ще способстват за развитието на търговското използване на реката. Нека не забравяме, че река Дунав е втория воден вход към Черно море заедно с Босфора. И като се има предвид, че във връзка с Руската война срещу Украйна Турция забрани влизането в Черно море на военни кораби на нечерноморски държави, река Дунав придобива ново значение в променената геополитическа обстановка.

Известно е, че Европейската комисия предвижда в новия финансов период да заложи много общи средства за инфраструктура и за отбрана, включително за военната мобилност. Ето защо, сега е моментът да се работи за включване на проекти за река Дунав в следващата многогодишна финансова рамка на ЕС. Защото изграждането на военната мобилност е принос и за използването на транспортните коридори и за граждански цели.

Виждаме как се преплитат в една шевица Средния коридор, транспортните хъбове на наша територия, европейските транспортни коридори и военната мобилност. Дали може всичко това, или поне част, да бъде сложено в едно общо виждане? Вечният проблем е, че у нас темите са парцелирани в рамките на отделни министерства, а тук ние говорим за въпроси, попадащи в сферите на различни министерства - транспорта, финансите, енергетиката, отбраната, външните работи и т.н. Досега традиционният отговор е бил, че щом не е изцяло в моето поле, мен не ме засяга. Освен това, задължително е да се привлекат още и местните власти, бизнеса, научни организации, университети, неправителствени организации и т.н.

Светът се променя, променят се тежестите на отделни държави, появяват се нови възможности. Такава възможност се очертава за страната ни от развитието на Средния коридор. Истинският въпрос е за ролята на България в тези глобални пътища и дали през нашата територия единствено ще преминават товарите (и в какъв обем), или ще успеем да се превърнем в една от логистичните врати на Европа. Но прозорецът на възможностите няма да е постоянно отворен.