

## РАЗВИТИЕ, ВЪЗМОЖНОСТИ И ЗАПЛАХИ НА ИНИЦИАТИВАТА „ЕДИН ПОЯС, ЕДИН ПЪТ“

**Антоанета Кирова**

Колеж по мениджмънт, търговия и маркетинг

Как да се цитира тази статия / How to cite this article:

Kirova, A. (2022). Razvitie, vazmozhnosti i zaplahi na initsiativata „Edin poyas, edin pat“ (Developments, opportunities and threats of the One belt, One road Initiative). *Economic Thought Journal*, 67(3), 327-353 (in Bulgarian).

To link to this article / Връзка към статията:



Published online / Публикувана онлайн: 29 July 2022



Submit your article to this journal / Изпратете статия за публикуване

<https://etj.iki.bas.bg>

Article views / Статията е видяна:

View related articles / Други подобни статии:



View Crossmark data / Вж. информация от Crossmark:

Citing articles / Цитиращи статии:

View citing articles / Вж. цитиращи статии:



# РАЗВИТИЕ, ВЪЗМОЖНОСТИ И ЗАПЛАХИ НА ИНИЦИАТИВАТА „ЕДИН ПОЯС, ЕДИН ПЪТ“

Антоанета Кирова

Колеж по мениджмънт, търговия и маркетинг

*Резюме:* Инициативата „Един пояс, един път“ (OBOR/BRI) е глобална програма за финансиране на транспортната (железопътна и автомагистрална) и енергийната инфраструктура, предимно в държавите от Централна Азия, под формата на парични заеми, отпуснати при неизгодни (пазарни) условия в сравнение с финансирането от страна на донори от Западна Европа (вкл. ЕС) или от банките за развитие. Представеното изследване е опит за обобщение на постиженията и проблемите при реализирането на тази инициатива, като акцентът е поставен върху възможностите и заплахите, произтичащи от нея. Целта е да се покажат евентуалните шансове за присъединяване на България към BRI на фона на сложната политическа и икономическа глобална среда, белязана от трудностите при справянето с пандемията от COVID-19 и със започналата война между Русия и Украйна. Основен интерес представлява включването на територията на страната ни в международните транспортни коридори, стартирани, но и с възможност да бъдат продължени в рамките на инициативата.

*Ключови думи:* инициатива „Един пояс, един път“ (OBOR/BRI); транспортна инфраструктура; възможности и заплахи; инвестиции; ЕС

*JEL codes:* F15; L99

*Received* 18 April 2022

*Revised* 20 May 2022

*Accepted* 16 June 2022

## Увод

Бързият растеж на китайската икономика през периода 1980-2000 г. в резултат от съществени инвестиции в производството и от създаването на трансгранична производствена мрежа издига Китай не само до равнището на държавата с най-висок дял преки чуждестранни инвестиции (ПЧИ) през 2002 г., но я превръща и в най-големия износител в света през 2009 г. След това обаче под влияние на световната финансова криза от 2008 г. икономическият ръст е забавен. За да преодолее това забавяне, Китай приема стратегия, свързана с Пътя на коприната, известна още като инициативата „Един пояс, един път“ (One Belt, One Road Initiative – OBOR/BRI), която има за основна цел съживяването и разширяването на популярния древен търговски път<sup>1</sup>, свързващ Китай с приблизително 68 държави.

---

<sup>1</sup> Пътят на коприната, съществувал между 130 и 1453 г. пр.н.е., започва от Китай, движи се към Централна Азия, Близкия изток и достига до Средиземно море в Европа.

Първоначално очакванията са това разширяване да окаже влияние върху 65% от световното население, 33% от световния БВП и 25% от световната трансгранична търговия. Основни аспекти на инициативата са трансграничната търговия, икономическият растеж, както и развитието и насърчаването на икономическата интеграция посредством китайски инвестиции в страните, включени в нея. Стратегията „Един пояс, един път“ (Yi Dai Yi Lu) представлява взаимно допълване на две идеи, инициирани от китайския председател на КНР Си Дзинпин през 2013 г. – за изграждането на икономически пояс на Пътя на коприната, който да включва и Морския път на коприната от XXI век.

По данни на Австрийската търговска камара през 2017 г. „BRI... обхваща 65 държави с население от 4,4 млрд. човека, което съответства на около 70% от световното население. Тези страни представляват около 29% от световната икономика, поради което прилагането на новата инициатива ще отнеме време. Общо проектите на BRI могат да са в размер до 1,3 трилиона USD (около 7 пъти повече, отколкото в плана „Маршал“), което би било най-голямата инвестиция в човешката история“<sup>2</sup>.

Концептуалната рамка на представеното изследване е разработена с помощта на литературен преглед с цел да се генерират факти и мнения както на учени от различни страни, така и на експерти. Използвани са данни от публикувани статии, бюлетини и доклади. Изследването се фокусира най-вече върху възможностите и заплахите, свързани с инициативите от „Един пояс, един път“, и по-специално върху тези в областта на транспортната инфраструктура.

### **Теоретико-приложна рамка на инициативата „Един пояс, един път“**

През последните десетилетия световните икономика и политика се променят бързо. Задълбочава се не само глобалното коопериране на ниво държави и фирми, но и населението от различни нации започва да функционира съвместно по отношение на управлението, на икономическите интереси и общите валути. Трансграничното движение на продукти, услуги и хора води до участие на отделните страни в различни търговски споразумения като Транстихоокеанското партньорство (TPP), Северноамериканското споразумение за свободна търговия (NAFTA), Евразийския икономически съюз (ЕЕА), Споразумението на САЩ и Мексико с Канада (USMCA) и др. Подобно на всички тях, китайската концепция за инициативата „Един пояс, един път“ също е резултат от глобализацията.

Първоначалната рамка на инициативата е обвързването на Китай със 70 страни от Океания, Азия, Европа и Африка, но днес Пътят на коприната е мрежа от сложни маршрути с нови икономически коридори (вж. фиг. 1).

Въпреки че през последното десетилетие Китай се ангажира активно с Централна Азия, целта на BRI е допълнително увеличаване на присъствието на страната в региона, като се предложи проект за транспортна инфраструктура, който ще помогне за по-нататъшното ѝ проникване на пазара в тази част на света и ще позволи бъдещо разширяване към други региони.

<sup>2</sup> Вж. [https://news.wko.at/news/wien/Fuer-Wien\\_Seidenstrasse\\_15-11-17.pdf](https://news.wko.at/news/wien/Fuer-Wien_Seidenstrasse_15-11-17.pdf)



Източник: <https://www.topchinatravel.com/silk-road/one-belt-one-road.htm>

Фигура 1. Териториален обхват на BRI

Като част от този план през 2013 г. китайското правителство предлага изграждането на Икономически пояс на пътя на коприната, състоящ се от няколко обособени коридора:

- 1) Евразийски сухопътен мост (свързва Западен Китай със Западна Русия);
- 2) коридор Китай – Монголия – Русия (от Северен Китай до Източна Русия през Монголия);
- 3) коридор Китай – Централна Азия – Западна Азия (от Западен Китай до Турция през Централна и Западна Азия);
- 4) коридор Китай – Индокитайски полуостров (от Южен Китай до Сингапур през Индокитай);
- 5) коридор Китай – Пакистан (от Югозападен Китай до и през Пакистан);
- 6) коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мианмар (от Южен Китай до Индия през Бангладеш и Мианмар) и
- 7) морски път на коприната, свързващ крайбрежен Китай със Средиземно море през Сингапур, Малайзия, Индийския океан, Арабско море и Ормузкия пролив.

Тези направления са представени от Шанхайската организация за сътрудничество – ШОС (вж. Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative, 2017, pp. 11-17). Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции (АБИИ), създадена като алтернатива на регионални и глобални финансови институции (като Азиатската банка за развитие и Световната банка), в партньорство с БРИКС и

междубанковата асоциация на ШОС – Bank and Silk Road Fund, е определена за основна финансова институция на OBOR/BRI (Du, Zhang, 2018). Освен икономическите ползи чрез този проект китайското правителство се стреми да се справи и с липсата на доверие от страна на някои от по-малките си съседи, като им предлага инфраструктурно развитие<sup>3</sup>. Предполага се, че това допълнително ще увеличи потенциала на Китай в Централна Азия като „мека сила“, предлагаща непринудителен, невоенен (т.е. без да е фокусиран върху сигурността) подход (Dadabaev, 2019).

В днешно време инициативата „Един пояс, един път“ включва икономически компоненти като развитие на транспортната (железопътна и автомагистрална) и енергийната инфраструктури, предимно в държавите от Централна Азия. Въпреки това ефектът на проектите върху укрепването на потенциала за генерирането на растеж за тези страни не е еднозначен поради необходимостта да се навакват недостатъците, породени от предходни инициативи за улесняване на икономическото развитие в региона (Dadabaev, 2016). В такъв смисъл успехът на OBOR/BRI до голяма степен зависи от това как Китай и другите регионални държави ще се поучат от успехите и неуспехите на Шанхайската организация за сътрудничество (Шанхайската „петорка“) и на други схеми за ангажиране в този регион.

Съгласно Доклад на Министерството на финансите на КНР инициативата „Един пояс, един път“ произхожда от Китай, но принадлежи на света, тъй като е фокусирана върху Азия, Европа и Африка и е отворена за партньорства (вж. *The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects*, 2019). Същевременно инициативата се превръща в изследователска платформа за учени по целия свят (Zhengbing et al., 2019). Реконструкцията и разширяването на древния Път на коприната от Китай оказва пряко въздействие върху глобалната икономика, търговия и логистика. В съответствие с усилията на китайската политика за пренасочване на страната към Запада (вж. Uberoi, 2016) тя има огромен принос за подобряване на межкултурните и на политическите взаимодействия (вж. Aris, 2016; Huang, 2016; Mishra, 2016), като водеща икономико-политическа сила в процеса е именно Китай (Du, Zhang, 2018). Инициативата е продължена и чрез концепция за дигитален път на коприната (вж. Zhengbing et al., 2019). Независимо от достойнствата си обаче, още през 2020 г. – седем години след началото на прилагането ѝ, OBOR/BRI поражда сериозни противоречия и е остро критикувана от изследователи в западни държави поради липсата на прозрачност, затрудняваща получаването на надеждна информация относно финансирането като цяло и конкретните проекти в частност. Проблемите не закъсняват и в източните страни, където „пандемията от COVID-19 тласка няколко държави към смазващи дългове, китайската инициатива „Един пояс, един път“ усложнява дълговото бреме многократно със скрити заеми на стойност 385 млрд. USD“ (Rai Dipu, 2021).

Както беше споменато, OBOR/BRI е глобална програма за финансиране на транспортната и на енергийната инфраструктура, като ежегодно за нея са

<sup>3</sup> За пример в това отношение вж. Министерство на външните работи на КНР, 2015.

отделяни средства до около 100 млрд. USD. Това обаче са парични заеми, които превишават реалните възможности на развиващите се страни, отпуснати при неизгодни (пазарни) условия в сравнение с възможното финансиране от страна на западноевропейски донори (вкл. ЕС) или от банките за развитие. Сред кредитополучателите са държави като Иран, Венецуела, Южна Африка, Кения, Танзания, Индонезия, Бразилия и др. (Dollar, 2020).

Има и сериозни критики и разминаване в мненията на учени, изследователи и практики относно инициативата „Един пояс, един път“, свързани с нейната същност, както и с произволния подбор и приоритизирането на проекти (Gabuev, 2016). Според Du (2016) OBOR/BRI е китайска версия на глобализацията за разлика от Транстихоокеанското партньорство (TPP) на САЩ. Някои учени ограничават влиянието на инициативата до Централна Азия и Азиатско-Тихоокеанския регион (Zimmerman, 2015), а други акцентират върху положителните аспекти на потенциалното сътрудничество – върху взаимното учене и изгода, мира, откритостта и приобщаването като характеристики на BRI (Shapiro, 2017). Das (2017) смята, че OBOR/BRI е „инструмент за продажба на свръхпроизводствен капацитет на съседни страни в географския регион“, а според Haiquan (2017) Китай „трябва да интегрира интересите на САЩ и Русия, вместо да се фокусира само върху собствения си икономически растеж“. Swaine (2015) достига до извода, че освен икономически, културни, политически и стратегически възможности инициативата „Един пояс, един път“ съдържа и висока степен на риск и несигурност, както и предизвикателства, а според Reiff (2018) „...дългосрочната цел на Китай е Европа като пазар за продажби“, като се прави опит китайско-европейското сътрудничество да се свърже с инициативата OBOR/BRI и с Механизма за сътрудничество „16 + 1“.

Според проучвания на китайския клон на изследователската лаборатория AIDDATA<sup>4</sup> въпреки средствата, отделяни от правителството на КНР за инициативата „Един пояс, един път“, е налице риск от загуба на време, тъй като някои от приемащите държави отменят или спират мегапроекти (35% от всички проекти<sup>5</sup>) поради опасения за корупция и за възможно задлъжняване към Китай (Loh, 2021). След достигнатия пик на OBOR/BRI през 2019 г. се слага началото и на противодействие от страна на правителството на САЩ.

По данни на Китайския център за финансиране на зелено развитие<sup>6</sup> (Green Finance & Development Center) инвестициите в инициативата започват да спадат (през първата половина на 2021 г. те достигат 19,3 млрд. USD, което е около 30% по-малко в сравнение със същия период на 2020 г.), но за сметка на това се ускорява инвестиционният процес в логистичния сектор.

КНР разполага и с Механизъм за сътрудничество на страната с 16 държави от

---

<sup>4</sup> <https://www.aiddata.org/china>

<sup>5</sup> Малайзия отказва 11,6 млрд. USD за инфраструктурни проекти с китайско финансиране за железопътна връзка по източното крайбрежие и 2 газопровода; Казахстан и Боливия отказват съответно 1,5 млрд. и 1 млрд. USD, а Коста Рика, Судан, Етиопия, Еквадор, Замбия и Камерун не са приели проектно финансиране, възлизащо на общо 3,3 млрд. USD.

<sup>6</sup> <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-h1-2021/?cookie-state-change=1649498660254>

Централна, Източна и Югоизточна Европа, включващ Полша, Естония, Латвия, Литва<sup>7</sup>, Румъния, България, Унгария, Чехия, Словакия, Словения, Босна и Херцеговина, Сърбия, Черна гора, Хърватия, Албания, Република Северна Македония (РСМ) и Гърция. Швейцария също подкрепя инициативата чрез Меморандум за разбирателство<sup>8</sup>.

Същевременно Китай не обособява взаимоотношенията си с Балканите в отделен проект, а паралелно развива двустранни отношения със страните, което потвърждава извода, че приоритет на КНР е близостта до ЕС. Същевременно обаче български учени като Б. Боева обръщат внимание на *Балканския път на коприната*, „обект на подписано споразумение за изграждане на железопътна линия на територията на Македония, Сърбия и Унгария“<sup>9</sup> през 2014 г., в което България не участва.

Според данните за китайските инвестиции на Балканите на Института за икономика и международни отношения (ИИМО) първо място в региона заема Сърбия с 53%, следвана плътно от Гърция, а 56% от китайските инвестиции в сектор „Инфраструктурно строителство“ в Централна, Източна и Югоизточна Европа са привлечени също от Сърбия (1,8 млрд. за жп линията Будапеща-Белград), което недвусмислено показва мястото, отредено на тази страна в транспортната свързаност (вж. табл. 1 и фиг. 2).

Таблица 1. Разпределение на китайските инвестиции на Балканския полуостров, 2013-2019 г.

Държави от Балканите (по възходящ ред според размера на инвестициите)	Размер на инвестициите (млрд. USD)	Дял в общия размер на инвестициите (%)
Сърбия	10,26	36,80
Гърция	10,08	36,35
Босна и Херцеговина	2,50	8,96
Словения	2,18	7,69
Черна гора	1,20	4,30
Хърватия	0,69	2,50
РСМ	0,53	1,90
България	0,46	1,60
<i>Общо за балканските държави</i>	<i>27,90</i>	<i>100,00</i>

Засилването на икономическото и политическото присъствие на Китай в Централна и Източна Европа (ЦИЕ) и в частност на Балканите предизвиква ответни действия от страна на САЩ. Те започват при предходното управление през 2016 г. посредством инициативата „Три морета“, в която участват 12 държави от региона между Адриатическо, Черно и Балтийско море, същевременно включени и в китайската инициатива „17+1“ (сведена сега до „16+1“ след

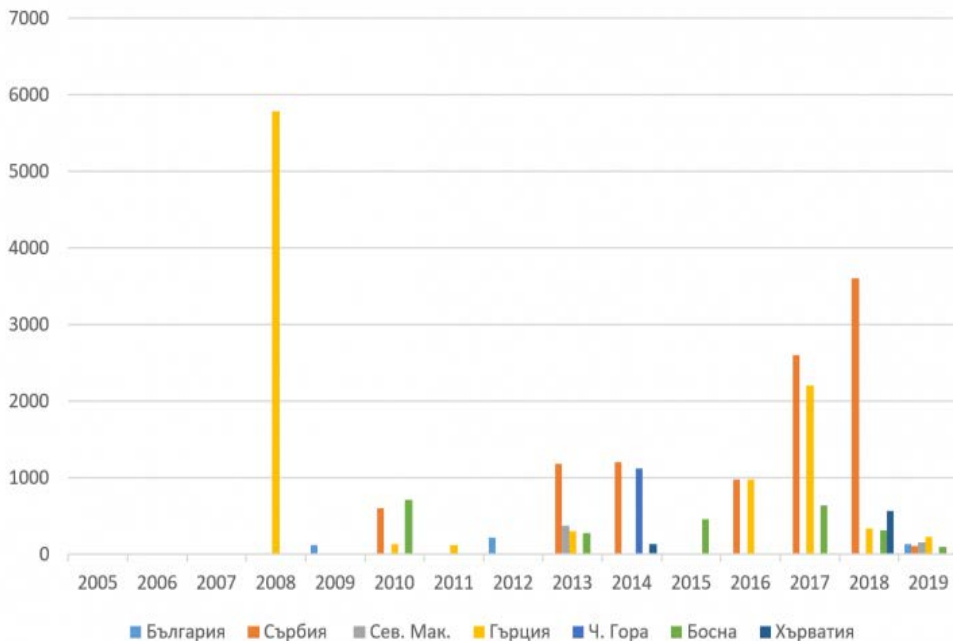
<sup>7</sup> На 22.05.2021 г. Литва обявява оттеглянето си от Механизма „16+1“

(вж. <https://www.investor.bg/evropa/334/a/litva-se-ottegla-ot-formata-171-zaradi-kitai-328353/>).

<sup>8</sup> Вж. <https://money.bg/economics/i-shveytsariya-shte-podkrepi-edin-poyas-edin-pat.html>

<sup>9</sup> Вж. <https://transportal.bg/балканският-копринен-път-за-бизнес-по>

оттеглянето на Литва)<sup>10</sup>. Въпреки сходните цели в областта на инфраструктурното развитие в региона на Източна Европа е ясно, че проектите с недвусмислени стратегически и геополитически измерения са свързани с противопоставянето на Китай и САЩ в глобален план.



Източник: ИПИ, по данни от China Global Investment Tracker, <https://ime.bg/bg/articles/kitaiskite-investicii-na-balkanite/>

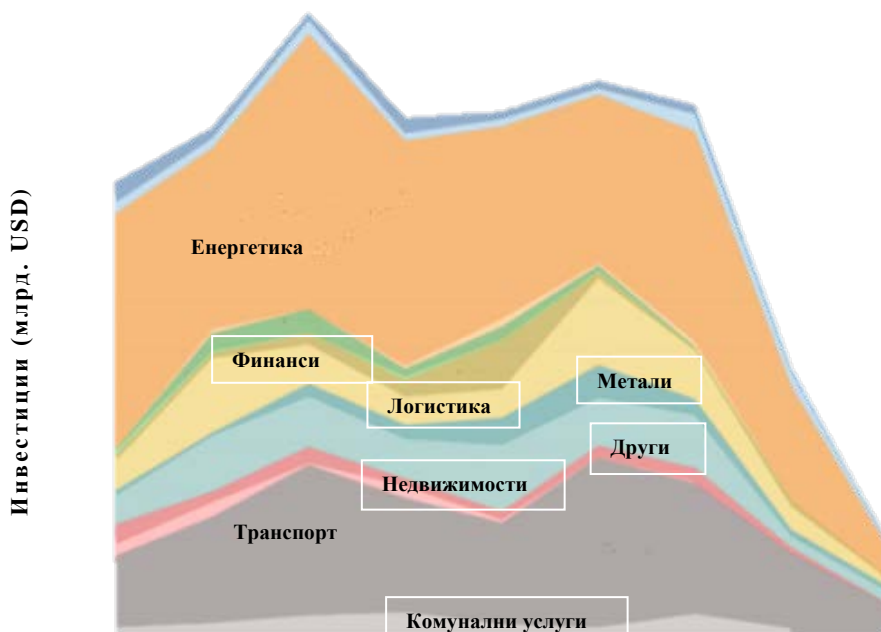
Фигура 2. Поток на ПЧИ от китайски компании на Балканите, 2005-2019 г. (млн. USD)

След като е поставено началото ѝ, през 2013 г. инициативата „Един пояс, един път“ бележи значителен напредък благодарение на координираната политика на инфраструктурна свързаност – напредък в търговските взаимоотношения, във финансовата интеграция и в създаването на по-тесни връзки между хората (вж. фиг. 3). Държавите-участници реализират осезаеми ползи, а инициативата и нейните основни концепции, записани в документи на ООН, Г-20, АРЕС и други международни и регионални организации<sup>11</sup>, се разширява от Азия към Европа. Тя включва все повече нови участници от Африка, Латинска Америка и Южния Тихи океан, опирайки се на принципа за търсене на общи позиции, като същевременно се запазват различията относно плановете и политиките за икономическо развитие.

<sup>10</sup> <https://www.mediapool.bg/litva-napusna-grupata-171-za-satrudnichestvo-na-kitai-s-iztochna-evropa-news322168.html>

<sup>11</sup> До края на март 2019 г. (годината преди началото на пандемията) китайското правителство е подписало 173 споразумения за сътрудничество със 125 държави и 29 международни организации (вж. The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects, 2019).





Източник: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-h1-2021/?cookie-state-change=1649498660254>

Фигура 3. Разбивка на китайските инвестиции в рамките на OBOR/BRI по сектори на икономиката (2013 – първата половина на 2021 г.)

Т.нар. цифров път на коприната се превръща във важна част от OBOR/BRI. Китай стартира Инициативата за международно сътрудничество в областта на цифровата икономика „Един пояс, един път“ с Египет, Лаос, Саудитска Арабия, Сърбия, Тайланд, Турция и Обединените арабски емирства, като в рамките на тази инициатива подписва споразумения с общо 16 държави. Икономическите взаимоотношения между Китай и страните от ЦИЕ, ЕС като цяло и България в частност са изследвани от редица изтъкнати български учени в различни области на научното знание – от политология до външноикономически дейности. Според Радев (2020) прекалено комплексния характер на инициативата „Един пояс, един път“ често е обект на едностранни интерпретации, които оценяват отделни нейни аспекти, поставяйки я или в контекста на западната представа за „китайската заплаха“, или свързвайки с нея прекалено големи надежди и очаквания.

Някои български учени отчитат също и възможната роля на китайските инвестиции в рамките на OBOR/BRI за транспортна инфраструктура на територията на ЕС и по-специално принася им за развитието на Морския път на коприната, като наблягат на възможната синергия с унгарската инициатива „Отваряне на Изток“, полско-хърватската „Сътрудничество на три морета“ и Дунавската стратегия на ЕС. Те обръщат внимание на инвестиционните предпочитания на Китай към мащабни инфраструктурни проекти, както и на затрудненията при

прилагането на обичайния подход (енергийни и инфраструктурни проекти в пътища, железопътни линии и пристанища) в България, много от които произтичат именно от членството на страната ни в ЕС<sup>12</sup>. Същевременно новата програма на сегашното коалиционно правителство<sup>13</sup> относно транспортната инфраструктура, по-специално залагането на нови приоритети, свързани с оста Ориент/Източно Средиземноморие и с доизграждането на транспортните връзки на България със съседните държави, ще изисква нови инвестиционни партньорства. Това дава възможност за евентуално обръщане към Китай, като се използва готовността му да приеме гъвкава позиция, съчетана с отказ от водещо място при изпълнението на инфраструктурни проекти<sup>14</sup>. С оглед на адаптирането на външната търговия към променените условия на световния пазар и привличането на инвестиции в структуроопределящи отрасли, за да се подобри взаимното сътрудничество между България и Китай, от една страна, и взаимоотношенията ЕС – Китай, от друга, обаче е необходима цялостна промяна и в политиките.

### **Развитие на инфраструктурната свързаност в рамките на инициативата „Един пояс, един път“ – ползи и заплахи**

Проучванията представят редица аргументи в полза на инициативата, които освен опита с различни източници за финансиране на инвестиционни проекти показват и позиционирането на водещи фирми – носители на модерни управленски практики в сферата на инфраструктурното изграждане, особено при големи проекти<sup>15</sup>. Австрийската търговска камара също изтъква някои от предимствата на BRI, но в общи линии литературата по тези проблеми засяга периода преди пандемията от COVID-19.

Финансовата подкрепа за BRI е най-вече от страна на Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции (АИВ) и фонда „Silk Road“ (с 40 млрд. USD). Освен тях принос в това отношение имат Китайската държавна администрация за чуждестранна валута (SAFE), както и Import Export Bank of China (EXIM) и China Development Bank (CDB), чиито заеми са с ниска цена, тъй като облигациите им са третирани като китайски държавен дълг. Преди пандемията „Silk Road“ планира повече средства – до 100 млрд. юана, а EXIM – осигуряване на специални заеми в проекти на инициативата „Един пояс, един път“ до 250 млрд. юана. Общо са предвидени до 113 млрд. USD за допълнително улесняване на проектите (вж. Hillman, 2018). Във финансирането на OBOR/BRI участват и петте най-големи търговски банки на Китай – Индустриалната и търговска банка на Китай (ICBC), Китайската строителна банка (CCB), Селскостопанската банка на Китай (ABC) и Банка за комуникациите (BOCOM), както и частни китайски инвеститори, държавни предприятия, публично-частни партньорства и др.

<sup>12</sup> <https://ecfr.eu/sofia/publication/да-разцъфтят-хиляди-контакти-как-кита/>

<sup>13</sup> Вж. Microsoft Word-2. Коалиционно споразумение. Приложения 1 до 18\_v.1.3\_final\_formating.docx (promeni.bg)

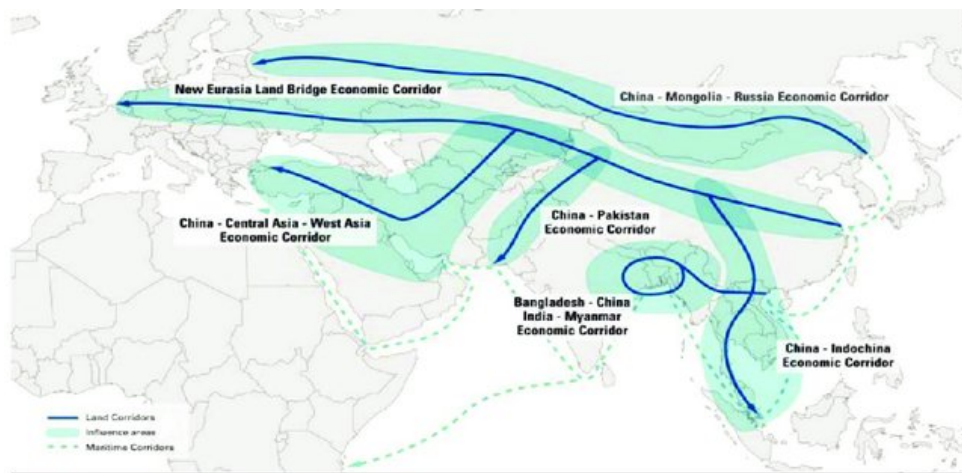
<sup>14</sup> „China Communications Construction Company“ (CCCC) започва партньорство с „Трейс Груп Холд“ за проекти в България и в цяла Югоизточна Европа.

<sup>15</sup> <https://borgenproject.org/one-belt-one-road-benefits>

Очакванията са китайските банки да продължат да бъдат основен източник на финансиране на китайските проекти, тъй като някои от тях са открили клонове в държавите – участници в инициативата (Reiff, 2018).

Проектите в рамките на инициативата се осъществяват на базата на меморандуми за сътрудничество, на двустранни договори, планиране и разработване на пътни карти (вж. Belt and Road Progress Research Team, 2016). На първо място в дневния ред на OBOR/BRI е инфраструктурната свързаност. Заедно с ангажимента за зачитането на суверенитета и сигурността на всички включени държави, страните, участващи в инициативата, полагат съгласувани усилия за изграждане на всеобхватна, многостепенна и комбинирана инфраструктурна рамка, включваща железниците, пътищата, корабоплаването, авиацията, тръбопроводите и пространствено интегрираните информационни мрежи. Подобен подход спрямо цялостната инфраструктура значително намалява разходите за обмен на продукти, капитал, технологии и ноу-хау и съдейства за оптималното разпределение на ресурси между различните региони, както и за устойчивост в развитието и за постигане на взаимноизгодно сътрудничество.

Шестте основни коридора за международно икономическо сътрудничество – Новият евразийски сухопътен мост и икономическите коридори Китай–Монголия–Русия, Китай–Централна Азия–Западна Азия, Китай–Индокитайски полуостров, Китай–Пакистан и Бангладеш–Китай–Индия–Мианмар, свързват Азиатския икономически кръг с Европейския (вж. фиг. 4). Те играят важна роля в установяването и укрепването на партньорствата за свързаност между участващите страни и в изграждането на ефективно функциониращ евразийски пазар<sup>16</sup>.



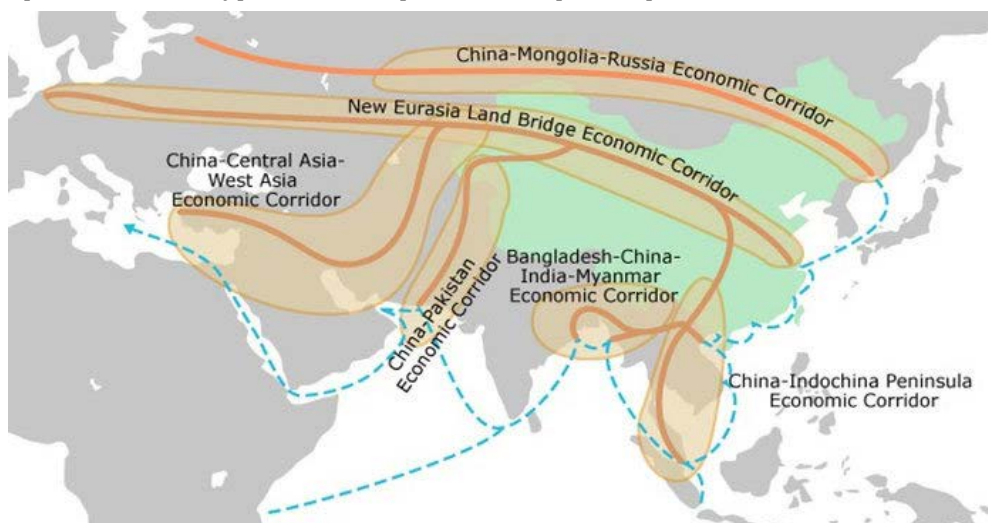
Source: Hong Kong Trade Development Council and Nomura Global Economics.

Източник: Hong Kong Trade Development Center, <https://home.hktdc.com/>;  
<https://beltandroad.hktdc.com/>

Фигура 4. Шестте основни коридори за икономическо сътрудничество в рамките на инициативата „Един пояс, един път“

<sup>16</sup> Всички данни, цитирани по отношение на транспортната свързаност, са от The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects, 2019.

Тази категоризация може да бъде обобщена чрез представяне на коридорите като „мегакоридори“ – Северен, Централен и Южен (вж. фиг. 5). Северният свързва двете големи регионални сили Русия и Китай чрез транспортна и енергийна инфраструктурни мрежи, а Централният – Източното крайбрежие на Китай с Европа, като пресича Казахстан, Русия, Беларус, Полша, Германия и достига до Нидерландия, Испания и Обединеното кралство. В неговия обхват са включени още два плана за свързване – The China-Pakistan Economic Corridor (СПЕС) и The Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor (ВСИМ). Южният мегакоридор е най-добрият за морска свързаност на Източен Китай с Европа, като същевременно пресича всички стратегически важни точки и пристанища, осигурявайки безпроблемна морска търговия за Китай.



Източник: Фондация „Gilani Research“; китайски търговски изследвания.

Фигура 5. Северен, Централен и Южен мегакоридор

В проучване на Световната банка от 2019 г. в областта на транспортните проекти по сухопътните и морските маршрути в рамките на OBOR/BRI се стига до заключението, че са налице потенциални ползи от инициативата за целия свят, особено по отношение на усъвършенстването на международните логистични връзки. Това обаче не решава проблемите, свързани с бариерите от политически и икономически характер като тарифи за внос, инвестиционни ограничения, митнически забавяния, бюрокрация и корупция, разходите по които многократно превишават икономииите от логистичните разходи<sup>17</sup>.

Възможностите, произтичащи от пълзящото развитие и от включването на нови страни и територии, са съпътствани и от рискове и предизвикателства, типични за международните маркетинг и логистика, които са в зависимост от географските, социокултурните, националните и политико-икономическите

<sup>17</sup> Вж. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>

различия. Неизвестните са свързани и с реалния размер на необходимите инвестиции, както и с времето за изпълнение на инициативата, осъществявана като непрекъснат процес. Икономическата оценка на OBOR/BRI говори за известна несигурност по отношение на изпълнението на проектите (вж. Chen, 2017), а някои от основните предизвикателства са сложните физико-географски характеристики, различното социално-икономическо състояние, общите екологични проблеми и несъответстващите ресурси (Yang, Cai et al., 2016). Динамиката на обкръжаващата среда също се превръща в бариера поради факта, че инициативата е стартирана при едни условия на глобалната среда, когато Китай има икономическа хегемония<sup>18</sup>, докато сегашният период се характеризира с последствията от все още непреодолимата COVID криза.

Инициативата BRI бележи голям напредък в изграждането на *междурегионални и междуконтинентални железопътни мрежи*, базирано върху проекти за сътрудничество, като железопътната линия Китай-Лаос, железницата Китай-Тайланд, железницата Унгария-Сърбия и високоскоростната железница Джакарта-Бадунг. След предварителна работа в сферата на товарния железопътен транспорт е създаден международен механизъм за експлоатация на железопътните линии в сътрудничество с железопътните компании на Китай, Беларус, Казахстан, Монголия, Германия, Полша и Русия, който поставя на преден план ефективността на международния железопътен транспорт<sup>19</sup>.

В областта на *международния автомобилен транспорт* също се отчитат положителни резултати, свързани с непрекъсваеми транспортни операции по направленията Китай-Монголия-Русия, Китай-Киргизстан-Узбекистан, Китай-Русия (Далян-Новосибирск) и Китай-Виетнам. КНР официално се присъединява към Конвенцията за международен транспорт на стоки под покритието на карнети ТИР (Конвенция ТИР). Подписани са редица двустранни и многостранни международни споразумения за улесняване на транспорта с държави от инициативата BRI, вкл. Междуправителствено споразумение на държавите-членки на Шанхайската организация за сътрудничество за улесняване на международния автомобилен транспорт. Постигнат е напредък в прилагането на Споразумението за улесняване на трансграничния транспорт на стоки и хора (вж. Association of Southeast Asian Nations, 2004).

По отношение на *морската свързаност* в пристанище Гуадар (Пакистан) са отворени линейни контейнерни маршрути и са обособени зони за свободна търговия Гуадар и Хамбантота (Шри Ланка), като същевременно са определени техните индустриални функции. Завършени са важни транзитни хъбове в пристанищата Пирея (Гърция) и Халифа (ОАЕ). КНР е подписала 38 двустранни

<sup>18</sup> Китайската икономика е с най-голям принос за глобалния икономически растеж, като през 2009-2014 г. (периода на стартиране на инициативата BRI) годишният ръст на БВП на страната е 8,7% при 2% на световната икономика. Делът на китайската икономика за глобалния икономически растеж надминава 30%, докато този на САЩ е 18% през 2015 г. (Попова, 2016).

<sup>19</sup> До края на 2018 г. железопътната услуга Китай-Европа свърза 108 града в 16 държави от Азия и Европа; 13 хил. влака са превозили повече от 1,1 млн. 20-футови контейнера (TEU); 94% от влаковете, тръгващи от Китай, са с пълнен товар срещу 71% в празно състояние; установено е сътрудничество при митническите операции и времето за контрол и за оформяне на режимите е съкратено наполовина.

и регионални споразумения за корабоплаване с 47 държави от инициативата BRI, а Китайската борса за корабоплаване в Нингбо полага постоянни усилия за подобряване на индекса за превоз на товари по Морския път на коприната и публикува търговския индекс на Китай-ЦИЕ (ССТІ) и индекса на пристанището в Нингбо.

В областта на въздухоплаването КНР има двустранни междуправителствени споразумения за въздушен транспорт със 126 страни и региони, разширявайки правата за осъществяване на въздушен трафик с Люксембург, Русия, Армения, Индонезия, Камбоджа, Бангладеш, Израел, Монголия, Малайзия и Египет. До 2019 г. са открити 1239 нови международни маршрута между Китай и други държави от инициативата BRI, което представлява 69,1% от общия брой на новите международни маршрути на Китай през този период.

Единодушно е мнението за *преките ползи* в сферата на инфраструктурната свързаност, които реализират *държавите от Централна Азия* (Reiff, 2018), и по-конкретно:

- За *Казахстан* като център на Пътя на коприната освен увеличаване на размера на транзита съществуват възможности за повишаване на експорта.
- За *Узбекистан* като държава, богата на ресурси, но с недостатъчно развита инфраструктура освен инфраструктурните инвестиции за осъществяване на китайската стратегия по Пътя на коприната (за изграждане и модернизирание на железопътната мрежа) се разкриват допълнителни възможности за икономическо развитие и повишаване на износа.
- За *Таджикистан*, който макар да регистрира икономически подем, все още има слабо развита инфраструктура, се увеличават възможностите за усъвършенстване на пътната мрежа, енергийната инфраструктура и експорта.
- За *Киргизстан*, чиято територия е от голямо значение за изграждането на стратегически важната връзка север-юг, свързваща я с Таджикистан на север и с Казахстан на юг при новия Път на коприната, Китай осигурява финансиране – една от причините е оживената взаимна търговия, която със сигурност повишава възможностите за икономическо развитие.

Към държавите, които реализират конкретни ползи от усъвършенстването на транспортната инфраструктура, могат да бъдат добавени и тези от *Близкия изток*:

- *Иран*, където след отмяната на ембаргото предстои модернизация на икономиката с цел развитие на експортни сектори като фармацевцията, екологичните технологии и електрониката, а в това отношение изключително важна роля играе инфраструктурното обновяване;
- *Турция*, която прави сериозен завои от пътен към железопътен транспорт в транспортната си стратегия и планира до 2035 г. да увеличи дължината на железопътната си мрежа до 31 хил. км за сметка на инвестиции в размер на 30 млрд. евро.

Заинтересовани от инфраструктурни проекти и тяхната реализация в рамките на BRI в Централна Азия, с възможности за *косвени ползи* са също Русия и Беларус от Европа, Кения<sup>20</sup> от Африка и др.

Трябва обаче да се обърне внимание и на *заплахите* по отношение на осъществяването на сложните и капиталоемки инфраструктурни проекти, свързани с инициативата „Един пояс, един път“, които могат да бъдат систематизирани по следния начин:

- *Драстичен спад в размера на инвестициите*, предназначени за BRI. В публикуван доклад „Инвестициите на китайските предприятия в Африка – пазарната сила и ролята на частната икономика“ се посочват потенциалните ползи, реализирани от китайското инвестиционно участие на Африканския континент<sup>21</sup>. През 2020 г. обаче китайските инвестиции в 138-те държави, към които е насочен BRI, спадат с 54% в сравнение с 2019 г. и достигат до 47 млрд. USD. В Африка, където се намират 40 от тези страни, финансирането на инфраструктурни проекти от китайски банки е намалено от 11 млрд. USD през 2017 г. на 3,3 млрд. USD през 2020 г. Според Африканската банка за развитие континентът е изправен пред годишен дефицит от инвестиции в инфраструктура от около 100 млрд. USD. Като цяло в Африка финансирането на инфраструктурни проекти от китайски банки е спаднало от 11 млрд. USD през 2017 г. със 70% през 2020 г.<sup>22</sup>
- Проектите, финансирани от Китай, се превръщат в *дългов „капан“* за реципиентите и те стават зависими от Пекин. Примери в това отношение са Мианмар, една от държавите, които се дистанцират от китайската икономическа политика (поради корупционни практики в обявените проектни търгове – вж. Grzanna, 2018), и Малайзия, където реализираните инфраструктурни обекти (морски пристанища) не генерират първоначално очакваните приходи и поради невъзможност от възвръщане на инвестициите се налага да се предоставят концесии на китайски инвеститори. Австралия пък напълно се отказва от участие в инициативата.<sup>23</sup>
- *Политически влияния*, особено в източните държави от ЕС и в Гърция, които се радват на подкрепата на китайски инвестиции, и *загуба на позиции на ЕС като цяло*, особено в сферата на новите технологии. Според проучване на Свободния университет в Брюксел през периода 2008-2014 г. делът на европейските високи технологии на пазарите на страните от BRI е намалял почти наполовина, докато този на китайските се е увеличил над 50%. Така инициативата може да доведе до допълнително

<sup>20</sup> Китай инвестира 14 млрд. USD в железопътната линия на Кения със стандартно междурелсие (SGR) в Източна Африка и така това се превръща в един от най-важните проекти, откакто Кения става независима през 1963 г. (вж. Reiff, 2018)

<sup>21</sup> Вж. <https://www.banker.bg/sviat/read/kitaiskiiat-biznes-se-nasochva-kum-afrika>

<sup>22</sup> Вж. <https://www.bloombergtv.bg/a/4-analizi/100684-afrika-tryabva-sama-da-dovarshva-proektite-izostaveni-ot-kitayskiya-poyas-i-pat>

<sup>23</sup> <https://www.bloombergtv.bg/a/35-bloomberg-world/92366-avstraliya-se-otkaza-ot-sdelkata-za-edin-poyas-edin-pat>

переразпределяне на технологичните сили в посока към загуба на пазари от големи европейски компании (Reiff, 2018).

- *Доминация на китайски фирми в морските логистични вериги.* Китай притежава дялове или терминали в 14 европейски пристанища (Пирея<sup>24</sup>, Ротердам, Антверпен и др.). С китайско дялово участие в Хамбург Пекин ще запълни последната голяма празнина по трасето на Морския път на коприната, а впоследствие чрез достъп до италианското адриатическо пристанище Триест ще се обхванат Централна и Източна Европа.

На базата на водените двустранни и многостранни инициативи за инфраструктура и свързаност, проектирани като алтернативи, но все още фрагментирани и със сравнително малък мащаб и географски обхват в сравнение с постиженията в рамките на инициативата BRI, ЕС, от една страна, и САЩ, от друга, се опитват да формулират колективен отговор срещу нея. Трудностите произтичат от различните геополитически перспективи и от икономическите взаимоотношения, изградени с КНР. На среща на върха на G-7 през 2021 г. лидери от Канада, Франция, Германия, Италия, Япония, Обединеното кралство и САЩ се споразумяват за глобално „ориентирано към ценности, високостандартно и прозрачно инфраструктурно партньорство“ за по-добро изграждане за света, известно като инициативата „Build Back Better World“ (B3W), която отразява лозунга на кампанията на президента Байдън за 2020 г. „Изградете отново по-добре“ (вж. European Parliament, 2021). Това е първият колективен опит за създаване на устойчива и целенасочена алтернатива на BRI с оглед на справянето с предизвикателствата пред международното икономическо и правно пространство. Стремежът е до 2035 г. да се помогне за запълване на празнините и за преодоляване на тесните места в транспортната инфраструктура на страните с ниско и средно равнище на доходите, като необходимите инвестиции са оценени на над 40 трилиона USD<sup>25</sup>. В своята Резолюция от 2021 г. относно свързаността и отношенията между ЕС и Азия Европейският парламент призовава за приемане на глобална стратегия за свързаност на ЕС като продължение на стратегията за свързаност между Европа и Азия от 2018 г., за да се засили ролята на Съюза като геополитически и геоикономически участник с единен наратив, както и за разширяване на партньорствата с демокрации по света, които споделят основните ценности на ЕС. Тенденциите в потоците от глобални частни инвестиции в инфраструктура обаче предполагат както възможности, така и предизвикателства за ответната инициатива.

Изводите, които се налагат от представения ситуационен анализ, недвусмислено показват двойствената природа на инициативата „Един пояс, един път“ – положителните и отрицателните ѝ страни, особено недостатъчното оценяване на проблемите както от потребителите, така и от нейните създатели. Проблемите

---

<sup>24</sup> Разпродажбата на европейските пристанища започва през 2016 г., когато банкрутиралата Гърция е принудена от „тройката кредитори“ (МВФ, ЕС и ЕЦБ) да приватизира пристанището в Пирея, закупено от Китай за 280 млн. евро при пълен контрол над него (вж. <https://www.dw.com/bg/китай-превзема-европейските-пристанища/a-57865569>).

<sup>25</sup> Очевиден е проблемът при осигуряването на подобен размер инвестиции, поради което се залага на ПЧП за развитие и мобилизиране на неизползвани средства от частния сектор



могат да бъдат сведени до две основни групи: (1) опасения относно евентуалното засилване на политическото влияние на Китай в глобален план и (2) възможни отклонения от намеренията относно размера на бъдещото финансиране, които вече произтичат от натрупаните дългове и от икономическия спад в резултат от COVID пандемията. Въпреки това обаче икономическите интереси, свързани с международната търговия изток – запад, с необходимостта от преодоляване на логистични бариери, които се засилват по време на пандемията, а сега са повлияни и от войната в Украйна, и с потребността от транспортна свързаност, върху която е концентрирана както европейската транспортна политика, така и международната политика на КНР, са преобладаващи и създават нови или подкрепят вече съществуващите възможности за развитие на инициативата, особено в сферата на транспортната инфраструктура на Европа (вж. Reiff, 2018).

### **Възможности за развитие на инфраструктурата на България чрез инициативата „Един пояс, един път“**

Идентифицираните възможности за България за пръв път косвено са упоменати в т.нар. Балкански път на коприната – наименованието, дадено на транспортния маршрут и логистичния коридор след началото на установяването на Китай в Балканския регион в рамките на инициативата BRI, при това на фона на констатацията, че за разлика от Ориентския коридор на ЕС той заобикаля България, като минава през Гърция, Северна Македония, Сърбия (Белград) и Унгария (вж. Воева, 2020, р. 127).

Същевременно са налице редица доказателства за активността на китайските и на европейските партньори в рамките на инициативата. Сред най-скорошните са подписаните през 2019 г. споразумения за достъп до европейски средиземноморски пристанища на Франция и Италия, което допринася за намаляване на логистичните разходи за доставка на китайски стоки до пазарите на ЕС. Предвиден е и проект, който включва няколко маршрута – Лисабон-Уралск (на руската граница с Казахстан), Лион-Москва, Милано-Констанца и Милано-Волгоград-Баку, с високоскоростни железници, магистрали, складове, пристанища и високоскоростен интернет.

Някои оценки сочат възможности за икономически растеж средно от 3,5% и за увеличаване на заетостта с около 2 млн. работни места по маршрута за инвестиционен период от 10 години. Така Италия се превръща в ключова страна в проектите към BRI за ЕС<sup>26</sup>. За България обаче не са налице преки ползи поради икономическите интереси на други държави-членки (главно Австрия) за най-пряк достъп до източното крайбрежие на Черно море през пристанището на Констанца.

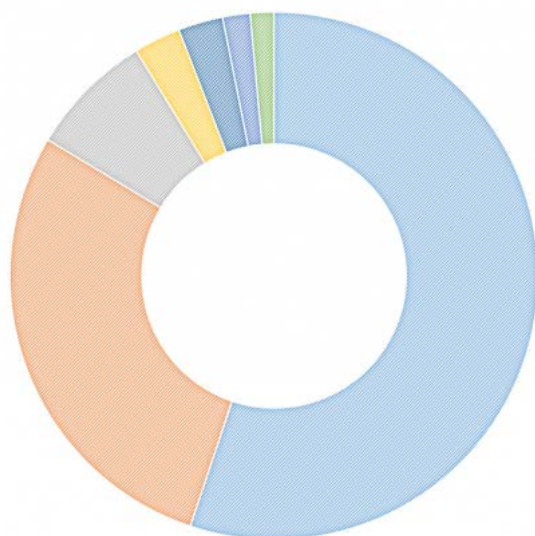
Както беше споменато (вж. фиг. 2), основната част от китайските инвестиции на Балканите е свързана с изграждането на инфраструктура в енергийния и в

<sup>26</sup> През 2018 г. Виенският институт за международни икономически изследвания разработва концепция за по-активна политика на ЕС и за използването на Европейския път на коприната, дълъг общо 11 хил. км (вж. Holzner, Heimberger, Kochnev, 2018, цит по Chankov, 2020).

транспортния сектор. Разпределението на китайските инвестиции по сектори в рамките на балканските страни (фиг. 6) показва, че в рамките на приоритетната *транспортна инфраструктура* се реализират следните по-значими проекти:

- железопътната връзка Белград–Будапеща (смята се за най-мощен проект с участие на китайски инвестиции<sup>27</sup>);
- магистрали в Сърбия и Черна гора<sup>28</sup> (спорни от гледна точка на недостатъчното финансиране), които са част от Коридор № 11 и имат за цел да се осъществи връзката между Бари (Италия) и Букурещ (Румъния);
- магистрала от Скопие до източната част на Северна Македония, част от *Коридор № 8: Тирана-Варна* и др.

■ Трансп. ■ Енерг. ■ Метали ■ Техн. ■ Логист. ■ Недв. им. ■ Други



Източник: ИПИ, по данни от China Global Investment Tracker, <https://ime.bg/kitaiskite-investicii-na-balkanite/bg/articles/>

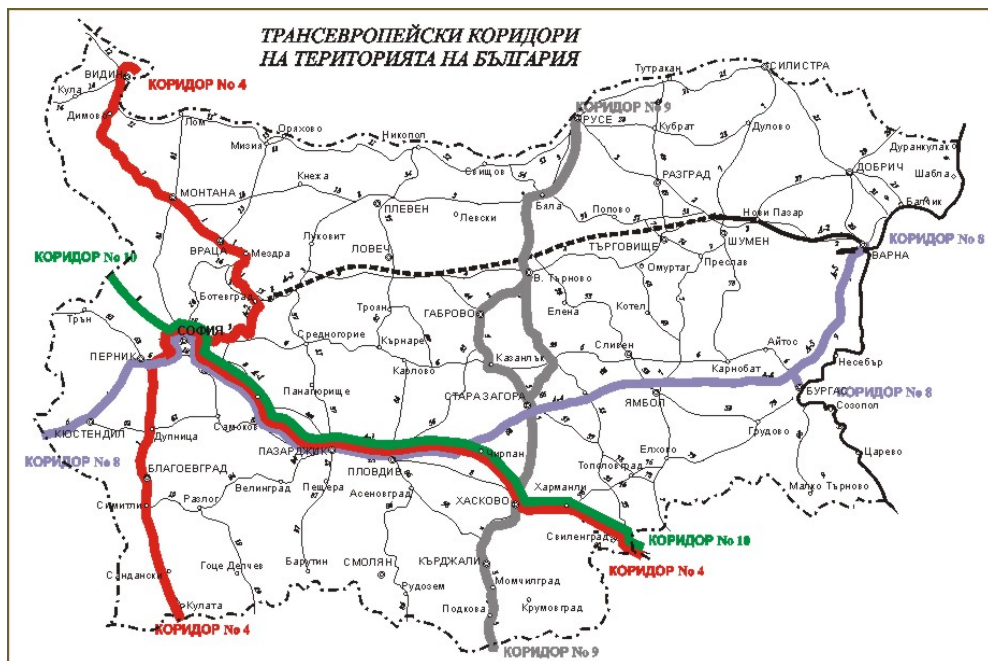
Фигура 6. Разпределение на китайските инвестиции на Балканите по сектори на икономиката

Географското разположение на България (в Югоизточна Европа) я прави едновременно европейска, балканска, черноморска и дунавска държава, намираща се на кръстопътя между Европа, Азия и Африка. Същевременно страната ни е транзитна територия между Западна Европа, Близкия и Средния изток и Средиземноморието. През България преминават редица от главните общоевропейски транспортни коридори – международните магистрали от Западна и

<sup>27</sup> Вж. <https://money.bg/politics/proekt-za-eur2-3-miliarda-nay-golemiyat-zhp-proekt-v-evropa-s-uchastieto-na-kitay.html>

<sup>28</sup> Вж. [https://www.dnevnik.bg/sviat/2021/05/09/4205966\\_evropa\\_i\\_kitai\\_se\\_sbluskvat\\_na\\_balkanskata\\_magistrala/](https://www.dnevnik.bg/sviat/2021/05/09/4205966_evropa_i_kitai_se_sbluskvat_na_balkanskata_magistrala/); <https://www.expert.bg/business/investments/cherna-gora-prie-magistrala-ot-kitaj-sega-moli-es-za-pomosht-1575471.html>

Централна Европа (Белград – София – Свиленград) за Близкия и Средния изток (с клон до Багдад и Басра на Персийския залив), както и от Балтийско море (през Москва – Киев – Букурещ – Русе – Стара Загора – Солун) за Егейско и за Адриатическо море (София – Скопие – Драч). С важно транспортно значение е пътят Кюстенджа – Варна – Бургас – Царево – Малко Търново – Истанбул. България е свързана в трансевропейската мрежа и чрез отсечките Берлин – Прага – Будапеща – София – Солун и Истанбул и отсечката Дуръс – Тирана – Скопие – София – Варна и Бургас. Основните транспортни направления, пресицащи страната ни, се дублират с железопътни линии, а широкият излаз на България на Черно море я свързва с всички причерноморски държави. Това предлага изключителни възможности за развитие на транспортната и товаро-разтоварната дейност чрез големите заливи – Бургаския и Варненския, а чрез р. Дунав страната се свързва с транспортния коридор Рейн – Майн – Дунав и с вътрешната мрежа от водни пътища на Западна Европа (фиг. 7).



Източник: АЕБТРИ, <https://aebtri.com/Img/DBV-map-big.jpg>

Фигура 7. Международни транспортните коридори на територията на България

Макар че в сегашната ситуация в международната логистика, обусловена от въздействието на пандемията и на войната в Украйна, взети заедно, за България е жизненоважно да се възползва от възможностите на инициативата „Един пояс, един път“, до момента тя не успява да оползотвори доброто си географско местоположение. Според редица български учени една от възможностите за получаване на преки ползи, свързани както с географското местоположение, така и с опцията за включване в Морския път на коприната, предоставя Паневропейският транспортен коридор № 8, свързващ Адриатическото крайбрежие с

Черно море с разклоненията си Бари/Бриндизи – Отранто/Отрантски проток – пристанище Драч/пристанище Вльора – Тирана – Елбасан – Кяфасан – Струга – Кичево – Гостивар – Тетово – Скопие – Куманово – Крива паланка – Деве баир – Кюстендил – София – Пловдив – Бургас/Варна<sup>29</sup>. Коридорът е интермодален и включва комбиниране на всички елементи от инфраструктурата – магистрали, пристанища, железопътни линии, летища, тръбопроводи, оптични кабели, фериботни линии (вж. фиг. 8).



Източник: [https://gradat.bg/news/2018/03/27/3152797\\_strategicheski\\_koridor\\_8\\_evropeiski\\_prioritet\\_za](https://gradat.bg/news/2018/03/27/3152797_strategicheski_koridor_8_evropeiski_prioritet_za)

Фигура 8. Коридор № 8

Предвид наложеното поради санкциите във връзка с войната в Украйна ембарго над вноса на петрол от Русия (вж. Гоцова, 2022), приемането на Коридор № 8 като част от алтернативния път на каспийските нефтени и газови ресурси към европейския пазар обаче вече не е от значение (трябва да се отбележи, че и преди това има отпор от страна на Русия, влияеща върху Сърбия и тогавашната Р Македония). Против Коридор № 8 е и Турция, която предпочита да се възползва от предимствата си на транзитна дестинация – както беше посочено, там са налице и сериозни инвестиционни планове за железопътна инфраструктура. Националните интереси на България около Коридор № 8 са свързани основно с приобщаването на Република Северна Македония, но на фона на създалата се международна обкръжаваща среда съществува опасност те да не могат да бъдат реализирани или поне да бъдат допълнително забавени.

Идеята Дуръс (Драч) в Албания и Бургас и Варна в България да се свържат през трите столици – Тирана, Скопие и София, произтича от концепцията за „най-къс път“ (т.е. за съкращаване на времето за преход на хора и товари) между Адриатическо и Черно море. С железопътен транспорт могат да се превозват товари до

<sup>29</sup> Вж. [https://bg.wikipedia.org/wiki/Паневропейски\\_транспортен\\_коридор\\_8](https://bg.wikipedia.org/wiki/Паневропейски_транспортен_коридор_8)

пристанищата Бари, Бриндизи и Отранто (Италия) или от Черно море (например Батуми в Грузия). Процесът обаче е забавен и отлаган, докато конкурентното направление, формирано с изграждането на Коридор № 10 през Сърбия, се утвърждава като основна дестинация за търговията на Турция и Китай с Европа, с опция за развитие на допълнителни икономически проекти.

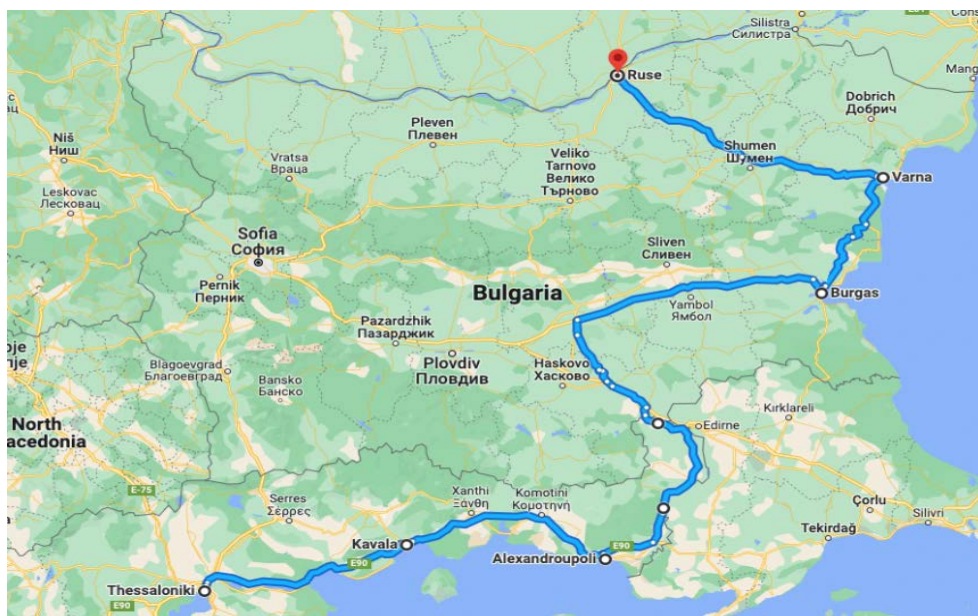
Същевременно важна предпоставка за ускорено развитие е доставката на стоки от Китай за Европа. Предвид споменатото място на Италия като основна страна по BRI, това отново превръща Коридор № 8 в най-кратък път, тъй като изграждането му ще увеличи потока от стоки по направлението изток-запад. Търговско-икономическите интереси вече засягат и други страни като Грузия, Армения и Азербайджан (Черноморско икономическо сътрудничество – ЧИС),<sup>30</sup> както и Казахстан (вж. Гьорчев, 2022).

Северният транспортен участък на икономическия пояс от новия Път на коприната преминава през Русия, като е договорено строителството на 770 км високоскоростно жп трасе Москва – Казан на стойност 400 млрд. рубли. През населените с руснаци части на Казахстан преминава блок-влак за Техеран, натоварен с китайски стоки, възстановявайки древния Път на коприната. Това централно направление е важно за България поради идеята за трансевразийски коридор Китай-Европа с крайна точка Ротердам. Превозването на стоките от пристанището в Атина и железопътният участък от централното направление на Пътя на коприната също представляват интерес за нашата страна. С помощта на китайски инвестиции е осъществен и подводният жп тунел под Босфора „Мармарай“ на стойност 2 млрд. USD, свързващ с железопътна линия Европа и Азия през южните части на Стария континент. В тази връзка основна задача на българската транспортна политика в международен план трябва да бъде транспортните коридори от Атина и Истанбул да преминат през българска територия.

След като компанията „COSCO“ придобива пристанище Пирея през август 2016 г., Гърция се превръща в главна дестинация на BRI в Южна Европа, а някои пристанища на Северно море стават основни дестинации на морския трафик между Азия и Европа. Разширеното китайско-европейско сътрудничество от своя страна би могло да засили развитието на средиземноморските пристанища. Същевременно Гърция и България са в процес на преразглеждане на политиката си в сферата на железопътния транспорт, с ориентация към усъвършенстване на инфраструктурата, за да се повишат възможностите за привличане на транзитни превози. Двете държави имат намерение да осъществят сътрудничество за обособяване на железопътна линия от Северна Гърция през България до Румъния, с възможности за разширяването ѝ към пристанищата в Северно море, като са налице и специални планове за гръцкото пристанище Александруполис (фиг. 9). Освен това Гърция е заинтересована от три нови маршрута към балканските страни и от бърза железопътна линия между Азия и Централна Европа, пресичаща централните и западните райони на Балканите<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> <https://www.sme.government.bg/?p=2872>

<sup>31</sup> Вж. <https://foreignpolicy.com/sponsored/greece-infrastructure/>



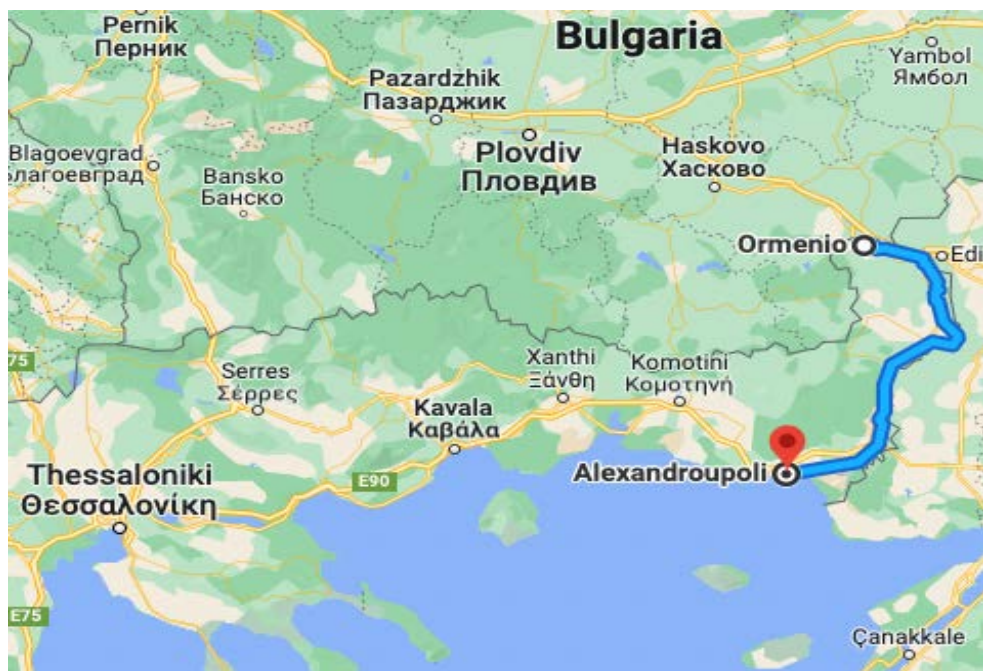
Източник: [https://www.railfreight.com/railfreight/2022/04/13/greece-bulgaria-share-plans-for-new-rail-line-and-hub/?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Newsletter%20week%202022-15](https://www.railfreight.com/railfreight/2022/04/13/greece-bulgaria-share-plans-for-new-rail-line-and-hub/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter%20week%202022-15)

Фигура 9. Железопътна линия от Северна Гърция през България и Македония

Водещ в сътрудничеството между Гърция и България е проектът за железопътната връзка между пристанище Александруполис и ГКПП Орменио (вж. фиг. 10), т.е. свързването на гръцките градове-пристанища с България и по-нататък с Румъния и с Централна или Северна Европа. Ако българската държава придобие поне 20% от акциите на пристанище Александруполис, то може да се превърне в една от стратегическите точки в общата транспортна връзка между България и Гърция, а добавянето му към железопътната ос между двете страни означава създаване на нов регионален хъб.

Към момента от страна на представители на „China Railway International Group“ – световен лидер в изграждането на железопътна и транспортна инфраструктура, и на „Touchstone Financial Holding Group“ – водеща финансова група, структурираща изпълнението на международни стратегически проекти в рамките на инициативата BRI, има интерес към проучване на бизнес средата в България и на възможностите за реализирането на конкретни проекти, например в пристанище Варна. Признаването на факта, че през страната ни може да мине най-краткият път между Европа и Китай, налага необходимостта в рамките на инициативата „16+1“ да се намерят възможности за сътрудничество, водещи до реални инфраструктурни проекти<sup>32</sup>.

<sup>32</sup> <https://www.infobusiness.bcci.bg/invest-30-7-19.html>



Източник: [ailfreight.com/railfreight/2022/04/13/greece-bulgaria-share-plans-for-new-rail-line-and-hub](https://ailfreight.com/railfreight/2022/04/13/greece-bulgaria-share-plans-for-new-rail-line-and-hub)

Фигура 10. Железопътната линия между пристанище Александруполис и ГКПП Орменио

\* \* \*

Като основен партньор на Китай в Балканския регион за момента се очертава Сърбия. От подписването през 2009 г. на двустранно споразумение за стратегическо партньорство между Пекин и Белград в сръбската икономика са вложени сериозни инвестиции в инфраструктура. По този начин засега за България няма реални ползи от инициативата BRI въпреки участието ни в редица международни организации като ЕС, ЧИС и др.

Новите инфраструктурните планове ще бъдат проектирани „за засилване на сближаването“ с правилата на ЕС за поверителност на данните и дигиталната конкуренция, както и с европейските стандарти в транспорта<sup>33</sup>. Като размер инвестиционните намерения на Европейския съюз са на стойност 300 млрд. евро за срок от седем години, което ще се осъществи при „мобилизирано“ участие и от страна на частни инвеститори. Смята се, че подобен финансов ангажимент в транспортната инфраструктура е адекватен отговор на китайския „проект на века“, обявен през 2013 г.

<sup>33</sup> <https://www.investor.bg/aziia/336/a/evropa-triabva-da-predizvika-kitaikata-edin-poiias-edin-pyt-s-iasna-ambiciia-341155/>

Географското разположение на България на кръстопътя между Европа, Азия и Африка, както и фактът, че страната ни е транзитна територия между Западна Европа, Близкия и Средния изток и Средиземноморието и през нея преминават редица от главните общеевропейски транспортни коридори, са важна предпоставка за по-бързото изграждане на транспортната инфраструктура по направлението на Коридор № 8. Това би довело до ускоряване на доставката на стоки от Китай за Европа, защото този коридор предлага най-късия път, с възможности за влияние върху нарастването на потока от стоки по направлението изток-запад, от които са заинтересовани други държави от ЧИС, както и Казахстан.

Във връзка с обновената политика на ЕС спрямо Китай, включваща и реализирането на инициативата „Един пояс, един път“, се предвиждат промени, които засягат предимно инвестициите в инфраструктура (вж. Преглед № 03/2020). Може да се окаже обаче, че е изгубено ценно време за осигуряването на подобни инвестиции в инфраструктурата на България.

Важен извод от анализа на представените факти е, че България може и трябва да се възползва от възможността да се присъедини към инициативата „Един пояс, един път“, по-специално към Морския път на коприната, свързващ крайбрежен Китай със Средиземно море. Това може да се осъществи чрез общи проекти с Гърция, които да бъдат реализирани във времето, на фона на съвременния етап от развитието на европейската транспортна политика, в който се насърчават екологичните видове транспорт (морски, железопътен и комбиниран).

### **Конфликт на интереси**

Авторът декларира липса на конфликт на интереси.

### **Използвана литература**

Aris, S. (2016). One Belt, One Road: China's Vision of "Connectivity". *CSS Analyses in Security Policy*, No. 195, 1-4. Center for Security Studies. Retrieved from <http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse195-EN.pdf>

Association of Southeast Asian Nations (2004). *Memorandum of Understanding between the Governments of the Member Countries of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the People's Republic of China on Transport Cooperation*. Vientiane, November 27. Retrieved from <https://asean.org/memorandum-of-understanding-between-the-governments-of-the-member-countries-of-the-association-of-southeast-asian-nations-and-the-government-of-the-peoples-republic-of-china-on-transport-coop-2/>.

Belt and Road Progress Research Team (2016). *Adhering to the Planning, Orderly and Pragmatically Build the 'Belt and Road': The Belt and Road Progress Report*. Renmin University of China. Retrieved from [http://en.rdcy.org/indexen/index/news\\_cont/id/25582.html](http://en.rdcy.org/indexen/index/news_cont/id/25582.html)

Boeva, B. (2020). The One Belt, One Road Initiative: implementation of a public-



- private partnership model (the Bulgarian case). In: *China and Central & Eastern Europe*. International Scientific Forum Proceedings of the scientific conference November 18, Shanghai – Sofia. Shanghai Jiao Tong University, University of Nation and World Economy, 125-133.
- Chankov, G. (2020). The European Silk Road. In: *China and Central & Eastern Europe*. International Scientific Forum Proceedings of the scientific conference November 18, Shanghai – Sofia. Shanghai Jiao Tong University, University of Nation and World Economy, 141-145.
- Chen, S. (2017). Regional Responses to China's Maritime Silk Road Initiative in Southeast Asia. *Journal of Contemporary China*, 27(111), 344-361. DOI: 10.1080/10670564.2018.1410960
- Dadabaev, T. (2016). *Japan in Central Asia: Strategies, Initiatives, and Neighbouring Powers*. New York: Palgrave Macmillan.
- Dadabaev, T. (2019). *Transcontinental Silk Road Strategies Comparing China, Japan and South Korea in Uzbekistan*. Routledge: British Library Cataloguing-in-Publication Data.
- Das, K. C. (2017). The Making of One Belt, One Road and Dilemmas in South Asia. *China Report*, 53(2), 125-142. Retrieved from <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0009445517696624>
- Dollar, D. (2020). *Seven Years into China's Belt and Road*. Brookings. Retrieved from <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2020/10/01/seven-years-into-chinas-belt-and-road/>
- Du, J. & Zhang, Y. (2018). Does “One Belt, One Road” Initiative promote Chinese overseas direct investment? *China Economic Review*, 47, 189-205. DOI:10.1016/j.chieco.2017.05.010
- Du, M. M. (2016). China's “One Belt, One Road” Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications. *The Chinese Journal of Global Governance*, 2(1). DOI:10.1163/23525207-12340014
- European Parliament (2021). *Towards a joint Western alternative to the Belt and Road Initiative* (Briefing, 01.12.2021). Retrieved from [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS\\_BRI\(2021\)698824](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2021)698824).
- Gabuev, A. (2016). Crouching Bear, Hidden Dragon: “One Belt, One Road” and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2), 61-78. DOI: 10.1080/24761028.2016.11869097.
- Gotsova, S. (2022) FT: ES mozhe da vavede mita varhu ruskiya petrol, ako nyama srok za spirane na vnosa. [Гоцова, С. (2022) FT: ЕС може да въведе мита върху руския петрол, ако няма срок за спиране на вноса]. Retrieved from <https://www.investor.bg/европа/334/a/ft-es-moje-da-vyvede-mita-vyrhu-ruskiia-petrol-ako-niama-srok-za-spirane-na-vnosa-353238/> (in Bulgarian).
- Grzanna, M. (2018). *New Silk Road in China: a band, a road, an address?* Retrieved from <https://newsbeezzer.com/germanyeng/new-silk-road-in-china-a-band-a-road-an-address/>.
- Gyorchev, M. (2022). *Mezhdurparite i geopolitikata: zashto tri desetiletiya Koridor №8 ne svarzva Balkanite*. [Гьорчев, М. (2022). *Между парите и геополитиката: защо три десетилетия Коридор №8 не свързва Балканите*]. Retrieved from <https://www.>

- dnevnik.bg/sviat/2022/02/10/4310887\_mejdu\_parite\_i\_geopolitikata\_zashto\_tri\_d  
esetiletiia/(in Bulgarian).
- Haiquan, L. (2017). The Security Challenges of the “One Belt, One Road” Initiative and China’s Choices. *Croatian International Relations Review*, 23(78), 129-147. DOI: 10.1515/cirr-2017-0010
- Hillman, J. E. (2018). *China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later*. Center for Strategic and International Studies.
- Holzner, M., Heimberger, Ph., Kochnev, A., (2018). A European Silk Road. *Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche, Research Report No. 430*.
- Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review*, 40, 314-321. DOI:10.1016/j.chieco.2016.07.007
- Loh, M. (2021). *China spent twice as much as the US on overseas development, but its Belt and Road Initiative is losing momentum: study*. Retrieved from <https://www.businessinsider.com/china-spends-twice-us-but-belt-road-initiative-losing-steam-2021-9>
- Ministerstvo na vashnite raboti na KNR. (2015). *Savmestna deklaratsiya za nov etap na vseobхватно strategicheskо партньорство между Kitayskata narodna republika i Republika Kazahstan*, 31.08.2015 г. [Министерство на външните работи на КНР. (2015). *Съвместна декларация за нов етап на всеобхватно стратегическо партньорство между Китайската народна република и Република Казахстан*, 31.08.2015 г.]. Retrieved from [www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/2649\\_665393/t1293114.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t1293114.shtml) (in Bulgarian).
- Mishra, R. (2016). Asian Infrastructure Investment Bank: An Assessment. *India Quarterly: A Journal of International Affairs*, 72(2), 163-176. Retrieved from <https://doi.org/10.1177%2F0974928416643582>
- Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative (2017). *Building the Belt and Road: Concept, Practice and China’s Contribution*. Beijing: Foreign Languages Press, 11–17. Retrieved from <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110537027.pdf>
- Popov, B. (2022). *Kitayskata iкономика e narasnala s 8,1% през 2021 г., но растат се забавя*. [Попов, Б. (2022). *Китайската икономика е нараснала с 8,1% през 2021 г., но ръстът се забавя*]. Retrieved from <https://www.investor.bg/novini/130/a/kitaiskata-ikonomika-e-narasnala-s-81-prez-2021-g-no-rystyt-se-zabavia-343786/> (in Bulgarian).
- Popova, D. (2016). *MVF: Aziya ostava dvigatelyat na globalniya iкономически растеж*. [Попова, Д. (2016). *МВФ: Азия остава двигателят на глобалния икономически растеж*]. Retrieved from <https://www.investor.bg/aziia/336/a/mvf-aziia-ostava-dvigateliat-na-globalniia-ikonomicheski-rastej-216173/> (in Bulgarian).
- Pregled № 03/2020: *Merki na ES v otgovor na darzhavnata investitsionna strategiya na Kitay*. [Преглед № 03/2020: *Мерки на ЕС в отговор на държавната инвестиционна стратегия на Китай*]. Retrieved from [europa.eu](http://europa.eu) (in Bulgarian).
- Radev, T. (2017). *Edin poyas, edin pat – kitayskata perspektiva*. [Радев, Т. (2017). *Един пояс, един път – китайската перспектива*]. Retrieved from <https://blackandwhitemag.bg/2017/11/14/един-пояс-един-път-китайската-перспектива/> (in Bulgarian).

- Radev, T. (2020). *Balgaro-kitayskite vzaimootnosheniya – postizheniya i predizvikatelstva*. ИМО. [Радев, Т. (2020). *Българо-китайските взаимоотношения – постижения и предизвикателства*. ИИМО]. Retrieved from <https://eiri.bg/proekti2/българо-китайските-отношения-постиж/> (in Bulgarian).
- Rai, Dipu (2021). *Highway to debt trap: With Belt and Road, China snares smaller countries with massive hidden loans*. India Today Group. Retrieved from <https://www.indiatoday.in/diu/story/highway-to-debt-trap-with-belt-and-road-china-snares-smaller-countries-with-massive-hidden-loans-1859342-2021-09-30>.
- Reiff, G. (2018). *One belt, One road initiative*. Dubai: Ecole Suprieure Universitaire. Retrieved from [https://www.academia.edu/37694544/China\\_-\\_ONE\\_BELT\\_ONE\\_ROAD\\_OBOR\\_BRI\\_](https://www.academia.edu/37694544/China_-_ONE_BELT_ONE_ROAD_OBOR_BRI_).
- Shapiro, J. L. (2017). *One Belt, One Road, No Dice*. Retrieved from <https://geopoliticalfutures.com/one-belt-one-road-no-dice/>.
- Shu, Lan (2019). *Infrastructure connectivity in support of sustainable development*. Retrieved from [https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp24/II.6\\_China-Ms\\_Shu\\_Lan\\_rev10302019.pdf](https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp24/II.6_China-Ms_Shu_Lan_rev10302019.pdf).
- Swaine, M. D. (2015). Chinese Views and Commentary on the “One Belt, One Road” Initiative. *China Leadership Monitor*, 47, 3-27. Retrieved from <https://www.hoover.org/sites/default/files/research/docs/clm47ms.pdf>.
- The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects, 2019/06/26. Retrieved from <https://www.mfa.gov.cn/ce/cese/eng/zgwx/t1675676.htm>.
- Uberoi, P. (2016). Problems and Prospects of the BCIM Economic Corridor. *China Report*, Vol. 52, Issue 1, 19-44. Retrieved from <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0009445515613868>.
- Yang, D., Cai, J., Hull, V., Wang, K., Tsang, Y., & Liu, J. (2016). New road for telecoupling global prosperity and ecological sustainability. *Ecosystem Health and Sustainability*, 2(10), e01242. DOI:10.1002/ehs2.1242.
- Zhengbing, W. et al. (2019). A New Era of Economic Globalization: An Opinion on Opportunities, and Risk and Challenges of One Belt, One Road. *International Journal of Research in Commerce, Economics and Management*, Vol. 9, Issue 06 (June).
- Zimmerman, T. (2015). *The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia*. Retrieved from <https://cic.nyu.edu/publications/newsilk-roads-china-us-and-future-central-asia>.

**Антоанета Кирова** е доктор на икономическите науки, професор в Колежа по мениджмънт, търговия и маркетинг, toni.kirova@gmail.com

**Antoaneta Kirova** is Dr. Ec. Sc., Professor at the MT&M College, toni.kirova@gmail.com

## DEVELOPMENTS, OPPORTUNITIES AND THREATS OF THE ONE BELT, ONE ROAD INITIATIVE

**Antoaneta Kirova**

*Abstract:* The One Belt, One Road Initiative (OBOR/BRI) is a global programme to finance transport (rail and highway) and energy infrastructure, mainly in Central Asian countries, in the form of cash loans provided on unfavourable (market) terms compared to financing from donors in Western Europe (including the EU) or from development banks. The present study is an attempt to summarize the achievements and problems in the implementation of this initiative. The aim is to show the possible opportunities for Bulgaria to join the BRI given the complex political-economic global environment, marked by the difficulties in overcoming the Covid-19 pandemic and the consequences of the war between Russia and Ukraine. Our main interest is focused on the inclusion of the territory of our country in the launched international transport corridors and the possibility of their continuation within this initiative.

*Keywords:* One Belt, One Road initiative (OBOR/BRI); transport infrastructure; opportunities and threats; investments; EU

*JEL codes:* F15; L99

Как да се цитира тази статия:

How to cite this article:

Kirova, A. (2022). Razvitie, vazmozhnosti i zaplahi na initsiativata „Edin poyas, edin pat“ (Developments, opportunities and threats of the One belt, One road Initiative). *Economic Thought Journal*, 67(3), 327-353 (in Bulgarian).