Китайската инициатива

„Един пояс – един път“

в Черноморския регион:

анализ на възможностите и рисковете

за България



Евдемония Продъкшън ЕООД

Китайската инициатива „Един пояс – един път“ в Черноморския регион: анализ на възможностите и рисковете за България

China’s “Belt and Road” Initiative in the Black Sea Region: An Analysis of the Opportunities and Risks for Bulgaria

София, 2026

Монографично изследване

Под научната редакция на доц. д-р Мариана Малинова Тиен

С авторски материали от:

Проф. д.н. Георги Чанков Георгиев

Доц. д-р Антонина Иванова Хабова

Доц. д-р Елизабет Димитрова Йонева

Рецензенти: проф.д.н. Нина Дюлгерова
доц.д-р Светла Бонева

Монографията съдържа резултати от изследване, финансирано със средства от Фонд научни изследвания по проект „Китайската инициатива „Един пояс – един път“ в Черноморския регион: анализ на възможностите и рисковете за България“ съгласно Договор № КП-06-Н 55/15 от 2021 г.

Авторите носят пълна отговорност за авторството си и за оригиналността на произведението, както и за грешки, допуснати по тяхна вина. Те запазват всички права по издаване на техните публикации.

Националност на авторите: България

Език на изданието: български

Тематика: икономика

Жанр: научна литература

Издател: (код 92924) Евдемония Продъкшън ЕООД

България, София 1000, ул. Георги С. Раковски 79 ап.1

Email: angel.marchev@yahoo.com

ISBN: 978-619-7209-49-5

Китайската инициатива „Един пояс – един път“ в Черноморския регион: анализ на възможностите и рисковете за България

СЪДЪРЖАНИЕ

Увод…….. 9

Първа глава: Методологически основи - геополитика и регионализъм в условията на глобална трансформация …….. 10

1. Световна система: геополитически и геоикономически интепретации…….. 10

2. Геополитическа реконфигурация и възраждане на стратегическата конкуренция…….. 15

3. Регионализъм в теорията …….. 17

4. Нов регионализъм и теоретична синтеза…….. 20

Втора глава: специфика на Черноморския регион..... 21

1. Регионална конфигурация…….. 21

2. Определение за Черноморски регион с оглед задачите на изследването…….. 22

3. Черно море като възел на евразийската логистика…….. 23

4. Геоикономическа интерпретация на широкия Черноморски регион…….. 26

4.1. Черноморският регион като пространство на геоикономическа конвергенция и геополитическа конкуренция…….. 27

4.2. Черноморският регион в контекста на глобални инфраструктурни проекти…….. 27

Трета глава: Новата роля и тежест на Китай в системата на международните отношения…….. 29

1. Китайският модел на развитие и „Пекинският консенсус“…….. 29

2. Производствената мощ на Китай като основа на глобалното му влияние…….. 30
3. Търговският капацитет и интеграцията в световната икономика…… 31
4. Финансовият капацитет на Китай и глобалната инвестиционна експанзия…….. 32
5. Критичните минерали като елемент на геоикономическата трансформация и ресурсната власт на Китай…….. 32
6. Китай като енергийна свръхсила…….. 34

Четвърта глава: Инициативата „Пояс и път“ като геоикономически проект…….. 37
1. Ресурсна обезпеченост и геостратегически императиви…….. 38
1.1. Китай като производствен център на световната икономика…….. **39**
1.2. Търговският капацитет на Китай и необходимостта от нови коридори…….. **39**
1.3. Финансовият капацитет на Китай като основа на „Пояс и път“…….. **40**
2. Инициативата „Пояс и път“ като геоикономически и геополитически инструмент на Китай…... 41
2.1. Геополитическа логика на евразийските коридори…… **43**
2.2. Средна Азия като ядро на сухопътния „Нов път на коприната“…….. **44**
2.3. Южният сегмент на „Пояс и път“ и европейското измерение на инициативата…….. **45**
2.4. Актуални тенденции и предизвикателства пред „Пояс и път“…….. **45**

Пета глава. Инициативата „Пояс и път“ в контекста на геополитическото съперничество между главните силови центрове…….. 47
1. Китай, САЩ и трансформацията на международния ред…….. 47

2. Инициативата „Пояс и път“ като инструмент на геоикономическата конкуренция…… 48
3. „Пояс и път“ в контекста на американо-китайското съперничество…… 49
4. Европейският съюз между Китай и САЩ: стратегическа дилема…… 51
4.1. Динамика на отношенията между Европейския съюз и Китай (2010–2026): от партньорство към стратегическа конкуренция…… **53**
4.2. ЕС–Китай: еволюция от икономическо партньорство към системна конкуренция…… **55**
4.3. Инициативата „Global Gateway“ като европейски отговор на “Пояс и път“…… **56**
4.4. Европейският път на коприната, ЕС и геоикономическа конкуренция…… **57**

Шеста глава: Китай и страните от Централна и Източна Европа: преоценка на модела в новата международна среда…… 59
1. Икономическо взаимодействие и структурни асиметрии…… 59
1.1. Инвестиции, BRI и трансформация на китайското присъствие…… **60**
1.2. Ерозия на формата „17+1“ и новата геополитическа среда…… **61**
1.3. Стратегически избори пред страните от ЦИЕ **64**
2. Черноморският регион и възходът на Средния коридор…… 68

Седма глава: Новият път на коприната в района на Черно море: логистични възли и регионална конкуренция…… 72
1. Евразийската свързаност и трансформацията на отношенията ЕС–Китай: Черноморският регион и Централна и Източна Европа…… 73
2. Морският „Нов път на коприната” и разширеният Черноморски регион…… 74

2.1. Черноморският регион като логистичен и енергиен възел..... **75**
2.2. Структурни ограничения и политико-икономически напрежения..... **76**
2.3. Черноморски магистрален пръстен като част от „Пояс и път“..... **77**
3. Турция като регионална транзитна сила и ключов възел в евразийската свързаност..... 78
3.1. Геополитическа трансформация на Турция..... 79
3.2. Турция като енергиен хъб между Европа и Азия..... 79
3.3. Контролът върху проливите и значението за Черноморския регион..... 80
3.4. Турция и инициативата „Пояс и път“..... 81
3.5. Железопътната инфраструктура и Средният коридор..... 77
3.6. Турската политика в Кавказ и Централна Азия 82
4. Интереси, възможности и участие на Румъния в развитието на черноморската инфраструктура и инициативата „Пояс и път“..... 83
4.1. Стратегически интереси на Румъния..... **79**
4.2. Участие в инициативата „Пояс и път“..... **84**
4.3. Черноморска инфраструктура и регионална конкуренция..... **85**
5. Интереси, възможности и участие на Гърция в инициативата „Пояс и път“ и в инициативите в Черноморския регион..... 87

Осма глава: Перспективи за интеграция на България в променящата се евразийска логистична архитектура..... 90
1. Средният коридор като нова евразийска ос..... 91
2. България в TEN-T и Global Gateway: възможности и структурни ограничения..... 93
3. Участие на България в инициативата „16+1“ (Китай – Централна и Източна Европа): резултати..... 94
4. Инфраструктурен потенциал на България: реални активи и неизползван капацитет..... 98

5. Регионална конкуренция и риск от логистично заобикаляне…… 102
5.1. Черноморска интермодална система и възможна интеграционна рамка…… 102
5.2. Икономическа логика и политически риск: от транзит към добавена стойност…… 103
5.3. Сценарии за развитие…… 100

Заключение…… 105
Литература…… 106

Увод

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

Съвременната международна система се характеризира с преход от еднополярността на деветдесетте години на 20.в. към многополюсна фрагментация, в която геополитическите категории отново придобиват структурна централност. Този процес може да бъде теоретично интерпретиран чрез подхода на Robert Cox, според който международният ред представлява исторически специфична конфигурация на социални сили. Възраждането на войната като инструмент на политика в Европа (особено след 2022 г.) води до засилена секюритизация на икономическите и инфраструктурните процеси. Това трансформира логистичните коридори в елементи на стратегическа дълбочина и геополитическо възпиране.

Черноморският регион в този контекст се конституира като „свръхопределено геополитическо пространство“, в което се пресичат интересите на Европейския съюз, Русия, Турция, САЩ и Китай, като всеки от тези актьори прилага различни модели на регионално въздействие.

Първа глава: Методологически основи: геополитика и регионализъм в условията на глобална трансформация

1. Световна система: геополитически и геоикономически интепретации

Динамиката на глобалната икономика може да бъде обяснена чрез теорията за хегемонните цикли на Джовани Ариги *Системни цикли на натрупване*, която интерпретира световната система като последователност от исторически цикли на капиталистическо натрупване и пространствено преместване на центровете на власт. В този смисъл инфраструктурните коридори не са просто икономически артерии, а индикатори за трансформация на глобалната хегемония.

Актуален в последните дни е въпросът с изместването на икономическия център на тежестта към Югоизточна Азия с ядро Китай.

Допълващ аналитичен слой предоставя теорията на „мрежовото общество“ на Мануел Кастелс, според която властта в съвременността се упражнява чрез контрол върху глобални мрежи от информация, капитал и комуникация. Логистичните системи все по-ясно се сливат с дигиталните.

Международната логистика изследва организираното движение на стоки, услуги, капитали, информация и, в определени случаи, хора в рамките на международната икономическа система. Исторически понятието произхожда от военната практика в Древна Гърция и е свързано с осигуряването, снабдяването и придвижването на войските. В съвременността логистиката се асоциира предимно с управлението на веригите на доставки и с физическото движение на стоки между участниците в международния обмен.

В по-широк системен смисъл международната логистика представлява механизъм за управление на обмена между елементите на световната икономика. Тя решава проблемите на изграждането и функционирането на инфраструктурата, чрез която се осъществява движението на енергия, суровини, стоки, капитали и информация. Логистичните решения трябва да съчетават често противоречиви изисквания – големи обеми на обмен, висока скорост, сигурност, непрекъснатост и устойчивост на външни въздействия. Поради ди-

намичния характер на международната среда тези решения непрекъснато се адаптират към променящите се политически, икономически и технологични условия.

Логистиката не представлява неутрален технически механизъм. Тя е стратегически инструмент за формиране на геоикономическо пространство. В традицията на Анри Льофевр пространството не се разглежда като предварително зададена категория, а като резултат от взаимодействието между социални, икономически и политически практики. От тази гледна точка логистичната инфраструктура не просто обслужва международната икономика, а активно участва в създаването на нови пространства на свързаност, зависимост и влияние.

Ефективното функциониране на логистичните системи зависи от взаимодействието между три основни групи фактори – технологични, икономически и политически. В исторически план технологичните иновации често създават нови възможности за транспорт и комуникация, към които впоследствие се адаптират икономическите и политическите структури. В други случаи именно политическите цели стимулират развитието на нови технологии и логистични схеми. Различните комбинации между тези фактори обясняват възхода и упадъка на основните търговски центрове и транспортни коридори. Пренебрегването на която и да е от тези групи фактори при планирането на стратегически инфраструктурни проекти може да доведе до значителни икономически загуби и политически неуспехи.

При анализа на международните логистични системи следва да се отчита сложната мрежа от превозвачи, спедитори, банки, застрахователи, телекомуникационни оператори, производствени предприятия и държавни институции. Управлението на глобалната верига на доставки представлява интеграция на процесите по движение на материалите от техния произход през производството и дистрибуцията до крайното потребление и последващото рециклиране. В съвременните условия логистичните системи все по-тясно се преплитат с дигиталните инфраструктури, формирайки хибридни мрежови структури. В съответствие с теорията за „мрежовото общество“ на Мануел Кастелс властта все повече се реализира чрез контрол върху глобалните мрежи от информация, капитал и комуникации.

Международната логистика функционира в рамките на **световната икономика**, разглеждана като система от взаимосвързани центрове, полупериферии и периферии. Тази концепция е развита от Френан Бродел, Джовани Ариги, Имануел Валерщайн, Самир Амин, и други представители на подход, описващ световната система. Според тях световната икономика се състои от икономически ядра, концентриращи технологични и финансови ресурси, полупериферни региони с междинна позиция и периферни пространства, специализирани в производството на суровини и трудоемки стоки.

Най-влиятелната версия на тази концепция е разработена от Имануел Валерщайн, според когото съвременната световна система възниква през „дългия XVI век“ и постепенно обхваща целия свят. В класическия си вид тя включва ядро, полупериферия и периферия, между които се формира международното разделение на труда. Търговските пътища и комуникационните връзки осигуряват интеграцията на тези пространства, но само доколкото съществуват ефективни логистични решения, позволяващи обмен между тях.

Теорията за системните цикли на натрупване на Джовани Ариги допълва тази перспектива, като разглежда развитието на световната система като поредица от хегемонни цикли, при които центровете на икономическа и политическа власт постепенно се преместват. В този контекст транспортните и инфраструктурните коридори могат да бъдат разглеждани не само като икономически артерии, но и като индикатори за промените в глобалното разпределение на силата.

Подобна логика се открива и в теорията на Франц П. Ланг за европейските търговски оси. Според нея две основни направления – Новгород–Сантяго де Компостела и Лондон–Рим – исторически структурират икономическата интеграция на Европа. Около тях възникват специализирани икономически пространства и устойчиви модели на международно разделение на труда. Наред с тези направления важна роля играят Средиземноморският маршрут, Балтийският търговски пояс и сухопътните продължения на Пътя на коприната към Централна Европа.

В съвременните условия логистичната инфраструктура придобива ново значение чрез инициативата „Пояс и път“. Тя може да бъде интерпретирана като мащабен проект за пространствено прес-

труктуриране на Евразия, насочен към създаването на алтернативни оси на свързаност и намаляване на зависимостта от традиционните западноцентрични транспортни маршрути. От гледна точка на еклектичния модел OLI на Джон Данинг устойчивостта на подобни трансрегионални проекти зависи от съчетаването на собственостни, локализационни и интернализационни предимства.

През последните години международната система преминава през дълбока трансформация, характеризираща се с отслабване на еднополюсния модел и възраждане на геополитическата конкуренция. След периода на оптимизъм относно глобализацията и либералния международен ред все по-голямо значение придобиват въпросите за силата, територията, сигурността и стратегическите сфери на влияние. Съвременният международен ред се характеризира с нарастваща фрагментация, икономическа несигурност и технологическа конкуренция.

В центъра на тази трансформация стоят отношенията между Съединените щати, Китай и Русия. Докато САЩ се стремят да съхранят съществуващия международен ред, Китай разширява икономическото и политическото си влияние, а Русия се стреми към възстановяване на статута си на велика сила. Войната в Украйна допълнително засили процесите на секюритизация на икономическите и инфраструктурните отношения и подчерта стратегическото значение на логистичните коридори.

В този контекст Черноморският регион се утвърждава като ключово геополитическо пространство. Той свързва Европа, Азия и Близкия изток и играе съществена роля за транзита на енергийни ресурси, стоки и капитали. Регионът представлява зона на пресичащи се интереси между Европейския съюз, Русия, Турция, САЩ и Китай, което го превръща в пространство на интензивна стратегическа конкуренция. Нарастващото китайско присъствие чрез инфраструктурни инвестиции и проекти за свързаност допълнително засилва геоикономическото значение на региона.

Изследването на Черноморския регион предполага разглеждане и на теоретичните подходи към **регионализма**. Регионализмът представлява процес на институционализирана и неформална координация между държави в определено географско пространство с цел защита на общи интереси и решаване на споделени проблеми.

В съвременната теория регионът се разглежда като междинно равнище между националната държава и глобалната система.

Рационалистките подходи, включително неореализмът и неолибералният институционализъм, интерпретират регионалната интеграция като резултат от стремежа на държавите да максимизират сигурността и икономическите си ползи. Неореализмът подчертава влиянието на външните заплахи и баланса на силите, докато институционализмът акцентира върху ролята на международните организации и общите правила за улесняване на сътрудничеството.

Функционализмът и неофункционализмът разглеждат интеграцията като процес, при който сътрудничеството в една област постепенно се разширява към други сфери чрез т.нар. „преливащ ефект“ (spillover effect). Тези подходи са особено свързани с развитието на европейската интеграция.

Конструктивизмът поставя акцент върху ролята на идеи, идентичности и комуникация. Според Александр Вендт интересите на държавите не са предварително зададени, а се формират и променят в процеса на социално взаимодействие. Особено значение има концепцията на Карл Дойч за „общност на сигурността“, която подчертава ролята на комуникацията и взаимното доверие като основа за стабилно регионално сътрудничество.

Поради сложния характер на регионалните процеси през последните десетилетия се утвърждава концепцията за „новия регионализъм“, развита от Хетне и Сьодербаум. Тя разглежда регионализацията като многопластов процес, включващ държавни и недържавни участници, различни равнища на управление и конкуриращи се интеграционни проекти. В тази перспектива Черноморският регион не представлява предварително зададена структура, а динамично пространство, формирано от взаимодействието между инфраструктура, власт, идентичност и икономически интереси.

Комплексният подход, който отчита едновременно технологичните, икономическите и политическите фактори, е необходим за разбирането на съвременните логистични процеси. Международната логистика е едновременно резултат от развитието на международната система и фактор, който активно участва в нейното преобразуване чрез създаването на нови пространства на свързаност, зависимост и стратегическо взаимодействие.

2. Геополитическа реконфигурация и възраждане на стратегическата конкуренция

Международната система преминава през дълбока и многоизмерна трансформация. Относителният упадък на западната доминация, ерозията на либералния международен ред и възраждането на съперничеството между големите сили преобразуват световната политика по фундаментален начин. Редът, установен след края на Студената война – често характеризиран с оптимизъм по отношение на глобализацията, взаимозависимостта и разпространението на либерално-демократичните ценности – постепенно отстъпи място на една по-фрагментирана и конфликтна среда. Днес геополитическото съперничество, икономическата несигурност, технологичната конкуренция и секюритизацията на международните отношения определят глобалния пейзаж.

Възходът на геополитиката е именно една от определящите характеристики на настоящата международна система. Отново на преден план излизат въпросите за силата, територията, стратегическата конкуренция и сфери на влияние. Тази промяна отразява както относителния упадък на западната доминация, така и появата на нови центрове на сила.

В сърцевината на тази трансформация стоят развиващите се отношения в стратегическия триъгълник между Съединените щати, Китай и Русия. Всеки от тези участници преследва различни цели, но тяхната съвкупност и взаимодействие оформят глобалния баланс на силите. Съединените щати се стремят да запазят своето глобално лидерство и да съхранят съществуващия ред, Китай се стреми да разшири своето влияние и да преобразува отделни аспекти на глобалното управление, а Русия се стреми да утвърди отново своя статут на велика сила, особено в „близката чужбина“.

Завръщането на войната в Европа – най-вече чрез конфликта в Украйна – допълнително засили значението на геополитиката и териториалния контрол. Тя не само наруши европейската архитектура на сигурност, но и подчерта ограниченията на съществуващите международни институции при предотвратяването на конфликти. Войната засили значението на военната мощ и териториалния контрол, като същевременно ускори геополитическата поляризация.

Това развитие отново изведе на преден план идеята за твърдата сила в европейското мислене за сигурността и повиши стратегическото значение на регионите, които се явяват пресечна точка на интересите на големите сили, а често биват възприемани от последните и като буферни зони. Сред тях Централна и Източна Европа (ЦИЕ) и по-широкият регион на Черно море се открояват като критични геополитически пространства.

Регионът на Централна и Източна Европа, който в исторически план често е бил обект на конкуриращи се интереси, отново привлича вниманието на част от големите сили. Близостта му до конфликта в Украйна допълнително засилва неговата значимост. Регионът на Черно море, в частност, се очертава като критично геополитическо пространство. Той служи като мост между Европа, Азия и Близкия изток и играе ключова роля в транзита на енергия, търговията и от гледна точка на военната стратегия. Регионът се характеризира и със застъпващи се сфери на влияние, в които са въвлечени не само САЩ и Русия, но и Европейският съюз, Турция и все повече Китай.

Чрез инвестиции в инфраструктура и проекти за свързаност в рамките на инициативата „Пояс и път“ Китай се стреми да разшири присъствието си в западна посока. Нарастващото присъствие на Китай в страните от Централна и Източна Европа, макар и предимно икономическо, обаче има и геополитически последици. Китайското по-активно навлизане в региона се осъществява в силно конкурентна среда, където стратегическата конкуренция между големите сили определя възможностите и ограниченията в техните действия.

Нарастващата конкуренция между глобални и регионални актьори за контрол върху транспортните и енергийни коридори превръща Черноморския регион в арена на стратегическо съперничество. Основните участници – Китай, Русия, Европейският съюз и Съединените щати – прилагат различни модели на въздействие, включително инфраструктурна инвестиция, институционално влияние и военностратегическо присъствие.

В този смисъл регионът може да бъде разглеждан като „възел на геоикономическа конкуренция“, в който инфраструктурата се превръща в инструмент за проекция на власт, а икономическата свързаност – в механизъм за стратегическо влияние.

3. Регионализъм в теорията

Изследването на черноморския регион не може да бъде пълноценно без разглеждане на някои основни теоретични понятия. Сред тях особено важно място заема темата за регионалното сътрудничество и регионализма. Двата термина често се използват като синоними, защото и двата описват процес на координация на политики и действия между държави в определена географска зона. Регионалното сътрудничество обаче не е ново явление – още в миналото съществуват различни форми на съюзи и многостранни договорености за постигане на общи цели.

Понятието „регионализъм“ навлиза по-широко в теорията на международните отношения през 80-те и 90-те години на XX век. Засиленият интерес към него е свързан най-вече с два процеса. Първият е глобализацията, която насочва вниманието към начините, по които държавите се адаптират към все по-свързания свят. Вторият е успехът на европейската интеграция и развитието на Европейския съюз, който се превръща в пример за регионално обединение и стимулира търсенето на подобни модели и в други части на света.

С течение на времето регионът започва да се разглежда като междинно равнище между отделната държава и международната система. Въпреки това няма единно определение за понятието „регион“. То може да означава цял континент, като Европа, но може да се използва и за по-малки или по-специфични пространства – например Черноморския регион или Азиатско-тихоокеанската зона. В рамките на ЕС се появява и понятието „еврорегион“, което обозначава територии, обхващащи части от няколко държави. Това разнообразие води до различни подходи и класификации – от макрорегионализъм до микрорегионализъм.

Поради сложността на регионалните граници някои изследователи ги описват като „матрьошки“ – вложени една в друга структури. По-често обаче регионите се разглеждат като припокриващи се пространства, в които различни икономически, политически и културни процеси се пресичат.

Регионализмът предполага изграждане на система от трайни връзки между държавите в даден район с цел решаване на общи

проблеми и защита на споделени интереси. Тези цели могат да бъдат както вътрешни, така и външни. Вътрешното измерение е свързано с желанието страните да обединят ресурси и усилия за решаване на проблеми, които трудно могат да бъдат преодолени самостоятелно. Най-често става дума за икономически въпроси, но често присъстват и политически елементи.

Външното измерение е свързано с необходимостта от обща реакция спрямо международната среда. В условията на глобализация регионалното сътрудничество позволява на група държави да защитават интересите си по-ефективно и да говорят „с един глас" пред останалия свят. Пример за това е Европейският съюз, макар че именно външнополитическото единство често се оказва по-трудно за постигане от вътрешната интеграция.

В Европа съществуват множество регионални формати с различна степен на интеграция – например Централноевропейската инициатива, Процесът за сътрудничество в Югоизточна Европа, Съветът за регионално сътрудничество и Организацията за черноморско икономическо сътрудничество. Някои от тези формати имат и трансрегионален характер, тъй като свързват държави от различни континенти.

Теоретичните подходи към регионализма могат условно да се разделят на няколко основни направления. Рационалистките теории разглеждат държавите като рационални участници, които използват регионалните организации за защита на собствените си интереси. В рамките на този подход се открояват две перспективи – отвън-навътре и отвътре-навън.

Първата перспектива е характерна за неореализма и глобализационните теории. Те разглеждат регионализма като реакция на външни фактори – промени в международната система, икономически натиск или конфигурации на силата. Според неореализма държавите се обединяват основно поради външни заплахи или необходимост от баланс на силите. Недостатъкът на този подход е, че подценява вътрешните фактори и спецификата на самите региони.

Глобализационните теории също обясняват регионализма чрез мащабните промени в световната икономика. Според тях глобализацията води до създаване на световни пазари, свободно движение на капитали и ново международно разделение на труда. Паралелно

с това част от политическите решения започват да се прехвърлят към наднационални структури.

Втората перспектива – отвътре-навън – е характерна за функционализма, неофункционализма и неолибералния институционализъм. Тези теории поставят акцент върху взаимозависимостта между държавите. Според функционалисткия подход сътрудничеството в една област постепенно води до необходимост от координация и в други сфери. Така икономическата интеграция може постепенно да прерасне и в политическа.

Неофункционализмът доразвива тази идея чрез концепцията за „преливащ ефект“ (spillover effect). Според нея успехът на интеграцията в една сфера естествено води до разширяване на сътрудничеството и в други области. Тази теория е тясно свързана с развитието на европейската интеграция, но често е критикувана заради подценяването на ролята на националната държава.

Неолибералният институционализъм също разглежда сътрудничеството като възможно и полезно, но подчертава ролята на международните институции. Според този подход организациите и общите правила могат да улеснят взаимодействието между държавите, без да застрашават техния суверенитет.

Освен рационалистките подходи, важно място заема и конструктивизмът. Той поставя акцент върху ролята на идеи, идентичности, ценности и комуникация. Според конструктивистите интересите на държавите не са дадени веднъж завинаги, а могат да се променят под влияние на знания, идеи и обществени нагласи. В този смисъл комуникацията и изграждането на доверие са ключови за развитието на регионалното сътрудничество.

Особено влияние тук оказват идеите на Карл Дойч, според когото стабилната интеграция се основава на изграждането на мрежи за комуникация и обмен. Колкото по-интензивни са контактите между обществата и институциите, толкова по-силно е усещането за сигурност и взаимна зависимост.

Въпреки различията между отделните теоретични школи, повечето съвременни изследователи са единодушни, че регионализмът е сложен и многоизмерен процес. Поради това той трудно може да бъде обяснен само чрез една теория. Именно затова през последните десетилетия се утвърждава концепцията за „новия регионализъм“. Тя разглежда регионалното сътрудничество като по-гъвкав,

многопластов и до голяма степен вътрешно генериран процес. За разлика от старите форми на регионализъм по време на Студената война, новият регионализъм не се налага отвън от великите сили, а възниква отвътре – в резултат на потребностите и интересите на самите региони.

4. Нов регионализъм и теоретична синтеза

Регионализмът в съвременната теория на международните отношения се разглежда като многоизмерен процес на институционализирана и неформална координация между държави, чиято динамика зависи от взаимодействието между структурни, институционални и неформални фактори.

Рационалистките подходи (неореализъм и неолиберален институционализъм) интерпретират регионалната интеграция като функция на интереси и институционални стимули, докато конструктивизмът (Alexander Wendt) акцентира върху социалната конструираност на интересите и идентичностите.

Особено значение има концепцията за „security community“ на Karl Deutsch, която подчертава ролята на комуникацията и социалната интеракция за стабилна мирна интеграция.

Съвременният „нов регионализъм“ (Hettne & Söderbaum, 2000) представлява синтетичен подход, който подчертава:

- многослойност на регионалните процеси;
- участие на държавни и недържавни актьори;
- отворена и динамична институционална архитектура;
- конкуренция между различни интеграционни проекти.

В тази перспектива Черноморският регион не е предварително зададена структура, а резултат от конкурентни процеси на регионализация, в които инфраструктурата, властта и идентичността се преплитат в единна геоикономическа конфигурация.

Втора глава: специфика на Черноморския регион

Сложността на регионалната структура произтича от съществуването на множество кръстосани зависимости – енергийни, търговски, политически и военностратегически. В този контекст регионът може да бъде интерпретиран чрез концепцията за „асиметрична взаимозависимост“ (Keohane & Nye, 1987), при която държавите не са равностойни участници, а се намират в йерархично структурирани отношения на зависимост.

Допълнително усложняващ фактор е наличието на исторически конфликтни линии (Армения–Азербайджан, Русия–Украйна, Турция–регионални конкуренти), които възпрепятстват формирането на устойчива регионална идентичност.

В резултат Черноморският регион не може да бъде анализиран като „регион на солидарност“, а по-скоро като „регион на структурирана конкуренция“.

1. Регионална конфигурация

Анализът на регионалната конфигурация изисква разграничаване на няколко концентрични равнища на включеност, които могат да бъдат интерпретирани като слоеве на функционална регионализация:

(1) Географско ядро – включва крайбрежните държави: България, Румъния, Украйна, Русия, Грузия и Турция. Това ниво представлява минималната пространствена дефиниция, основана на морската непосредственост.

(2) Функционално-икономическо разширение – включва държави с интензивна инфраструктурна, енергийна и търговска свързаност, като Армения и Азербайджан, чието включване се обуславя от тяхната интеграция в кавказките транзитни коридори.

(3) Геополитическа проекция – включва външни актьори със стратегически интереси и проекционен капацитет в региона, като САЩ, Германия, Франция, Великобритания, Полша и Швеция. Тяхното участие следва логиката на „дистанционна регионализация“ (remote regionalism), при която влиянието не се основава на териториална близост, а на институционални и военнополитически механизми.

(4) Институционално-нормативен модел – отразен в дефиницията на Европейския съюз, която включва и Гърция като функционален компонент на по-широкото Черноморско пространство, особено в контекста на енергийни и инфраструктурни проекти.

(5) Организационен модел на регионализма – формулиран от Организацията за черноморско икономическо сътрудничество (ОЧИС), който включва дванадесет държави и представлява най-институционализираната форма на регионална дефиниция.

Тази многослойност потвърждава тезата, че регионът не съществува като фиксирана реалност, а като „конкурентно дефинирано пространство", зависещо от интересите на различни актьори.

2. Определение за Черноморски регион с оглед задачите на изследването

Епистемологични ограничения и дефинитивна неопределеност на регионалния обхват

Определянето на Черноморския регион като аналитична категория се характеризира с висока степен на концептуална неопределеност, произтичаща от неговата едновременно географска, функционална и геополитическа многослойност. За разлика от класическите регионални конструкции, които се основават на стабилни териториални и институционални граници, Черноморският регион функционира като „гъвкаво пространство на взаимодействие", чийто обхват варира в зависимост от използваната аналитична перспектива.

В този смисъл регионът не може да бъде редуциран до фиксирана картографска единица, а следва да бъде разглеждан като динамична конфигурация от държави, инфраструктури, потоци и властови отношения. Тази постановка съответства на съвременните интерпретации на регионализма като процес, а не като структура (Hettne & Söderbaum, 2000).

Методологическият проблем за дефиниране на региона е допълнително усложнен от факта, че Черно море исторически функционира като „разделително-интегративна зона" – едновременно бариера и комуникационен коридор между различни цивилизационни и икономически пространства.

Обхватът и ограниченията в настоящото изследване са обусловени от противоречивото тълкуване на териториалния обхват на

Черноморския регион и изискват ясно да бъдат определени държавите, влизащи в състава му. Изграждането на цялостна и задълбочена концепция за Черно море като регион зависи от целите на дадено изследване. Териториалното разнообразие и културните различия, които са свързани с историята на народите му, са придружени от политическо и икономическо многообразие, която затруднява посочването на ясни граници на региона във всички измерения. Черноморският регион представлява относително малка територия, където исторически се кръстосват интересите на различни държави от Север (Русия, Украйна, непряко Полша, дори Швеция), Юг (Турция) и Запад (Румъния, България, непряко европейските сили Франция, Германия, Великобритания, дори Австрия). Черно море остава разделителна линия, където се сблъскват различни икономически интереси, култури и от сблъсъците се пораждат политически напрежения.

При определянето на региона участват различни съображения:

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

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

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

4. Официалната гледна точка на ЕС, по-точно на Европейския парламент, не включва страните, посочени в т.3., но за сметка на

това добавя в списъка Гърция. Ако някога бъде осъществен проектът за нефтопровод „Бургас – Алескандропулис“, то Гърция ще се впише в една от главните характеристики на региона, а именно тази на важен транспортен възел. Терминът, използван от Европейския съюз, се появява за първи път през април 2007 г. в стратегията за Черноморската синергия.[1]

5. Гледната точка на Организацията за черноморско икономическо сътрудничество (ОЧИС)[2] разширява кръга на държавите в Черноморския регион: в организацията членуват 12 държави: Албания, Армения, Азербайджан, България, Грузия, Гърция, Молдова, Румъния, Русия, Сърбия, Турция и Украйна. Тази гледна точка е важна, защото ОЧИС е единствената регионална междудържавна организация на страните. В случая, наред с Гърция, се появява още една държава, граничеща с черноморски от географска гледна точка страни, а именно Сърбия, за която участието в регионалните процеси, също е условно и силно зависещо от конюнктурата – стопанска и политическа.

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

[1] A New Regional Cooperation Initiative“ (2007)

там, с цел извличане на възможни печалби (напр. добив и/или превоз на енергоносители) и предотвратяване на възможни загуби.

Очевидно е, че добавянето на други характеристики, освен географските усложнява определянето на границите на региона. Стопанските връзки напр. зависят в много отношения от географията, но използването им като критерий изисква не просто посочването на обемите от търгувани стоки и влаганите капитали, но и изследване на структурата на търговията и капиталовложенията, в т.ч. до установяване на връзки на зависимост и взаимна зависимост. Отчитането на културните особености на региона допълнително усложнява задачата, тъй като той също така е и продукт на историята, а не просто геополитическа формация. Държавите около Черно море никога не са притежавали обща идентичност или общо наименование, за да може общата им територия да бъде определена като регион от тази гледна точка. В крайна сметка Черноморският регион може да бъде разглеждан в различен контекст в зависимост от главните действащи лица и тяхното виждане за концепцията на региона. Поради големия брой участници има различни виждания и стратегии за развитие в зависимост от интересите и целите на участниците, отделно от това задачата се усложнява от необходимостта да се отчитат тенденциите в развитието – статичната гледна точка не е достатъчна, поне за нуждите на настоящата статия.

3. Черно море като възел на евразийската логистика

Черноморският регион се позиционира като ключова зона на конкуренция между европейски, руски, турски и китайски транспортни интереси. В стратегическите анализи се очертават три основни коридора:

4. Северен (Руска Федерация – Беларус – ЕС, силно ограничен след 2022 г.)

5. Среден (Китай – Казахстан – Каспийско море – Кавказ – Турция – Европа)

6. Южно-черноморски (Китай – Централна Азия – Иран/Кавказ – Черно море – ЕС)

В този контекст пристанища като Констанца и българските черноморски терминали във Варна и Бургас се конкурират за ролята на западни входни точки на евразийските потоци. През 2023–2025 г.

Констанца отчита рекордни обеми на зърнени и контейнерни товари вследствие на украинския износ, надхвърлящи 90 млн. тона годишно[2], което я позиционира като най-голямото черноморско пристанище по товарооборот.

Едновременно с това Китайската стратегия за логистична диверсификация се измества от тежки инфраструктурни инвестиции към „свързаност чрез мрежи“, включваща железопътни връзки, дигитална логистика и портова автоматизация.

Функционалната роля на Черноморския регион като транспортен възел произтича от неговото геостратегическо разположение между основните оси на евразийската търговия. Регионът осъществява връзка между:

- Южна и Югоизточна Азия
- Кавказкия и Каспийския регион
- Европейското икономическо пространство

Тази позиция го превръща в ключов елемент на възстановената евразийска сухопътна свързаност, често концептуализирана като „възраждане на историческите търговски коридори“.

В този контекст инициативи като TRACECA, както и различни програми на ООН за регионална свързаност, могат да бъдат интерпретирани като ранни опити за институционализиране на многомодални транспортни системи в постсъветското пространство.

4. Геоикономическа интерпретация на широкия Черноморски регион

От геоикономическа гледна точка, разширеното разбиране за Черноморския регион се основава на логиката на инфраструктурната свързаност и контрол върху транзитните коридори. В този смисъл регионът функционира като възел в по-широка евразийска система на потоци, включваща Китай, Централна Азия, Каспийския басейн и Европейския съюз.

Тази интерпретация съответства на анализа на глобалните инфраструктурни проекти като форми на „пространствено капитализиране“ (Harvey, 1995), при което инвестициите в транспорт и енергетика се използват като инструмент за дългосрочно структуриране на икономическите зависимости.

[2] https://news.agriniser.com/blogs/news

Инициативата „Нов път на коприната“ в този контекст следва да бъде разглеждана като опит за реорганизация на евразийската логистична архитектура чрез създаване на алтернативни коридори, които трансформират периферни пространства в функционални възли на глобалната икономика.

4.1. Черноморският регион като пространство на геоикономическа конвергенция и геополитическа конкуренция

Черноморският регион представлява сложна, исторически детерминирана и съвременно реартикулирана геоикономическа система, в която се преплитат логики на интеграция, конкуренция и стратегическа фрагментация. Неговата значимост произтича от едновременното му функциониране като транзитен коридор, енергийна артерия и зона на институционално припокриване между различни регионални и глобални проекти.

В рамките на теорията на световните системи на Имануел Валерщайн, Черноморският регион следва да се интерпретира като типична полупериферна контактна зона, в която се осъществява трансфер на ресурси, капитал и стратегическо влияние между ядрените центрове и периферните пространства на световната икономика. Тази структурна позиция предопределя неговата висока уязвимост към външни въздействия, но също така и неговия потенциал за функционално посредничество.

От гледна точка на критическата геоикономика (Susan Strange, 1996), регионът може да бъде анализиран като пространство, в което се конкурират различни форми на структурна власт – производствена, финансова, политическа и информационна. Контролът върху логистичните коридори и енергийните трасета се превръща в ключов инструмент за упражняване на тази власт.

4.2. Черноморският регион в контекста на глобални инфраструктурни проекти

В рамките на инициативата „Нов път на коприната“ Черноморският регион се конституира като стратегическо пресечно пространство между европейската, евразийската и близкоизточната системи

на свързаност. Тази позиция го превръща в зона на интензивна конкуренция между различни модели на регионализация – евроатлантически, евразийски и китайски инфраструктурен регионализъм.

От гледна точка на критическата регионална теория (Björn Hettne, Fredrik Söderbaum), регионите не са фиксирани териториални единици, а процеси на регионализация, които се конструират чрез потоци, взаимодействия и институционални практики. В този смисъл Черноморският регион следва да бъде разглеждан като „процес-територия“, а не като статична географска единица.

Трета глава: Новата роля и тежест на Китай в системата на международните отношения

Възходът на Китайската народна република представлява една от най-значимите структурни трансформации в международната система след края на Студената война. През последните четири десетилетия Китай преминава от относително изолирана и икономически изостанала държава към централен актьор в глобалната политика, икономика и международно управление. Тази трансформация променя не само регионалния баланс на силите в Азия, но и глобалното разпределение на икономическа и политическа мощ.

1. Китайският модел на развитие и „Пекинският консенсус“

Една от особеностите на китайския възход е, че той не следва класическата западна логика, според която икономическата модернизация неизбежно води до политическа либерализация. Вместо това Китай изгражда специфичен модел на развитие, който съчетава държавно стратегическо планиране, контрол върху ключови отрасли и използване на пазарни механизми.

Този модел често се определя като „социалистическа пазарна икономика“ и се превръща в основа на т.нар. „Пекински консенсус“. За разлика от „Вашингтонския консенсус“, който акцентира върху приватизацията, дерегулацията и ограничаването на държавната намеса, китайският подход подчертава ролята на държавата като двигател на икономическата модернизация.

Успехът на този модел повишава неговата привлекателност за редица държави от Глобалния юг, които търсят алтернативни стратегии за развитие. По този начин китайският опит придобива не само икономическо, но и идеологическо значение в международната система.

Разширяването на икономическата мощ на Китай неизбежно води до трансформация на неговата външна политика. Ако през 80-те и 90-те години Пекин следва предпазлив подход, основан на принципа за „скриване на възможностите и изчакване на подходящия момент“, през XXI век Китай постепенно преминава към по-активна международна роля.

Особено след идването на власт на Си Дзинпин китайската външна политика придобива по-ясно глобално измерение. Формулирани са редица концепции и инициативи, сред които „Инициатива за глобално развитие“, „Инициатива за глобална сигурност“ и „Инициатива за глобална цивилизация“. Общата им цел е да представят китайска визия за международния ред, основана върху принципите на суверенното равенство, ненамесата във вътрешните работи и взаимноизгодното сътрудничество.

Централно място в тази концептуална рамка заема идеята за „общност на споделената съдба на човечеството“, която се представя като алтернативен нормативен модел спрямо доминиращите западни представи за международен ред и глобално управление.

Променящата се роля на Китай оказва съществено влияние върху отношенията му с Европейския съюз, държавите от Централна и Източна Европа и Черноморския регион. Китайското присъствие в Европа не може да бъде разглеждано изолирано от по-широките процеси на глобално преразпределение на силата, нарастващата конкуренция между великите сили и трансформацията на международния ред. Напротив, то е част от по-широката стратегия на Пекин за разширяване на икономическите, политическите и инфраструктурните връзки в Евразия.

2. Производствената мощ на Китай като основа на глобалното му влияние

В основата на китайския възход стои безпрецедентна индустриална трансформация. След започването на политиката на реформи и отваряне през 1978 г. Китай постепенно се превръща в най-големия производствен център в света. Страната успява да изгради интегрирана индустриална система, обхващаща практически всички производствени отрасли – от трудоемки производства до високотехнологични индустрии като електроника, телекомуникации, роботика, авиация и изкуствен интелект.

Китай днес произвежда значителна част от световната промишлена продукция и заема водещи позиции в производството на стомана, цимент, електроника, автомобили, кораби, батерии и оборудване за възобновяема енергия. Особено важно е, че страната посте-

пенно преминава от модела на евтина производствена база към модел, основан на иновации, висока добавена стойност и технологична самостоятелност.

Стратегии като „Made in China 2025“ демонстрират стремежа на китайското ръководство да намали зависимостта от външни технологии и да изведе страната до водещи позиции в стратегически отрасли като микроелектроника, квантови технологии, биотехнологии и зелена енергия. По този начин производственият капацитет на Китай се превръща не само в икономически ресурс, но и в инструмент на геоикономическо влияние.

3. Търговският капацитет и интеграцията в световната икономика

Паралелно с индустриализацията Китай се превръща в най-голямата търговска държава в света. Страната е водещ износител на стоки и един от най-големите вносители на суровини, енергийни ресурси и високотехнологично оборудване. Китайската икономика е дълбоко интегрирана в глобалните вериги на стойността, като китайските предприятия участват във всички етапи на производството и дистрибуцията на световните пазари.

Търговската експанзия на Китай е подкрепена от мащабна логистична инфраструктура, включваща модерни пристанища, високоскоростни железопътни линии, транспортни коридори и дигитални платформи за управление на глобалните потоци от стоки. Китайските пристанища са сред най-натоварените в света, а морският транспорт остава основен инструмент за поддържане на връзките между китайската икономика и международните пазари.

Значението на външната търговия за китайското развитие обуславя и засиления интерес на Пекин към сигурността на транспортните маршрути, свободата на корабоплаването и изграждането на алтернативни сухопътни коридори между Азия и Европа. Именно тази необходимост стои в основата на инициативата „Пояс и път“, която цели да диверсифицира съществуващите канали за международна търговия и да намали зависимостта от уязвими морски маршрути.

4. Финансовият капацитет на Китай и глобалната инвестиционна експанзия

Нарастването на производствения и търговския потенциал води до натрупването на значителни финансови ресурси. Китай разполага с едни от най-големите валутни резерви в света и с мощна държавно подкрепена банкова система, която осигурява финансиране както за вътрешното развитие, така и за международната експанзия на китайските компании.

През последните две десетилетия Китай се превръща във водещ източник на преки чуждестранни инвестиции. Китайски държавни банки, инвестиционни фондове и държавни корпорации финансират инфраструктурни, енергийни и индустриални проекти в Азия, Африка, Латинска Америка и Европа. Този финансов капацитет позволява на Пекин да комбинира икономически интереси с по-широки геополитически цели.

Създаването на нови финансови институции, като Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции и Фонда на Пътя на коприната, демонстрира стремежа на Китай да разшири влиянието си и в сферата на международното икономическо управление. Макар тези институции да не заменят съществуващите механизми на глобалната финансова система, те представляват важен инструмент за увеличаване на китайското присъствие в международните икономически отношения.

5. Критичните минерали като елемент на геоикономическата трансформация и ресурсната власт на Китай

В условията на задълбочаваща се структурна трансформация на световната икономика критичните минерали придобиват характеристиките на стратегически „геоикономически актив“, чиято значимост надхвърля класическите рамки на ресурсната икономика. В духа на анализа за „структурната власт“ (structural power на Susan Strange), контролът върху ключови производствени и технологични възли – включително суровини, финанси и знания – се превръща в определящ фактор за позиционирането на държавите в международната система. В този смисъл китайската роля в глобалните

вериги за критични минерали следва да се разглежда като форма на структурна власт, а не просто като пазарно участие.

От гледна точка на неореалистичната традиция и по-специално при разширените ѝ икономически интерпретации (Gilpin, 1987), държавите се стремят да максимизират не само военната, но и икономическата си мощ в условия на анархия. Китайската стратегия за вертикална интеграция в секторите на добива, преработката и технологичното приложение на критични минерали може да бъде интерпретирана като форма на „икономическо държавно управление" (economic statecraft), чрез която се редуцира външната уязвимост и се увеличава вътрешната устойчивост на индустриалната система.

В същото време, в рамките на световно-системния анализ на И. Валерщайн, глобалната икономика се структурира около ядро, полупериферия и периферия, където неравномерният обмен възпроизвежда зависимости. Китайската позиция в сегмента на критичните минерали разколебава тази класическа йерархия, като го позиционира като „хибриден център" – едновременно зависим от внос на суровини и доминиращ в преработката и високите сегменти на стойностната верига. Това създава специфична форма на „асиметрична взаимозависимост", която надгражда класическите модели на зависимостта.

Ариги, в своята концепция за системните цикли на натрупване, би интерпретирал възхода на Китай като прехвърляне на центъра на капиталистическата динамика към нова хегемонна конфигурация, в която индустриалният и финансовият капитал се преплитат с държавно координирана дългосрочна стратегия. В този контекст критичните минерали функционират като материална база на новия цикъл на натрупване, особено в условията на преход към зелени технологии и дигитална икономика.

Допълнително, концепцията за „взаимната зависимост, използвана като оръжие (Henry Farrell, Abraham Newman, 2019) предоставя аналитичен инструмент за разбиране на начина, по който контролът върху „бутилковите гърла" (chokepoints) в глобалните мрежи може да бъде трансформиран в инструмент на принуда и влияние. Китайската доминация в рафинирането на редкоземни елементи и критични минерали създава именно такъв тип структурна позиция, при която достъпът до стратегически ресурси може да бъде потенциално политически инструментализиран.

От гледна точка на геоикономиката (Luttwak, 1999), този процес отразява прехвърлянето на конкуренцията от военно-политическата към икономическо-технологичната сфера, където държавите използват инвестиции, инфраструктура и индустриални вериги като инструменти на стратегическо влияние. В този контекст инициативата „Пояс и път“ може да бъде интерпретирана като пространствена материализация на китайската геоикономическа стратегия, в която критичните минерали играят ролята на „свързващ индустриален капитал“.

Паралелно с това, в рамките на концепцията за глобални вериги за стойност (GVC), разработена от Джерефи и съавтори (Gereffi, 2018), китайската позиция се характеризира с доминация в „midstream“ сегментите – рафиниране и обработка – които често се определят като стратегически възли с висока добавена стойност и висока степен на контрол върху крайните индустриални резултати. Това структурно предимство засилва възможността за трансформиране на икономическа мощ в политическо влияние.

Следователно, критичните минерали следва да бъдат концептуализирани като част от по-широка „ресурсно-технологична властова конфигурация“, в която се преплитат логиките на зависимостта, хегемонията и мрежовата власт. Именно тази конфигурация обяснява защо китайската ангажираност в сектора не може да бъде редуцирана до традиционна търговска или инвестиционна стратегия, а представлява комплексна форма на системно позициониране в глобалната политическа икономия.

В този смисъл ролята на Китай в сектора на критичните минерали следва да се разглежда като ключов компонент от трансформацията на глобалния ред, при който материалните бази на властта все по-силно се изместват към контрол върху вериги за стойност, технологични стандарти и стратегически ресурси.

6. Китай като енергийна свръхсила

Особено значение в рамките на тази трансформация придобива енергийната свързаност, която постепенно се утвърждава като една от водещите оси на китайската външноикономическа експанзия. Инвестициите в енергийна инфраструктура – включително нефтоп-

роводи, газопроводи, електроенергийни мрежи и проекти за възобновяема енергия – се превръщат в основен инструмент за задълбочаване на двустранните отношения между Китай и страните партньори по трасетата на инициативата. В този смисъл енергетиката се позиционира не само като икономически сектор, но и като механизъм за изграждане на дългосрочни зависимости и взаимосвързаности.

В рамките на Централна Азия, например, Китай консолидира позициите си чрез стратегически партньорства с богати на енергийни ресурси държави, като Туркменистан, Казахстан и Узбекистан, което позволява изграждането на стабилни сухопътни маршрути за доставка на природен газ и нефт. Тези коридори не само намаляват зависимостта от морски транспорт, но и засилват геоикономическата интеграция на региона в китайската икономическа орбита.

Паралелно с това в Близкия изток и Африка Китай разширява присъствието си чрез комбинация от инвестиции, дългосрочни енергийни договори и участие в добивни проекти. Подобен подход позволява на Пекин да осигури стабилност на енергийните доставки, като същевременно укрепва политическото си влияние в региони, които традиционно са обект на конкуренция между големите сили.

Европейското измерение на инициативата, и в частност взаимодействието със страните от Централна и Източна Европа, включително в Черноморския регион, също придобива нарастващо значение. Макар тук енергийните проекти да са по-ограничени в сравнение с други региони, те се вписват в по-широката логика на инфраструктурна и логистична свързаност, която постепенно променя конфигурацията на икономическите зависимости между Китай и Европейския съюз.

От тази гледна точка „Пояс и път“ следва да се разглежда не просто като сбор от отделни инфраструктурни проекти, а като цялостна стратегическа рамка за реорганизация на глобалните потоци на стоки, капитали и енергийни ресурси. В нея енергетиката изпълнява функцията на структурен елемент, който свързва икономическите интереси с геополитическите цели на Китай.

Същевременно нарастващото присъствие на Китай в глобалната енергийна архитектура поражда и редица напрежения, особено в контекста на конкуренцията със САЩ и Европейския съюз. Докато

западните държави все по-активно се ориентират към декарбонизация и ограничаване на инвестициите във фосилни горива, китайската стратегия се характеризира с по-прагматичен и постепенен преход, при който традиционните енергийни източници съжителстват с ускорено развитие на възобновяемите технологии.

Тази двойственост позволява на Китай да поддържа висока степен на енергийна сигурност, като същевременно укрепва позициите си като глобален лидер в производството и внедряването на зелени технологии. Именно тук се проявява една от ключовите особености на китайския модел – способността да комбинира краткосрочна зависимост от въглищата и въглеводородите с дългосрочна стратегия за декарбонизация и технологична трансформация.

В този смисъл „Новият път на коприната“ може да бъде интерпретиран и като инструмент за енергийна геоикономика, чрез който Китай не само обезпечава собственото си развитие, но и активно участва в преструктурирането на глобалните енергийни потоци. Това включва както физическата инфраструктура на тръбопроводи и електроенергийни мрежи, така и нормативните, финансовите и технологичните измерения на енергийния преход.

В заключение, разгръщането на китайската инициатива „Пояс и път“ в енергийното измерение представлява съществен елемент от по-широката трансформация на международната система. Тя отразява не само нарастващата икономическа мощ на Китай, но и неговия стремеж да се позиционира като структуроопределящ фактор в глобалната енергийна и геополитическа архитектура. В този процес енергетиката се превръща в ключов мост между икономическото развитие, външната политика и стратегическата сигурност на азиатския гигант.

Четвърта глава: Инициативата „Пояс и път“ като геоикономически проект

Най-значимото практическо проявление на новата глобална стратегия на Китай е инициативата „Пояс и път“. Макар първоначално да е представена като инфраструктурна и инвестиционна програма, постепенно тя се превръща в цялостна геоикономическа рамка за реорганизация на глобалните потоци на стоки, капитали, технологии и енергийни ресурси.

Чрез изграждането на транспортни коридори, пристанища, железопътни линии, енергийни мрежи и логистични центрове Китай се стреми да укрепи своята икономическа сигурност и да разшири достъпа си до външни пазари. Особено значение придобива стремежът към намаляване на зависимостта от традиционните морски маршрути и критични точки като Малакския пролив.

Енергийното измерение на инициативата заема централно място. Чрез инвестиции в нефтопроводи, газопроводи, електропреносни мрежи и възобновяеми енергийни източници Китай изгражда сложна система от взаимозависимости, която свързва икономическите интереси с външнополитическите цели.

В Централна Азия Китай укрепва позициите си чрез стратегически партньорства с Казахстан, Туркменистан и Узбекистан. В Близкия изток и Африка Пекин разширява присъствието си чрез инвестиции, дългосрочни енергийни договори и участие в инфраструктурни проекти. В Европа, включително в Черноморския регион, инициативата се проявява чрез развитието на транспортна и логистична свързаност, която постепенно променя географията на икономическите отношения между Китай и Европейския съюз.

В крайна сметка възходът на Китай представлява не просто икономически феномен, а комплексна трансформация на международната система. Производственият, търговският и финансовият капацитет на страната формират материалната основа на нейната нарастваща международна тежест, докато инициативи като „Пояс и път“ превръщат тази мощ в инструмент за глобално влияние. По този начин Китай постепенно се утвърждава като един от основните структуроопределящи фактори на съвременния международен ред и на процесите на геоикономическа и геополитическа трансформация в Евразия.

1. Ресурсна обезпеченост и геостратегически императиви

Инициативата „Пояс и път“, обявена от председателя Си Цзинпин през 2013 г., представлява най-мащабният инфраструктурен и геоикономически проект на XXI век. Според Роланд (Nadège Rolland, 2018) инициативата следва да се разглежда не като единен и предварително завършен план, а като динамично развиваща се мрежа от транспортни коридори, институции, инвестиционни механизми и международни партньорства. В рамките на BRI Китай се стреми да създаде нови форми на икономическа свързаност между Азия, Европа, Африка, Близкия изток и Латинска Америка, като едновременно с това укрепва собствените си позиции в глобалната икономика.

Инициативата има три основни измерения:

- инфраструктурна свързаност – транспортни коридори, железопътни линии, пристанища, енергийни и дигитални мрежи;
- търговска интеграция и улесняване на трансграничния обмен;
- финансова интеграция чрез създаването на специализирани механизми за кредитиране и инвестиции, сред които Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции (AIIB), Фондът на Пътя на коприната и държавните китайски банки за развитие.

От геоикономическа гледна точка инициативата може да бъде интерпретирана чрез концепцията на Дейвид Харви за „пространственото капиталово разширяване“ (spatial fix), при което натрупаният капитал се насочва към изграждането на дългосрочни инфраструктурни активи извън националните граници. По този начин се създават нови пазари, транспортни връзки и инвестиционни възможности, които подпомагат устойчивостта на икономическия растеж.

1.1. Китай като производствен център на световната икономика

Значението на BRI не може да бъде разбрано извън контекста на трансформацията на Китай в най-големия производствен център на световната икономика. След реформите, започнати от Дън Сяопин в

края на 70-те години на XX век, страната се превръща в основна производствена база за глобалните вериги на стойността.

Днес Китай е най-големият производител на промишлена продукция в света и формира приблизително една трета от световното индустриално производство. Страната заема водещи позиции в производството на машини, електроника, телекомуникационно оборудване, автомобили, кораби, високоскоростни железници, соларни панели, батерии и редица високотехнологични продукти. Особено впечатляващо е развитието на секторите, свързани със зелената трансформация, където Китай е водещ производител на електромобили, литиево-йонни батерии и фотоволтаични системи.

Тази индустриална мощ създава необходимост от постоянен достъп до външни пазари, суровини и транспортни маршрути. Именно тук инициативата „Пояс и път“ придобива стратегическо значение, тъй като позволява на Китай да разширява икономическите си връзки и да намалява зависимостта си от ограничен брой транспортни направления.

1.2. Търговският капацитет на Китай и необходимостта от нови коридори

Китай е сред най-големите търговски държави в света. През последните години общият обем на външната търговия на страната надхвърля 6 трилиона щатски долара годишно, а Китай остава водещ световен износител на стоки и един от най-големите вносители на суровини и енергийни ресурси.

Европейският съюз е сред най-важните търговски партньори на Китай, като двустранният стокообмен надхвърля 700 милиарда евро годишно. Паралелно с това Китай поддържа интензивни икономически отношения със страните от АСЕАН, Близкия изток, Африка и Латинска Америка. Нарастващият обем на търговията поставя все по-високи изисквания към транспортната инфраструктура и логистичните системи.

Традиционно по-голямата част от китайската търговия с Европа се осъществява по море през Южнокитайско море, Малакския пролив, Индийския океан и Суецкия канал. Макар морският транспорт да остава най-евтиният начин за превоз на големи обеми товари, той създава и стратегически уязвимости. Особено чувствителна за

Пекин е т.нар. „Малакска дилема“ – зависимостта от тесния Малакски пролив, през който преминава значителна част от китайския внос на енергийни ресурси.

Поради тази причина Китай активно развива алтернативни сухопътни и комбинирани транспортни маршрути към Европа. В тази стратегия се вписват железопътните връзки през Централна Азия, Каспийския регион и Черно море, както и развитието на пристанищна инфраструктура в Средиземноморието и Евразия.

1.3. Финансовият капацитет на Китай като основа на “Пояс и път“

Една от основните предпоставки за реализирането на инициативата „Пояс и път“ е значителният финансов ресурс, с който разполага Китай. Страната притежава едни от най-големите валутни резерви в света, които през последните години стабилно се движат около 3,2 трилиона щатски долара.[3] Освен това китайските държавни банки са сред най-големите финансови институции в света по размер на активите.

Ключова роля играят:

- Китайската банка за развитие (China Development Bank);
- Експортно-импортната банка на Китай (Exim Bank of China);
- Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции (AIIB);
- Фондът на Пътя на коприната (Silk Road Fund).

Чрез тези институции Пекин предоставя кредити, инвестиции и финансови гаранции за реализиране на инфраструктурни проекти по трасетата на инициативата. По оценки на различни международни изследвания общият обем на ангажирания китайски капитал по BRI надхвърля един трилион щатски долара.

Финансовият потенциал на Китай му позволява да инвестира в проекти с дългосрочна възвръщаемост, които често надхвърлят възможностите или готовността на западните инвеститори да поемат подобен риск. Именно тази способност превръща Китай в ключов източник на инфраструктурно финансиране за множество развиващи се държави.

[3] https://www.safe.gov.cn/en/ForexReserves/index.html?utm

2. Инициативата „Пояс и път“ като геоикономически и геополитически инструмент на Китай

Възходът на Китай като водещ икономически и политически актьор в международната система намира своето най-видимо външнополитическо проявление в инициативата „Пояс и път“, обявена от председателя Си Цзинпин през 2013 г. Като продължение на процесите, разгледани в предходната глава, инициативата представлява практическа реализация на стремежа на Пекин да превърне своята икономическа мощ в дългосрочно геоикономическо и геополитическо влияние. В научната литература BRI често се определя като най-мащабния международен инфраструктурен проект на XXI век, обхващащ над 150 държави и международни организации и включващ инвестиции за над 1 трилион щатски долара под различни форми – кредити, преки инвестиции, инфраструктурни проекти и публично-частни партньорства.

Макар официално да се представя като икономически проект, BRI има и ясно изразено стратегическо измерение. Чрез изграждането на транспортни коридори, пристанища, логистични центрове и енергийна инфраструктура Китай разширява своето присъствие в региони с ключово значение за световната търговия.

Паралелно с инициативата Пекин развива и други глобални концепции – Инициативата за глобално развитие (2021), Инициативата за глобална сигурност (2022) и Инициативата за глобална цивилизация (2023). Заедно те формират по-широка визия за международен ред, основан на принципите на суверенното равенство, ненамесата във вътрешните работи и многополюсността.

Централно място в тази визия заема концепцията за „общност на споделената съдба на човечеството“, която служи като нормативна рамка за разширяването на китайското международно присъствие чрез инфраструктура, търговия, инвестиции и технологично сътрудничество.

Според Роланд (2017) инициативата следва да се разглежда не като единен план, а като „еволюираща мрежа от коридори, институции и финансови механизми“, която съчетава икономически, политически и стратегически цели. От гледна точка на геоикономиката (Luttwak, 1990), BRI представлява инструмент за проектиране на

влияние чрез икономически средства, докато в контекста на теорията за структурната власт инициативата може да се разглежда като опит на Китай да влияе върху правилата, инфраструктурата и финансовите потоци на глобалната икономика.

Основните направления на инициативата включват:

- инфраструктурна свързаност чрез изграждане на железопътни линии, пристанища, летища, логистични центрове и енергийни мрежи;
- търговска интеграция чрез улесняване на трансграничната търговия и намаляване на транспортните разходи;
- финансова интеграция чрез дейността на Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции (AIIB), Фонда на Пътя на коприната и китайските държавни финансови институции;
- цифрова свързаност чрез развитието на т.нар. „Цифров път на коприната";
- енергийна свързаност чрез изграждането на тръбопроводи, електропреносни мрежи и инвестиции във възобновяеми енергийни източници.

От геоикономическа гледна точка инициативата представлява форма на „пространствено капиталово разширяване" (Харви, 2003), чрез което натрупаният китайски капитал се насочва към изграждане на дългосрочни инфраструктурни активи извън националните граници. Този процес съвпада с трансформацията на Китай в най-голямата производствена държава в света. Към 2025 г. Китай формира приблизително 30% от световната промишлена продукция, произвежда над половината от глобалната стомана, доминира в производството на соларни панели, батерии за електромобили и редица критични технологии за зеления преход. В допълнение страната остава най-големият износител на стоки в света с годишен износ над 3,5 трилиона щатски долара.[4]

Тази производствена мощ е пряко свързана с необходимостта от сигурни транспортни коридори и външни пазари. Именно тук инициативата „Пояс и път" изпълнява функцията на механизъм за интегриране на китайските индустриални центрове с пазарите на Европа, Близкия изток, Африка и Югоизточна Азия. Освен това тя под-

[4] https://www.voronoiapp.com/trade/-Global-Leaders-in-Manufactured-Goods-Trade-2024-5679?utm

помага икономическото развитие на вътрешните китайски провинции, особено Синцзян, Гансу и Чунцин, които се превръщат във важни логистични възли на евразийските транспортни мрежи.

Съществено значение има и финансовото измерение на инициативата. Въпреки че валутните резерви на Китай намаляват спрямо историческия си пик от над 4 трилиона долара през 2014 г., към 2025–2026 г. те остават най-големите в света и надхвърлят 3,2 трилиона долара. (Виж по-горе.) Това предоставя на Пекин значителен капацитет за финансиране на инфраструктурни проекти с дългосрочна възвръщаемост. Паралелно с това китайските банки се утвърждават като едни от най-големите кредитори на развиващия се свят, което допълнително разширява финансовото влияние на страната.

2.1. Геополитическа логика на евразийските коридори

В геополитически план BRI представлява опит за реорганизация на евразийското пространство чрез изграждането на алтернативни транспортни и енергийни маршрути. От гледна точка на класическата геополитика инициативата може да бъде разглеждана като съвременна интерпретация на концепцията за „сърцевинната зона“ (Heartland) на Макиндър. Чрез развитието на сухопътни коридори Китай се стреми да намали зависимостта си от морските маршрути, контролирани в значителна степен от американската морска мощ.

Тази стратегия е пряко свързана с т.нар. „дилема на Малакския пролив“ – опасението на Пекин, че евентуална криза би могла да прекъсне жизненоважните търговски и енергийни доставки. Над 60% от китайската външна търговия и значителна част от енергийния внос продължават да преминават през Индийския океан и Малакския пролив. Поради това сухопътните маршрути придобиват стратегическа стойност, която надхвърля чисто икономическите съображения.

В рамките на BRI постепенно се оформят три основни евразийски направления:

1. Северен коридор – през Казахстан, Русия и Беларус към Европа;
2. Среден коридор – през Казахстан, Каспийско море, Кавказ и Турция;

3. Южен коридор – през Централна Азия, Иран и Близкия изток.

След началото на войната в Украйна през 2022 г. значението на Средния коридор нараства значително. Европейски, турски и китайски компании започват да търсят алтернативи на традиционния северен маршрут през Русия. В резултат на това Черноморският регион и Кавказ се превръщат в ключово пространство за новите логистични връзки между Азия и Европа.

2.2. Средна Азия като ядро на сухопътния „Нов път на коприната“

Средна Азия представлява централното звено в сухопътната архитектура на BRI. Регионът изпълнява двойна функция – транзитен мост между Китай и Европа и важен източник на енергийни ресурси.

Първите редовни железопътни маршрути по Евразийския сухопътен мост – Чунцин–Дуйсбург, Чънду–Лодз и Ухан–Прага – поставят основите на нова транспортна система, която към средата на 2020-те години свързва над 200 града в Азия и Европа. Средното време за доставка между Китай и Западна Европа е между 12 и 18 дни[5], което е приблизително два пъти по-бързо от морския транспорт.

Казахстан се утвърждава като ключов логистичен възел благодарение на сухото пристанище Хоргос и модернизираните железопътни връзки към Китай. Страната се стреми да се превърне в транзитен център на Евразия и инвестира значителни средства в транспортна инфраструктура, цифровизация и логистични терминали.

Енергийното измерение на региона също е от първостепенно значение. Газопроводът „Централна Азия – Китай“, който свързва Туркменистан, Узбекистан и Казахстан с китайския пазар, има капацитет над 55 млрд. куб. м годишно. Планираната линия D би могла допълнително да увеличи този капацитет и да засили ролята на региона в енергийната сигурност на Китай.

Същевременно Централна Азия се превръща в арена на нарастваща конкуренция между Китай, Русия, Европейския съюз, Турция

---

5 https://documents1.worldbank.org/curated/en/701831585898113781/pdf/Improving-Freight-Transit-and-Logistics-Performance-of-the-Trans-Caucasus-Transit-Corridor-Strategy-and-Action-Plan.pdf?utm

и Съединените щати. Регионът все по-често се разглежда като пространство на „многовекторна геоикономика“, в което местните държави се стремят да балансират между различни външни центрове на влияние.

2.3. Южният сегмент на BRI и европейското измерение на инициативата

Южният сегмент на BRI, преминаващ през Кавказ и Турция, придобива особено значение в контекста на променящата се геополитическа среда. Железопътната линия Баку–Тбилиси–Карс и тунелът „Мармарай“ под Босфора създават непрекъсната сухопътна връзка между Азия и Европа.

Турция постепенно се утвърждава като ключова транзитна държава и логистичен център на Евразия. Нейното географско положение позволява свързването на китайските транспортни коридори с европейските пазари и с пристанищата на Средиземно и Черно море. Това обяснява засиления интерес на Китай към турската транспортна и енергийна инфраструктура.

След 2022 г. стратегическото значение на Средния коридор допълнително нараства. Той се разглежда като най-перспективната алтернатива на северния маршрут през Русия и като ключов елемент в диверсификацията на евразийските логистични вериги. В този контекст Черноморският регион се превръща в естествено продължение на китайската стратегия за свързаност и в пространство, където се пресичат интересите на Китай, Европейския съюз, Турция и други регионални актьори.

2.4. Актуални тенденции и предизвикателства пред „Пояс и път“

През последните години инициативата „Пояс и път“ навлиза в нов етап на развитие. Ако първоначалният период (2013–2020 г.) беше доминиран от мащабни инфраструктурни проекти, то след 2021 г. се наблюдава преориентация към по-малки, по-рентабилни и технологично ориентирани инвестиции.

Наблюдават се няколко ключови тенденции:

- преминаване от „големи проекти“ към „малки, но висококачествени проекти“;
- разширяване на Цифровия път на коприната;
- увеличаване на инвестициите във възобновяема енергия и зелена инфраструктура;
- засилване на ролята на Средния коридор и Черноморския регион;
- конкуренция с алтернативни инициативи като Global Gateway на ЕС и Partnership for Global Infrastructure and Investment на Г-7.

В резултат „Пояс и път“ се трансформира от мащабна инфраструктурна програма в по-широка стратегия за икономическа, технологична и политическа свързаност. Тя остава основен инструмент за проектиране на китайско влияние в международната система и важен фактор за преструктурирането на евразийското пространство. В този смисъл инициативата не е просто транспортен проект, а ключов елемент от прехода към многополюсен международен ред, в който Китай се стреми да играе ролята на един от водещите структуроопределящи центрове на глобалната политика и икономика.

Пета глава. Инициативата „Пояс и път“ в контекста на геополитическото съперничество между главните силови центрове

1. Китай, САЩ и трансформацията на международния ред

През първите десетилетия на XXI век международната система навлиза в период на ускорена трансформация, белязан от постепенното преразпределение на икономическа, технологична и политическа мощ от евроатлантическото пространство към Азия. В центъра на този процес се намира възходът на Китай, който се превръща от регионална сила в глобален стратегически актьор с амбиции да участва активно във формирането на международния ред.

Според редица автори (Mearsheimer, 2014; Allison, 2017; Ikenberry, 2018) отношенията между Китай и Съединените щати все повече придобиват характеристиките на системно съперничество между утвърден хегемон и възходяща сила. Тази динамика често се интерпретира през концепцията за „капана на Тукидид“, според която рискът от конфликт нараства, когато нова велика сила започне да оспорва съществуващото разпределение на властта.

За разлика от конфронтацията между САЩ и СССР през Студената война, съвременното американо-китайско съперничество се развива в условията на дълбока икономическа взаимозависимост. Двете държави са едновременно най-големите конкуренти и едни от най-важните икономически партньори в света. Именно поради това съперничеството придобива предимно геоикономически характер и се проявява чрез конкуренция за контрол върху технологиите, инфраструктурата, веригите за доставки, критичните суровини и глобалните финансови потоци.

След 2018 г. отношенията между Вашингтон и Пекин навлизат в нов етап. Търговската война, ограниченията върху достъпа до полупроводници и високотехнологично оборудване, санкциите срещу китайски технологични компании и усилията за пренареждане на глобалните вериги за доставки показват, че икономическите инструменти все по-често се използват като средство за постигане на стратегически цели. Паралелно с това САЩ развиват инициативи за ограничаване на зависимостта от Китай в области като изкуствения интелект, телекомуникациите, редкоземните елементи, батериите и производството на полупроводници.

От своя страна Китай реагира чрез ускоряване на политиката за технологична самостоятелност, развитие на вътрешния пазар и диверсификация на външноикономическите си връзки. Стратегията за „двойна циркулация“ (dual circulation strategy) цели едновременно укрепване на вътрешното потребление и поддържане на активна интеграция в световната икономика, като по този начин се намалява уязвимостта спрямо външен натиск.

В този контекст инициативата „Пояс и път“ се превръща в един от най-важните инструменти на китайската външна стратегия.

2. Инициативата „Пояс и път“ като инструмент на геоикономическата конкуренция

Обявена от Си Цзинпин през 2013 г., инициативата „Пояс и път“ представлява най-мащабният международен инфраструктурен проект на съвременната епоха. Тя следва да бъде разбирана не като единен план, а като еволюираща мрежа от транспортни коридори, финансови институции, логистични центрове и инвестиционни механизми. (Rolland, 2017)

Към средата на 2020-те години в рамките на инициативата участват над 150 държави и повече от 30 международни организации. Натрупаните инвестиционни ангажименти надхвърлят 1 трилион щатски долара, а годишният обем на новите договори и инвестиции по BRI през 2024–2025 г. достига над 120–130 млрд. долара.[6] За разлика от първоначалната фаза на инициативата, характеризираща се с мегапроекти и мащабно кредитиране, днес се наблюдава преход към по-малки, по-рентабилни и технологично ориентирани проекти, свързани с дигиталната инфраструктура, възобновяемата енергия и логистиката.

От геоикономическа гледна точка BRI изпълнява няколко стратегически функции.

На първо място, инициативата осигурява нови пазари за китайски стоки, технологии и капитали. Огромният производствен капацитет на Китай – най-голям в света по индустриално производство – изисква постоянно разширяване на външните пазари и транспортната свързаност. Китай произвежда приблизително една трета

[6] https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/?utm

от световната промишлена продукция и е водещ производител в сектори като електроника, машиностроене, соларни панели, батерии и електромобили.

На второ място, BRI създава алтернативни маршрути за достъп до ресурси и пазари. Това е особено важно в условията на нарастващо напрежение със САЩ, тъй като значителна част от китайската външна търговия преминава през морски маршрути, които могат да бъдат уязвими при евентуална криза.

На трето място, инициативата позволява на Китай да интернационализира финансовото си влияние чрез институции като Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции (AIIB), Фонда на Пътя на коприната и нарастващото използване на юана в международните разплащания.

Поради тези причини редица западни анализатори разглеждат BRI не само като икономическа програма, а като инструмент за дългосрочно преразпределение на глобалното влияние. Инициативата представлява класически пример за геоикономика, при която икономическите ресурси се използват за постигане на външнополитически цели. (Blackwill, Harris, 2016)

3. „Пояс и път“ в контекста на американо-китайското съперничество

Развитието на инициативата „Пояс и път“ не може да бъде анализирано изолирано от нарастващото стратегическо съперничество между Китай и Съединените щати. От началото на XXI век международната система постепенно се трансформира от еднополюсен към по-комплексен и конкурентен модел, в който възходът на Китай поставя под въпрос дългогодишното американско лидерство.

Според теорията на офанзивния реализъм (Mearsheimer, 2001; 2014) големите сили неизбежно се стремят към регионална хегемония и ограничаване на потенциалните конкуренти. От тази гледна точка BRI може да бъде интерпретирана като инструмент за разширяване на китайското влияние извън Източна Азия и за изграждане на икономическа архитектура, която постепенно намалява зависимостта на Китай от доминираните от Запада институции.

В рамките на нарастващото стратегическо противопоставяне между Китай и САЩ инициативата „Пояс и път“ постепенно се превръща в един от основните инструменти за проектиране на китайско влияние в Евразия, Африка и Близкия изток.

От гледна точка на Пекин изграждането на сухопътни транспортни коридори през Централна Азия, Кавказ и Черноморския регион има ключово значение за намаляване на зависимостта от морските маршрути. Тази стратегия е тясно свързана с т.нар. „дилема на Малакския пролив“ – опасението, че в случай на криза САЩ биха могли да ограничат достъпа на Китай до основните морски комуникации.

Поради това китайската политика през последното десетилетие се насочва към изграждане на алтернативна евразийска инфраструктурна архитектура, включваща железопътни линии, пристанища, енергийни коридори, цифрови мрежи и логистични центрове. По този начин BRI се превръща в инструмент за повишаване на стратегическата автономия на Китай.

САЩ възприемат тези процеси като предизвикателство към съществуващия международен ред. В отговор Вашингтон стартира редица инициативи за инфраструктурно и инвестиционно сътрудничество, включително Build Back Better World (B3W), Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII) и Индо-тихоокеанската икономическа рамка (IPEF). Общата цел на тези проекти е създаване на алтернативни механизми за финансиране и свързаност, които да ограничат зависимостта на развиващите се държави от китайски капитал и технологии.

Така BRI се превръща в едно от основните полета на глобалната конкуренция между двете най-големи икономики в света. Ако през периода след края на Студената война глобализацията се характеризираше предимно с либерализация и икономическа интеграция, днес тя все по-често се заменя от логиката на геоикономическата конкуренция, при която инфраструктурата, технологиите и веригите за доставки се превръщат в стратегически ресурси.

В този смисъл инициативата „Пояс и път“ не е просто инфраструктурен проект, а централен елемент от по-широката китайска стратегия за адаптиране към променящия се баланс на силите и за укрепване на позициите на Китай в условията на нарастващо съперничество със Съединените щати.

САЩ възприемат инициативата не просто като инфраструктурна програма, а като елемент от по-широка стратегия за преразпределение на глобалната мощ. Американски анализатори подчертават, че чрез BRI Китай създава мрежи от транспортна, финансова и цифрова свързаност, които увеличават неговата структурна власт върху ключови региони в Евразия, Африка и Близкия изток. Особено внимание се обръща на пристанищните инвестиции, телекомуникационните мрежи и контрола върху критична инфраструктура.

В отговор Вашингтон постепенно развива собствени механизми за инфраструктурна и технологична конкуренция. Инициативата Build Back Better World (B3W*),* представена от Г-7 през 2021 г., а впоследствие трансформирана *в* Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII), цели мобилизиране на стотици милиарди долари за инфраструктурни проекти в развиващите се държави. Макар финансовите резултати да остават по-ограничени в сравнение с китайските програми, тези инициативи демонстрират стремежа на САЩ и техните съюзници да предложат алтернатива на BRI.

Паралелно с инфраструктурното съперничество се развива и интензивна технологична конкуренция. Ограниченията върху износа на полупроводници, санкциите срещу китайски технологични компании и стремежът към контрол върху веригите за доставки на критични минерали показват, че съперничеството между двете сили постепенно се превръща в системна конкуренция за контрол върху бъдещите технологични стандарти. Тази тенденция представлява форма на „weaponized interdependence“, при която икономическата взаимозависимост се използва като инструмент за политическо влияние. (Farrell, Newman, 2019)

4. Европейският съюз между Китай и САЩ: стратегическа дилема

В условията на задълбочаващо се китайско-американско съперничество Европейският съюз се оказва в сложна стратегическа позиция. От една страна, САЩ остават основният съюзник на Европа в сферата на сигурността и отбраната. От друга страна, Китай е сред най-важните търговски партньори на ЕС и ключов елемент от глобалните производствени вериги.

Отношенията между ЕС и Китай претърпяват дълбока трансформация от края на XX век до днес. В началните етапи доминира икономическият прагматизъм, основан на търговска либерализация и интеграция на китайската икономика в глобалните вериги за доставки. Постепенно се преминава от предимно икономическо партньорство към сложна структура, характеризираща се едновременно със сътрудничество, конкуренция и стратегическо съперничество. Тази еволюция отразява както нарастващата икономическа мощ на Китай, така и вътрешните трансформации в ЕС и променящата се глобална среда.

Към 2024 г. ЕС остава най-големият търговски партньор на Китай в стоковата търговия за трета поредна година, като общият двустранен стокообмен достига приблизително 780–790 млрд. евро, докато търговският дефицит на ЕС надхвърля 300 млрд. евро.[7] Този структурен дисбаланс се задълбочава вследствие на високия дял на китайския износ на индустриални стоки, електроника и оборудване спрямо ограничената експанзия на европейския износ към китайския пазар.

Тази двойна зависимост формира своеобразна стратегическа дилема. Европейските държави са принудени едновременно да поддържат трансатлантическата солидарност и да съхраняват икономическите си отношения с Китай. Именно в този контекст възниква концепцията за „де-рискинг“, която постепенно заменя по-ранните идеи за икономическо отделяне (decoupling). Целта не е прекъсване на отношенията с Китай, а ограничаване на зависимостите в стратегически чувствителни сектори като полупроводници, батерии, телекомуникации, изкуствен интелект и редкоземни елементи.

Следователно отношенията ЕС–Китай през периода 2020–2026 г. могат да бъдат определени като форма на „управлявана взаимозависимост“, при която икономическото сътрудничество продължава, но е все по-силно ограничавано от геополитически съображения. В този смисъл бъдещето на европейско-китайските отношения ще зависи не само от двустранната икономическа динамика, но и от раз-

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250304-1?utm

витието на стратегическата конкуренция между Китай и Съединените щати, която все повече се превръща в определящ фактор за структурата на международната система през XXI век.

4.1. Динамика на отношенията между Европейския съюз и Китай (2010–2026): от партньорство към стратегическа конкуренция

Отношенията между Европейския съюз и Китай претърпяват съществена трансформация през последните две десетилетия –В периода до 2010 г. доминира моделът на „ангажираност чрез интеграция“, при който ЕС разглежда Китай основно като икономически партньор и потенциален двигател на глобалния растеж. След глобалната финансова криза от 2008 г. обаче започва постепенна промяна в баланса на силите. Китай демонстрира по-висока устойчивост на кризи и ускорява своето глобално икономическо присъствие чрез инициативата „Пояс и път“ (BRI), стартирала през 2013 г.

Горепосоченият структурен дисбаланс в двустранната търговия се задълбочава през 2025–2026 г., като според последни данни търговският дефицит на ЕС с Китай достига рекордни нива от над 1 млрд. евро дневно, под влиянието на нарастващия внос на електрически автомобили, батерии и индустриални компоненти.[8]

В инвестиционен план китайските потоци към Европа и европейските инвестиции в Китай остават значими, но все по-селективни. През 2024 г. преките чуждестранни инвестиции на ЕС в Китай възлизат на около 10 млрд. евро, докато китайските инвестиции в ЕС достигат близо 9,4 млрд. евро, със силна концентрация в автомобилната индустрия, енергетиката и дигиталните технологии.[9] Въпреки това се наблюдава нарастващо ограничаване на китайските придобивания в стратегически сектори, вследствие на въвеждането на механизъм за скрининг на чуждестранните инвестиции (2019).

След 2019 г. Европейският съюз формулира по-сложен и многопластов подход към Китай, определяйки го едновременно като „партньор за сътрудничество“, „икономически конкурент“ и „системен

[8] https://www.theguardian.com/business/2026/jun/15/eu-trade-deficit-with-china-record-1bn-a-day?utm

[9] https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/eu-china-trade/?utm

съперник“. Тази тройна рамка отразява структурната амбивалентност на отношенията, при които икономическата взаимозависимост съществува паралелно с нарастваща геополитическа конкуренция.

Паралелно с това инициативата „Пояс и път“ достига нов етап на трансформация. През 2024 г. обемът на BRI ангажиментите възлиза на над 120 млрд. USD, като включва както инфраструктурни проекти, така и нарастващ дял на инвестиции в енергетика, минна индустрия и дигитални технологии. През 2025 г. общата стойност на BRI свързани сделки надхвърля 200 млрд. USD годишно[10], което показва възстановяване и структурно пренасочване на инициативата към по-малки и по-гъвкави проекти („small and beautiful“ стратегия)

От европейска гледна точка Китай все по-често се възприема като системен конкурент в области като технологичното развитие, индустриалната политика и критичната инфраструктура. Това води до засилване на регулаторната рамка, включително контрол върху инвестициите, ограничения в стратегически сектори и координация със САЩ в рамките на трансатлантическите отношения.

Същевременно вътрешнополитическите различия в ЕС затрудняват формирането на единна стратегия спрямо Китай. Държави като Германия и Франция следват различни подходи – първата акцентира върху индустриалния износ и икономическата стабилност, докато втората настоява за по-голяма стратегическа автономия на ЕС и позициониране като самостоятелен геополитически полюс.

В този контекст Европейският съюз се намира в състояние на стратегическа дилема между икономическата взаимозависимост и необходимостта от геополитическо балансиране. От една страна, Китай е най-големият търговски партньор на ЕС, а от друга – нарастващ системен съперник, който предизвиква преосмисляне на европейската индустриална, технологична и външнополитическа стратегия.

[10] https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2025/?utm

4.2. ЕС–Китай: еволюция от икономическо партньорство към системна конкуренция

През периода 2023–2025 г. се наблюдава едновременно:

- нарастваща зависимост на ЕС от китайски суровини (включително редкоземни елементи – над 90% преработка в Китай),
- засилване на европейските регулаторни механизми за контрол на инвестициите,
- и постепенна фрагментация на глобалните технологични вериги.

Паралелно с това стратегическата рамка на ЕС се измества към концепцията за „де-рискинг“ (reducing risks), формулирана в стратегическите документи от 2023–2024 г., която не цели откъсване от Китай, а ограничаване на критичните зависимости.

Данните за периода 2023–2025 г. показват структурна промяна в логистиката между Китай и Европа. Обемът на търговията ЕС–Китай остава изключително висок, но с тенденция към стагнация и преструктуриране: според Евростат се наблюдава лек спад в европейския износ към Китай и устойчиво нарастване на китайския износ към ЕС. (Виж данните по-горе.) Това задълбочава структурния търговски дисбаланс, характерен за предходните десетилетия.

Паралелно с това се наблюдава промяна в динамиката на китайските външни инвестиции. След пиковите години около първата фаза на инициативата „Пояс и Път", инвестиционният поток се пренасочва от масивни инфраструктурни кредити към по-фокусирани проекти – логистика, дигитални мрежи и „зелена“ енергия. В периода 2023–2025 г. редица анализи (World Bank, OECD, MERICS) отбелязват спад в класическите BRI инфраструктурни ангажименти и засилване на „по-леките“ форми на икономическо присъствие.

В същото време железопътният коридор Китай–Европа (China Railway Express) остава ключов елемент на сухоземната свързаност. През 2023–2024 г. броят на влаковите композиции по маршрута Китай–Европа се стабилизира на исторически високи нива. През 2023 г. са осъществени над 17 000 курса, а през 2024 г. те достигат около 19 000 (по данни на China State Railway Group – 19 000, а според China

Railway Container Transport – 19 392), като са превозени над 2 млн. TEU контейнери.[11]

При това нараства зависимостта от алтернативни маршрути през Централна Азия поради ограниченията през руската територия. Това допълнително засилва стратегическото значение на Кавказ и Черноморския регион.

4.3. Инициативата „Global Gateway“ като европейски отговор на BRI

Засилването на китайското икономическо присъствие чрез инициативата „Пояс и път“ стимулира Европейския съюз да формулира собствена стратегия за международна свързаност. В този контекст през 2021 г. Европейската комисия представя инициативата *Global Gateway*, която има за цел да мобилизира до 300 млрд. евро инвестиции в периода 2021–2027 г. в области като транспортна инфраструктура, цифрова свързаност, енергетика, здравеопазване и образование.

За разлика от китайския модел, основан предимно на двустранно кредитиране и инфраструктурно финансиране чрез държавни банки, европейският подход акцентира върху прозрачността, устойчивостта на дълга, екологичните стандарти и принципите на доброто управление. По този начин Global Gateway се превръща не само в икономически инструмент, но и в нормативен механизъм за проектиране на европейско влияние в развиващите се региони.

В геополитически план инициативата може да бъде разглеждана като част от по-широкия процес на стратегическа конкуренция между либералния и китайския модел на международна свързаност. Докато BRI се стреми да изгражда мрежи от инфраструктурни зависимости чрез инвестиции и логистични коридори, ЕС се опитва да предложи алтернативна архитектура на развитие, основана на институционални стандарти и регулаторна интеграция.

Анализът на инициативата „Пояс и път“ показва, че тя далеч надхвърля рамките на традиционен инфраструктурен проект. BRI

---

11 https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202405/25/content_WS66517c5ac6d0868f4e8e7737.html?utm

представлява комплексен геоикономически механизъм за проектиране на влияние чрез свързаност, инвестиции и контрол върху стратегически логистични мрежи. В условията на нарастваща конкуренция между Китай и САЩ инициативата се превръща в един от основните инструменти на китайската глобална стратегия и в централен елемент от процеса на трансформация на международния ред.

За Европейския съюз това създава необходимост от балансиране между икономическата взаимозависимост и стратегическата автономия. В резултат ЕС постепенно изгражда собствена геоикономическа политика чрез инструменти като Global Gateway, механизмите за инвестиционен контрол и стратегиите за де-рискинг. Така европейско-китайските отношения все повече се вписват в по-широката рамка на глобалната системна конкуренция, която ще определя развитието на международната политика и икономика през следващите десетилетия.

4.4. Европейският път на коприната, ЕС и геоикономическата конкуренция

Концепцията за т.нар. „Европейски път на коприната“ възниква като аналитичен и стратегически отговор на нарастващото икономическо значение на Китай и на развитието на инициативата „Пояс и Път". Тя предполага създаване на интегрирана инфраструктурна система в рамките на Европа с обща дължина над 10 000 км, включваща високоскоростни железници, логистични центрове, пристанища и цифрова инфраструктура.

Основната икономическа логика на проекта е свързана с намаляване на периферността на Източна Европа и засилване на свързаността ѝ със западноевропейските индустриални ядра. Въпреки това, след 2020 г. реализацията на подобни мащабни трансевропейски инфраструктурни проекти се сблъсква с конкуренцията на зеления преход и дигиталната трансформация.

В рамките на бюджета на European Union приоритет се дава на инструменти като „Зеления пакт“, който мобилизира над 1 трилион евро публични и частни инвестиции. Това структурно измества фокуса от традиционна транспортна инфраструктура към енергийна декарбонизация и дигитализация.

Европейската комисия постепенно възприема по-рестриктивен подход към китайските инвестиции, като въвежда механизми за скрининг на преките чуждестранни инвестиции и разглежда Китай едновременно като „икономически конкурент“ и „системен съперник“. Това отразява фундаментална промяна в европейската стратегическа доктрина след 2019 г., която се засилва допълнително в периода 2023–2025 г. в условията на геоикономическа фрагментация.

Шеста глава: Китай и страните от Централна и Източна Европа: преоценка на модела в новата международна среда

Взаимодействието между Китай и страните от Централна и Източна Европа (ЦИЕ) представлява важен елемент от европейското измерение на инициативата „Пояс и път“. След създаването на формата „16+1“ през 2012 г. (по-късно „17+1“) Китай се стреми да изгради институционализирана рамка за икономическо сътрудничество, инфраструктурна свързаност и политически диалог с държавите от региона. В началото инициативата се възприема като възможност за привличане на инвестиции, модернизация на инфраструктурата и ускоряване на икономическата конвергенция със Западна Европа.

През последното десетилетие обаче средата се променя съществено. Отношенията между Китай и ЦИЕ все по-силно се влияят от три взаимосвързани процеса: нарастващата стратегическа конкуренция между САЩ и Китай, засилената регулаторна политика на Европейския съюз спрямо външните инвестиции и трансформацията на глобалните вериги на доставки след пандемията и войната в Украйна. В резултат регионът постепенно преминава от фаза на икономически оптимизъм към по-предпазлив и селективен подход към китайското присъствие.

1. Икономическо взаимодействие и структурни асиметрии

Въпреки активния политически диалог, икономическите резултати от сътрудничеството остават неравномерни. Китай се утвърждава като важен търговски партньор за държавите от ЦИЕ, но търговските отношения се характеризират със значителна асиметрия. За повечето страни от региона Китай представлява между 8% и 12% от общия внос, докато делът му в износа рядко надхвърля 3–4%.[12]

Тази структура води до трайни търговски дефицити и засилва зависимостта на местните икономики от китайски индустриални стоки, електроника, машини и компоненти. Същевременно достъпът на компаниите от ЦИЕ до китайския пазар остава ограничен от

[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250304-1?utm

регулаторни бариери, логистични разходи и силна конкуренция от местни производители.

След 2023 г. процесът на европейски „de-risking“ започва да оказва все по-видимо влияние върху търговските отношения. Европейските институции насърчават диверсификация на доставките и намаляване на зависимостите в стратегически сектори като батерии, редкоземни елементи, полупроводници и телекомуникационна инфраструктура. Това постепенно ограничава възможностите за по-дълбока икономическа интеграция между Китай и държавите от региона.

1.1. Инвестиции, BRI и трансформация на китайското присъствие

Една от основните цели на формата „17+1“ е привличането на китайски преки чуждестранни инвестиции. Реалните резултати обаче се оказват значително по-скромни от първоначалните очаквания. По-голямата част от китайските инвестиции в Европа се концентрират в няколко държави – Унгария, Сърбия и Полша, докато останалите страни от ЦИЕ привличат ограничен обем капитали.

Особено показателен е случаят с Унгария, която през периода 2023–2025 г. се превръща в основен получател на китайски инвестиции в Европа. Страната привлича мащабни проекти в сферата на производството на електромобили и батерии, включително инвестиции на китайски компании като CATL, BYD и Eve Energy. Това превръща Унгария в ключов производствен център за китайската автомобилна индустрия на европейския пазар.

Паралелно с това самата инициатива BRI претърпява трансформация. След периода на мащабни инфраструктурни проекти и държавно кредитиране Китай преминава към стратегията на т.нар. „малки и красиви проекти“ (small and beautiful projects). Наблюдава се намаляване на рисковите инфраструктурни заеми и увеличаване на инвестициите в дигитална инфраструктура, зелена енергия, логистика и високотехнологични производства.

Тази промяна се отразява и в ЦИЕ. Редица първоначално планирани инфраструктурни проекти се забавят, предоговарят или намаляват своя мащаб. Най-често цитираният пример остава железопътната линия Будапеща–Белград, която въпреки стратегическото си

значение се сблъсква с финансови, регулаторни и политически предизвикателства.

1.2. Ерозия на формата „17+1“ и новата геополитическа среда

След 2021 г. форматът „17+1“ започва постепенно да губи политическа динамика. Оттеглянето на Литва, Латвия и Естония символизира нарастващото разочарование от ограничените икономически резултати и засилените опасения, свързани със сигурността.

Войната в Украйна ускорява този процес. Повечето държави от ЦИЕ засилват координацията си в рамките на НАТО и ЕС, а отношенията с Китай все по-често се разглеждат през призмата на геополитическата конкуренция. Допълнителен фактор е задълбочаването на стратегическото партньорство между Китай и Русия, което поражда резерви в държавите от Източна Европа, особено сред страните, граничещи с Русия или Беларус.

Същевременно САЩ увеличават дипломатическото, икономическото и военното си присъствие в региона. Американските инициативи за развитие на енергийна сигурност, цифрова инфраструктура и транспортна свързаност се превръщат в алтернативен източник на инвестиции и политическа подкрепа за държавите от ЦИЕ. Така регионът все по-често се оказва в пресечната точка на стратегическото съперничество между Вашингтон и Пекин.

В тези условия Китай продължава да залага на икономическите връзки.

Търговия

През 2024 г. търговията между Китай и страните от Централна и Източна Европа продължава да нараства: За първите осем месеца на 2024 г. двустранната търговия достига 670,24 млрд. юана, което представлява 8% ръст на годишна база. Китайският износ към региона възлиза на 518,93 млрд. юана (+6,8%). Вносът на Китай от страните от Централна и Източна Европа достига 151,31 млрд. юана (+12,3%).[13]

Основните китайски износни стоки са:

- машини и електронно оборудване;
- електротехника;
- автомобили и автомобилни компоненти;

[13] https://cceeccic.org/1117032076.html?utm

- потребителски стоки.

От страните от Централна и Източна Европа Китай внася предимно:

- автомобилни части;
- селскостопански и хранителни продукти;
- химически продукти;
- машини и оборудване.

Макар статистическите данни да показват номинално увеличение в обема на търговията между Китай и страните от ЦИЕ, тези тенденции следва да бъдат интерпретирани критично. През 2009 г. двустранната търговия между Китай и 16-те държави от региона възлиза на приблизително 45 млрд. щатски долара (Pavlićević 2019), докато през 2020 г. общият обем на търговията с 17-те държави достига 103,45 млрд. щатски долара (Xinhua 2021). Китайската страна акцентира върху устойчив средногодишен ръст от около 8% след 2012 г., който надвишава средните темпове на растеж както на общата външна търговия на Китай, така и на търговията му с Европа (Xinhua 2021). Въпреки това, този растеж е асиметричен по своя характер, тъй като се дължи основно на увеличения китайски износ към региона, докато вносът от ЦИЕ остава ограничен. В по-широк структурен план Китай продължава да представлява под 2% от износа на страните от ЦИЕ и под 9% от техния внос (Bansal 2021), което подчертава устойчивия търговски дисбаланс и ограничената интеграция на регионалните икономики с китайския пазар.

Инвестиции

През 2024–2025 г. китайските инвестиции в региона се концентрират в няколко направления:

- автомобилна индустрия (особено електромобили и батерии);
- логистика и транспортна инфраструктура;
- енергетика;
- индустриални паркове и производствени мощности.

Най-големи получатели на китайски инвестиции остават:

- Унгария – водещ център за производство на батерии и електромобили;
- Сърбия – инфраструктура, минно дело и металургия;
- Полша – логистика и производство;

- Румъния – отделни индустриални и енергийни проекти.

Според изследване на MERICS китайските преки инвестиции в ЕС и Обединеното кралство достигат около 10 млрд. евро през 2024 г., което е увеличение с приблизително 47% спрямо 2023 г. Значителна част от новите инвестиции е насочена именно към Централна Европа, най-вече в автомобилния сектор.[14]

Основните тенденции през 2024–2025 г. се изразяват в изместване към високотехнологични инвестиции – Китай все повече инвестира в производство на батерии, електромобили и зелени технологии.

В условията на влошаващи се стопански показатели Европейската комисия засилва контрола върху чуждестранните инвестиции и субсидиите, което влияе върху китайските проекти в региона, разглеждани от Брюксел като навлизане в неговата сфера на влияние.

Засега се запазва икономическото сътрудничество, въпреки политическите различия между Китай и някои държави от ЕС като се засилва ролята на Унгария и Сърбия като основни партньори на Китай в Централна и Източна Европа. Основните проблеми в отношенията са:

- траен търговски дисбаланс в полза на Китай;
- ограничен достъп на компании от Централна и Източна Европа до китайския пазар;
- нарастващи геополитически рискове;
- по-строг европейски контрол върху стратегическите инвестиции и чувствителните технологии.[15]

Към 2024–2025 г. инициативата, исторически известна като „16+1“, функционира на практика като „14+1“. Въпреки промяната във формата икономическите връзки между Китай и страните от Централна и Източна Европа остават значими. Търговията продължава да расте, а китайските инвестиции се насочват все повече към високотехнологично производство, електромобили и зелена енер-

[14] https://merics.org/en/report/chinese-investment-rebounds-despite-growing-frictions-chinese-fdi-europe-2024-update?utm

[15] https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/china_en?utm

гия. Същевременно европейските регулаторни мерки и геополитическото напрежение оказват все по-силно влияние върху бъдещото развитие на тези отношения.

1.3. Стратегически избори пред страните от ЦИЕ

След първоначалния период на ентусиазъм и завишени очаквания, в държавите от Централна и Източна Европа (ЦИЕ) постепенно се наблюдава нарастващ скептицизъм по отношение на формата „17+1“. Тази тенденция се обуславя преди всичко от разминаването между първоначално очакваните икономически ползи от механизма и реално постигнатите резултати. Бавният напредък в икономическото сътрудничество, съчетан с ограничената видимост на структурни промени в търговията и инвестициите, допринася за засилващо се разочарование сред редица държави от региона. Представители на отделни държави, включително литовски дипломати, посочват като мотив за дистанциране от формата „по-ниски от очакваните търговски ползи“ и липса на съществено подобрение в достъпа до китайския пазар (Lo 2021).

Очакванията на страните от ЦИЕ за значителен приток на китайски инвестиции също остават до голяма степен неизпълнени. Макар първоначално да се предвижда форматът да стимулира капиталови потоци и инфраструктурно финансиране, преките чуждестранни инвестиции (ПЧИ) от Китай в региона остават относително ограничени и географски концентрирани. Основната част от тях е насочена към държави като Унгария, Полша, Чехия и Сърбия, но дори и там китайските инвестиции представляват малък дял от общия обем ПЧИ (Matura 2021). Разочарованието на страните от региона се засилва и поради честата непоследователност при реализацията на договорени проекти. Значителен брой инфраструктурни инициативи, първоначално обявени или договорени с китайска страна, впоследствие са отложени, забавени или напълно прекратени. Показателен пример в това отношение е проектът за високоскоростната железопътна линия Будапеща–Белград, който е първата знакова инициатива в рамките на формата „17+1“ и ключов елемент от логистичния коридор „Китай–Европа по суша и море“. Въпреки стратегическото му значение и участието на близки партньори на

Китай в региона, реализацията на проекта се характеризира със значителни забавяния и административни усложнения, което допринася за ерозия на първоначалните очаквания.

В политически план последните развития в отношенията между Китай и страните от ЦИЕ също не подкрепят оптимистичен сценарий. Оттеглянето на Литва от формата „17+1“, последвана от Латвия и Естония, представлява най-ясният институционален израз на тази тенденция, докато в редица държави се наблюдава нарастваща чувствителност към въпроси, свързани със сигурността и политическото влияние. В годишния доклад на Естонската служба за вътрешна сигурност се подчертава, че дейността на китайското разузнаване се възприема като постоянен фактор на риск (The Baltic Times 2021). Допълнително, напрежения в чешко-китайските отношения възникват във връзка с по-активното развитие на контакти между Прага и Тайван. Полша, от своя страна, въпреки значимата си роля като потенциален икономически партньор на Китай в региона, заема по-критична позиция в рамките на ЕС, включително чрез противопоставяне на инвестиционното споразумение ЕС–Китай през 2020 г. и настояване за предварителна координация със Съединените щати.

Външните фактори оказват съществено влияние върху тази динамика. Съединените щати, като ключов партньор в сферата на сигурността за множество държави от ЦИЕ, упражняват значително политическо и стратегическо влияние, особено в чувствителни сектори като телекомуникациите, цифровата инфраструктура и енергетиката. Паралелно с това еволюцията на общата политика на Европейския съюз спрямо Китай допълнително влияе върху националните позиции на държавите членки, като засилва тенденцията към по-внимателен и предпазлив подход.

Случаят с Литва илюстрира ясно нарастващото значение на неикономическите фактори в отношенията между Китай и ЦИЕ. Наблюдава се взаимодействие между външнополитически ориентации, ценностни съображения и стратегически съюзи. В случая на Литва, решението да се дистанцира от формата е предшествано от парламентарна резолюция, определяща политиката на Китай в Синдзян като „геноцид“ и „престъпления срещу човечеството“ (Global Times 2021). През 2020 г. единадесет държави от ЦИЕ подкрепят съвмес-

тна декларация в рамките на ООН, критикуваща ситуацията с правата на човека в Синдзян и Хонконг, което показва частично сближаване с по-широките западни позиции по темата.

Като цяло, негативните тенденции в отношенията между Китай и страните от ЦИЕ са резултат от комплексно взаимодействие на фактори. Сред тях се открояват последиците от пандемията COVID-19, ограничената ефективност на редица икономически проекти, липсата на устойчива политическа ангажираност и от двете страни, както и нарастващата геополитическа конкуренция между Китай и Запада. В допълнение, китайската политика в региона често се характеризира с недостатъчно отчитане на вътрешното разнообразие и асиметричните интереси на държавите от ЦИЕ.

Следва да се отчетат и промените във външнополитическите ориентации на самите държави от региона, които все по-често се формират под въздействието на външен натиск и регионални геополитически трансформации. Засилващото се стратегическо съперничество между Съединените щати и Китай допринася за нарастваща поляризация, при която страните от ЦИЕ са изправени пред по-ясно изразени очаквания за стратегически избор между конкуриращи се центрове на сила. В този контекст доклади като този на Атлантическия съвет подчертават необходимостта от координирана стратегия на САЩ спрямо региона с цел противодействие на влиянието на Китай и Русия (Blocher 2020). Усилията на САЩ да свържат Китай и Русия като предизвикателство за демократичните системи на страните от ЦИЕ и като ключова заплаха за сигурността се оказват успешни в някои от тези държави.

Допълнително напрежение произтича и от съчетаването на антагонистичните отношения на част от страните от Централна и Източна Европа с Русия и паралелното задълбочаване на руско-китайското стратегическо партньорство. Това създава допълнителни възприятия за рискове в част от региона, особено в балтийските държави и Полша. В този смисъл Китай често се възприема не само като самостоятелен стратегически актьор, но и като част от по-широк евразийски геополитически комплекс, което допълнително усложнява двустранните отношения.

В опит да ограничат потенциални рискове за сигурността и да утвърдят своята надеждност като съюзници в рамките на ЕС и НАТО,

редица държави от ЦИЕ предприемат мерки за ограничаване на китайското участие в стратегически сектори като енергетиката и телекомуникациите. Сред примерите се открояват анулирането на китайско участие в ядрени проекти в Румъния и Чехия, както и присъединяването на повечето държави от региона към инициативата „Чиста мрежа“, насочена към ограничаване на достъпа на Huawei до европейските телекомуникационни пазари.

През последните години засилените опасения, свързани със стратегическа зависимост, сигурност и политическо влияние, водят до по-строг контрол върху китайските инвестиции и до частично преосмисляне на ангажимента към формата „17+1“. Преминаването към по-ограничен формат „14+1“ отразява тази тенденция на постепенна фрагментация.

Войната в Украйна допълнително засили значението на съображенията за сигурност и води до консолидиране на трансатлантическите връзки в региона. В резултат на това възможностите за автономно и прагматично ангажиране с Китай се свиват, а отношенията между Китай и ЦИЕ доминирани от по-голяма предпазливост, политизация и ограничена институционална динамика, което ясно отразява въздействието на по-широката структурна трансформация в международната система.

В новата международна среда държавите от Централна и Източна Европа са изправени пред сложна стратегическа дилема. От една страна, Китай продължава да предлага достъп до огромен пазар, инвестиции и участие в глобални производствени вериги. От друга страна, членството в ЕС и НАТО поставя сигурността и политическата координация в центъра на националните стратегии.

Това води до постепенно изместване на фокуса от безусловно икономическо сътрудничество към по-селективен подход, при който икономическите ползи се оценяват през призмата на стратегическата автономия, технологичната сигурност и устойчивостта на критичната инфраструктура.

Развитието на отношенията между Китай и страните от Централна и Източна Европа демонстрира преход от фаза на експанзивен оптимизъм към период на стратегическа преоценка. Форматът „17+1“ не успява да реализира в пълна степен първоначалните очаквания за мащабни инвестиции и ускорена икономическа конверген-

ция. Паралелно с това нарастващата конкуренция между САЩ и Китай, войната в Украйна и политиката на ЕС за намаляване на рисковете променят условията, в които се развива китайското присъствие в региона.

Въпреки това ЦИЕ запазва своето значение като стратегически мост между Европа и Евразия. Растящата роля на Черноморския регион и Средния коридор показва, че регионът ще остане важен елемент от бъдещите процеси на евразийска свързаност, макар и в значително по-фрагментирана и конкурентна международна среда.

2. Черноморският регион и възходът на Средния коридор

След 2022 г. Черноморският регион придобива ново геоикономическо значение. Ограниченията върху традиционните маршрути през Русия насочват вниманието към т.нар. Среден коридор (Trans-Caspian International Transport Route), който свързва Китай с Европа през Казахстан, Каспийско море, Азербайджан, Грузия и Турция.

Между 2022 и 2025 г. товарните превози по този маршрут нарастват многократно, превръщайки го в една от най-бързо развиващите се транспортни оси в Евразия. Европейският съюз инвестира значителни средства в развитието на транспортната свързаност между Европа, Кавказ и Централна Азия чрез инициативата Global Gateway, а държави като Румъния, България и Гърция започват да придобиват по-голямо значение като логистични възли по направление Изток–Запад.

Trans-Caspian International Transport Route (TITR)**,** известен още като Средният коридор (Middle Corridor**)**, е мултимодален транспортен маршрут, свързващ Китай с Европа през Централна Азия, Каспийско море, Кавказ и Турция, като заобикаля Русия. След 2022 г. маршрутът се превърна в една от най-бързо развиващите се евразийски транспортни оси поради геополитическите промени и стремежа към диверсификация на логистичните вериги.

Маршрутът включва:

- Китай (преди всичко западните провинции- Сиан, Чънду, Чунцин, Урумчи и др.)
- Казахстан
- Каспийско море
- Азербайджан
- Грузия
- Турция
- държавите от ЕС (Румъния, България, Полша, Германия, Италия и др.)

Основните инфраструктурни възли са:

- сухото пристанище Хоргос (Китай–Казахстан)
- пристанищата Актау и Курик (Казахстан)
- Международното пристанище Алят/Баку (Азербайджан)
- железопътната линия Баку–Тбилиси–Карс (BTK)
- турската железопътна мрежа към Европа.

Основни статистически показатели:

Показател	**2022**	**2023**	**2024**
Общ товарооборот	1,5 млн. т	2,76 млн. т	около 4,1–4,5 млн. т
Ръст спрямо предходната година	+100%	+84%	+60–63%
Контейнерни превози	33 000 TEU	над 50 000 TEU	56 500+ TEU

През 2024 г. товарите между пристанищата на Казахстан и Азербайджан достигат 3,3 млн. тона (+20%), а контейнерните превози нарастват с 176% до 56 500 TEU. [16]

Според плановете на страните по коридора, развитието трябва да достигне следните показатели:

- капацитет 10 млн. тона годишно;
- до 300 000 TEU контейнерен капацитет към 2029 г.;
- около 2 000 контейнерни влака годишно до края на десетилетието;

[16] https://middlecorridor.com/en/press-center/news/04-03-2025?utm

- намаляване на транзитното време Китай–Европа до 15–18 дни.

Основни инвестиционни проекти

Казахстан

- модернизация на пристанищата Актау и Курик;
- разширяване на железопътната инфраструктура;
- нови логистични терминали;
- цифровизация на митническите процедури.

Азербайджан

- разширяване на пристанище Алят;
- увеличение на контейнерния капацитет;
- развитие на свободната икономическа зона около пристанището.

Грузия

- модернизация на железопътната инфраструктура;
- развитие на терминалите в Поти и Батуми.

Турция

- развитие на железопътната линия Баку–Тбилиси–Карс;
- интеграция с европейската железопътна система чрез тунела под Босфора.

В развитието на TITR участват:

- Европейският съюз чрез инициативата „Global Gateway“;
- Европейска банка за възстановяване и развитие;
- Азиатска банка за развитие;
- Световна банка;
- националните правителства;
- китайски компании по инициативата Belt and Road.

За Китай TITR изпълнява няколко стратегически функции:

- намалява зависимостта от Северния коридор през Русия;
- осигурява алтернативен достъп до европейските пазари;
- диверсифицира логистичните рискове;
- свързва инициативата инициативата „Пояс и Път" с европейските транспортни мрежи.

Действително, през 2024 г. се отчита многократно увеличение на влаковете Китай–Европа по TITR спрямо предходните години.

За ЕС коридорът:

- повишава устойчивостта на веригите за доставки;
- намалява зависимостта от транзита през Русия;

- подпомага достъпа до суровини и енергийни ресурси от Централна Азия;
- засилва свързаността с Кавказ и Централна Азия.

Прогнозите на международните институции показват, че при необходимите инвестиции товаропотокът може да достигне около 11 млн. тона годишно до 2030 г.

Въпреки бързото развитие, маршрутът среща редица ограничения, в т.ч.:

- ограничен капацитет на фериботите през Каспийско море;
- различни митнически режими и тарифни системи;
- необходимост от по-добра цифровизация;
- недостиг на контейнерен капацитет;
- зависимост от координацията между множество държави и оператори.

Към 2025 г. TITR вече се утвърждава като най-важната алтернативна сухопътна връзка между Китай и Европа извън Русия**.** Ръстът на превозите, мащабните инфраструктурни инвестиции и подкрепата от ЕС, Китай и международните финансови институции показват, че маршрутът ще има все по-голямо значение за евразийската търговия през следващото десетилетие. Въпреки това дългосрочният му успех ще зависи от ускорена модернизация на инфраструктурата, цифровизация на процедурите и по-тясна координация между участващите държави.

За Китай развитието на Средния коридор представлява възможност за диверсификация на транспортните маршрути към Европа и намаляване на зависимостта от северните коридори през Русия. За ЕС това е инструмент за укрепване на икономическата устойчивост и намаляване на геополитическите рискове, свързани с прекомерната концентрация на транспортни потоци.

Седма глава: Новият път на коприната в района на Черно море: логистични възли и регионална конкуренция

Черноморският регион заема ключово място в архитектурата на евразийската транспортна система, тъй като функционира като последен логистичен възел преди навлизането на стоковите потоци в Европейския съюз. В този контекст България, Румъния и Турция се позиционират като потенциални транзитни държави в рамките на разширяващите се китайски и евроазиатски коридори.

Сложността на регионалната структура произтича от съществуването на множество кръстосани зависимости – енергийни, търговски, политически и военностратегически. В този контекст регионът може да бъде интерпретиран чрез концепцията за „асиметрична взаимозависимост“ (Keohane & Nye), при която държавите не са равностойни участници, а се намират в йерархично структурирани отношения на зависимост.

Допълнително усложняващ фактор е наличието на исторически конфликтни линии (Армения–Азербайджан, Русия–Украйна, Турция–регионални конкуренти), които възпрепятстват формирането на устойчива регионална идентичност.

В резултат Черноморският регион не може да бъде анализиран като „регион на солидарност“, а по-скоро като „регион на структурирана конкуренция“.

В периода след 2020 г. се наблюдава засилване на интереса към т.нар. Черноморско–Каспийска логистична ос, която включва пристанищата Констанца, Бургас, Варна, Поти и Батуми. Тази система има за цел да свърже китайските сухопътни маршрути с европейските железопътни мрежи чрез интермодален транспорт (железопътен–морски–автомобилен). По оценки на Европейската комисия и регионални транспортни анализи, Черно море вече обработва над 10% от евразийския контейнерен транзит, като делът му нараства в условията на пренасочване на трафика след 2022 г.

Особено значение има пристанище Констанца, което се утвърждава като най-големия логистичен хъб в Черноморския басейн, с годишен капацитет над 100 млн. тона товари. Разширяването на канала „Дунав – Черно море“ допълнително увеличава свързаността му със Средна и Западна Европа, включително Германия и Австрия.

В същото време Турция се позиционира като стратегически възел между Азия и Европа чрез развитието на инфраструктурата около Истанбул и железопътната линия Баку–Тбилиси–Карс, която към 2024 г. обработва нарастващ обем контейнерни превози от Китай към Европа. Тунелът „Мармарай“ под Босфора, интегриран в трансевразийската железопътна система, създава непрекъсната връзка между азиатската и европейската част на континента.

След 2022 г. се наблюдава съществено пренасочване на товаропотоците към южните и черноморските коридори поради геополитическата нестабилност в северното направление. Това увеличава стратегическото значение на България и Румъния, които се конкурират за ролята на основни входни точки към ЕС. В този контекст България остава в периферията на основните инвестиционни потоци, но географското ѝ положение я поставя в непосредствена близост до ключовите маршрути.

Румъния, от своя страна, активно развива пристанище Констанца и неговата връзка с вътрешноевропейските транспортни коридори. В периода 2023–2025 г. се увеличават инвестициите в модернизация на железопътната инфраструктура и интермодални терминали, включително с европейско и частично китайско участие. Това е част от по-широката тенденция за превръщане на Черно море в алтернативен входен коридор към ЕС, конкуриращ традиционните северни маршрути през Балтийско море.

1. Евразийската свързаност и трансформацията на отношенията ЕС–Китай: Черноморският регион и Централна и Източна Европа

В съвременната глобална икономика инициативата на Китай за изграждане на „Икономически пояс на Пътя на коприната“ и „Морски път на коприната на XXI век“ (общо обозначавани като „Пояс и Път") се утвърждава като един от най-мащабните инфраструктурни и геоикономически проекти. Нейната логика надхвърля традиционните търговски коридори и включва комплексна трансформация на логистични, енергийни и финансови потоци между Азия, Европа, Африка и Близкия изток.

В този контекст Черноморският регион придобива ключово транзитно значение като естествен възел между евразийските сухопътни и морски маршрути. Стратегическата му роля се засилва след 2013 г., когато Китай формулира визията за свързване на западните китайски провинции с европейските пазари чрез мултимодални коридори, включващи железопътен, автомобилен и морски транспорт.

След 2022–2025 г. геоикономическата среда в региона се трансформира съществено вследствие на войната в Украйна, пренасочването на логистичните вериги и засилената конкуренция между т.нар. „Среден коридор“ (Транскаспийски маршрут) и северните сухопътни трасета. Според Световната банка контейнерният трафик по Средния коридор нараства с 33% през 2022 г. спрямо 2021 г., вследствие на пренасочването на товарни потоци след началото на войната в Украйна.[17] Увеличението, макар от по-ниска база, показва структурно пренасочване на товарните потоци към Черноморско–Каспийската ос.

2. Морският „Нов път на коприната” и разширеният Черноморски регион

„Регионът на Разширеното Черноморие“ обхваща не само държави от формата „16+1“ (по-късно „17+1“, а в редуциран вид „14+1“), но и ключови морски и сухопътни възли, които свързват Източна Азия с европейските пазари. В този контекст Морският път на коприната, като морски компонент на инициативата „Пояс и Път", се превръща в основен канал за транс-евразийска търговия, като Черноморският басейн функционира като стратегически „вътрешен коридор“ между Средиземноморието, Балканите и континентална Европа.

В академичната литература се формулира тезата за възможна „хибридна геополитическа трансформация“ (Andrew Korybko, 2015), при която инфраструктурните проекти се превръщат в инструмент за преструктуриране на глобалния баланс на силите. Макар

[17] https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf?utm

подобни интерпретации да са спорни, те отразяват реалната тенденция към нарастваща геоикономизация на международните отношения. В по-нови анализи (2023–2025 г.) тази перспектива се допълва от наблюдението, че конкуренцията между САЩ, ЕС и Китай се измества от класическа търговия към контрол върху логистични вериги, енергийни коридори и цифрова инфраструктура.

От китайска гледна точка Черноморският регион и Югоизточна Европа остават ключова „сухоземна врата“ към ЕС. След 2022 г. обаче значението на региона се преформулира под въздействието на войната в Украйна, която рязко пренареди транспортните маршрути и засили ролята на т.нар. „Среден коридор“ (Китай–Казахстан–Каспийско море–Кавказ–Турция–ЕС). В резултат на това Черно море се превърна не само в транзитна зона, но и в пространство на конкуриращи се коридори.

2.1. Черноморският регион като логистичен и енергиен възел

След 2022 г. Черноморският басейн се трансформира в зона на повишена геоикономическа фрагментация. Украинската война води до прекъсване и пренасочване на традиционни търговски линии, включително част от източноевропейските железопътни и морски маршрути. В резултат на това пристанищата на Турция, Гърция и Румъния придобиват засилено значение като алтернативни входни точки към ЕС.

Особено важна остава ролята на Гърция, и в частност на пристанище Пирея, управлявано с ключово участие на COSCO Shipping. През 2023–2025 г. Пирея се утвърждава като едно от най-натоварените контейнерни пристанища в Средиземноморието, функциониращо като южна врата на китайската логистика към Централна Европа. В съчетание с железопътните връзки през Балканите (Гърция–Северна Македония–Сърбия–Унгария), това оформя т.нар. „Балкански коридор“ на морския път на коприната.

Същевременно ЕС засилва собствените си инфраструктурни инициативи чрез стратегически рамки като Global Gateway (2021–2027), които целят да предложат алтернатива на китайското финансиране. В Черноморския регион това се изразява в инвестиции в пристанищна модернизация, дигитализация на митническите системи и

развитие на т.нар. „зелен транспортен коридор“ между Дунав и Черно море.

2.1. Структурни ограничения и политико-икономически напрежения

Въпреки инфраструктурната логика на инициативата „Пояс и Път", реализацията на „морския“ и „балканския“ ѝ компонент среща нарастващи ограничения. Първо, ЕС постепенно въвежда механизми за контрол върху стратегическите инвестиции, включително скрининг на чуждестранните инвестиции и ограничения в критични сектори. Второ, нарастващата трансатлантическа координация в сферата на сигурността ограничава възможностите за автономни национални сделки с китайски компании в стратегическа инфраструктура.

Трето, геополитическата нестабилност в Черноморския регион повишава рисковете за дългосрочни инфраструктурни проекти. Това води до по-предпазливо поведение от страна на китайските инвеститори и пренасочване към по-гъвкави модели на участие – концесии, логистични платформи и цифрови услуги вместо мащабни инфраструктурни заеми.

В обобщение, морският „Нов път на коприната“ и разширеният Черноморски регион функционират като динамична зона на взаимодействие между глобални и регионални сили. Ако в периода 2013–2019 г. доминираше логиката на експанзивно инфраструктурно разширение, то в периода 2023–2025 г. се наблюдава преход към по-фрагментирана, по-конкурентна и по-политизирана среда.

Черно море вече не е просто транзитен коридор, а стратегическо пространство, в което се пресичат европейски, китайски, американски и регионални интереси. В този смисъл неговото значение в рамките на инициативата „Пояс и Път" се запазва, но се трансформира – от централен елемент на линейна свързаност към възел в сложна мрежа от конкуриращи се глобални маршрути.

2.2. Черноморски магистрален пръстен като част от „Пояс и път“

Черноморският магистрален пръстен представлява стратегическа транспортна концепция за изграждане на непрекъсната пътна и логистична система с голям капацитет, която обхваща всички държави, разположени около Черно море. В най-широкото си разбиране той включва свързването на основните крайбрежни инфраструктурни възли в България, Румъния, Турция, Грузия и Украйна, с възможно разширение към Кавказкия регион и източните връзки към Каспийския басейн.

Основната цел на подобен магистрален пръстен е да осигури непрекъсваемост на транспортните потоци по периферията на Черно море, като се намалят зависимостите от вътрешноконтинентални транзитни коридори и се създаде алтернативна артерия за търговски обмен между Европа и Азия. В този смисъл той функционира не само като инфраструктурен проект, но и като геоикономическа рамка за интеграция на регионалните икономики.

Ключов компонент на концепцията е мултимодалността – интеграцията на автомобилен, железопътен, морски и фериботен транспорт. Това позволява създаването на „хибриден коридор“, при който липсващите сухопътни участъци се компенсират чрез морски връзки, а пристанищата действат като логистични възли. В този модел особено значение придобиват големите черноморски пристанища като Констанца, Варна, Бургас, Одеса, Самсун, Трабзон и Батуми, които могат да функционират като възлови точки на пръстена.

За България Черноморският магистрален пръстен има специфично стратегическо значение, тъй като страната се намира в неговия западен сегмент и може да изпълнява ролята на междинен логистичен и транзитен хъб между Дунавската ос и източните черноморски маршрути. Това предполага развитие на връзки между пристанищата Варна и Бургас, както и тяхната интеграция с вътрешната железопътна и пътна мрежа към София и северното направление към Русе и р. Дунав.

В по-широк геоикономически контекст Черноморският магистрален пръстен се вписва в логиката на транс-регионалните коридори между Европейския съюз и инициативи като Средния коридор

и транспортните оси през Кавказ и Централна Азия. Той има потенциал да намали транспортните разходи, да увеличи предвидимостта на доставките и да диверсифицира маршрутите в условия на засилена геополитическа фрагментация.

Основните предизвикателства пред реализацията на подобна система включват липсата на единна координационна рамка между държавите от Черноморския регион, различията в инфраструктурните стандарти, както и политическата нестабилност в отделни зони от периметъра на пръстена. В допълнение, отсъствието на синхронизирани инвестиционни стратегии затруднява изграждането на непрекъсната и ефективна транспортна линия.

В заключение, Черноморският магистрален пръстен може да бъде разглеждан като дългосрочна интеграционна визия за превръщане на Черно море от периферна зона в структурирана транспортно-икономическа система. Неговата реализация би имала потенциал да промени баланса на регионалната свързаност, като позиционира черноморските държави като активни участници в евразийските логистични мрежи, а не като периферни транзитни пространства.

3 Турция като регионална транзитна сила и ключов възел в евразийската свързаност

Турция заема уникално геостратегическо положение на пресечната точка между Европа, Азия, Близкия изток и Черноморския регион. Благодарение на контрола върху проливите Босфор и Дарданели, които свързват Черно море със Средиземно море, страната функционира като естествен транспортен и енергиен мост между Изтока и Запада. В условията на засилваща се геоикономическа конкуренция и трансформация на международните транспортни вериги през периода 2013–2026 г., ролята на Турция придобива още по-голямо значение както за инициативата „Пояс и Път" (BRI), така и за европейските стратегии за свързаност.

3.1. Геополитическата трансформация на Турция

След края на Студената война и разпадането на Съветския съюз Турция постепенно преосмисля своята външнополитическа ориентация. Появата на независими държави в Кавказ и Централна Азия открива нови възможности за разширяване на турското икономическо, политическо и културно влияние. Историческите, езиковите и религиозните връзки с редица тюркски народи създават благоприятни условия за активизиране на турската дипломация в пространството от Балканите до Централна Азия.

Успоредно с това икономическият възход на страната променя нейната международна позиция. Между 2000 и 2024 г. брутният вътрешен продукт на Турция (по текущи цени) нараства от около 274 млрд. до приблизително 1,32 трилиона щатски долара, което представлява увеличение с близо пет пъти. Тази динамика отразява индустриализацията, разширяването на износа, урбанизацията и засилването на ролята на Турция като регионален производствен и логистичен център.[18] Населението междувременно надхвърля 85 милиона души. Въпреки периодичните икономически кризи и валутни сътресения, Турция се утвърждава като една от водещите икономики в региона и като значим производствен център, интегриран във веригите за доставки на Европейския съюз.

Отношенията между ЕС и Турция остават сложни и противоречиви. Макар страната да е официален кандидат за членство от 1987 г. и да поддържа митнически съюз с ЕС от 1996 г., процесът на присъединяване постепенно губи динамика. В резултат Анкара все почесто следва многовекторна външна политика, стремейки се да балансира между европейските партньори, САЩ, Русия, Китай и държавите от Близкия изток.

3.2. Турция като енергиен хъб между Европа и Азия

Една от основните стратегически цели на Турция е превръщането ѝ в регионален енергиен център. Географското положение на страната между богатите на енергийни ресурси региони на Каспийско море, Близкия изток и Русия, от една страна, и европейските потребители, от друга, създава предпоставки за подобна роля.

[18] https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=TR

Особено значение имат енергийните коридори:

- нефтопроводът Баку–Тбилиси–Джейхан;
- газопроводът Баку–Тбилиси–Ерзурум;
- Транс-анадолският газопровод (TANAP);
- Транс-адриатическият газопровод (TAP);
- газопроводите „Син поток“ и „Турски поток“.

Чрез тези проекти Турция се стреми едновременно да диверсифицира енергийните доставки към Европа и да увеличи собственото си влияние върху регионалните енергийни пазари.

След 2022 г. значението на Турция като газов разпределителен център допълнително нараства. Енергийната криза в Европа, породена от войната в Украйна и намаляването на руските доставки, засилва интереса към Южния газов коридор. В този контекст Анкара активно развива идеята за създаване на международен газов хъб в Източна Тракия, чрез който да се осъществява търговия с природен газ за европейските пазари.

Паралелно с това Турция инвестира значителни средства в изграждането на терминали за втечнен природен газ (LNG), разширяване на газохранилищата и модернизация на вътрешната преносна мрежа. Към 2025 г. страната разполага с една от най-развитите инфраструктури за природен газ в Югоизточна Европа.

3.3. Контролът върху проливите и значението за Черноморския регион

Босфорът и Дарданелите представляват едни от най-натоварените морски проходи в света. През тях ежегодно преминават десетки хиляди търговски кораби, а енергийният трафик продължава да играе ключова роля за глобалните пазари.

Контролът върху проливите предоставя на Турция значителни стратегически предимства. Страната не само регулира морското движение между Черно и Средиземно море, но и влияе върху достъпа на черноморските държави до световните пазари.

След началото на войната в Украйна през 2022 г. значението на Конвенцията от Монтрьо отново се увеличава. Турция използва сво-

ите правомощия за ограничаване на преминаването на военни кораби, което допринася за стабилизирането на баланса на силите в Черноморския басейн и демонстрира стратегическата тежест на Анкара в регионалната сигурност.

3.4. Турция и инициативата „Пояс и път“

Турция е сред първите държави, които официално подкрепят китайската инициатива „Пояс и Път" след нейното обявяване през 2013 г. За Анкара проектът съвпада с националната стратегия „Среден коридор“ (Middle Corridor Initiative), която цели превръщането на страната в основен транзитен център между Китай и Европа.

Основната логика на турската стратегия е да насочи част от евразийските товарни потоци през маршрутите:

Китай → Казахстан → Каспийско море → Азербайджан → Грузия → Турция → Европа.

Този маршрут се превръща в реална алтернатива на северния коридор през Русия, особено след 2022 г. В резултат Средният коридор придобива ново значение както за Китай, така и за Европейския съюз.

3.5. Железопътната инфраструктура и Средният коридор

Ключов елемент от турската транспортна стратегия е железопътната линия Баку–Тбилиси–Карс (BTK), въведена в експлоатация през 2017 г. Тя осигурява директна връзка между Кавказ и турската железопътна система, като заобикаля Армения.

В комбинация с тунела „Мармарай“ под Босфора и модернизираните железопътни линии между Анкара, Истанбул и Одрин, тази инфраструктура създава непрекъснат сухопътен маршрут между Китай и Европа.

След 2022 г. значението на BTK нараства значително. Обемът на контейнерните превози по Средния коридор се увеличава няколко пъти, а Турция започва да инвестира в разширяване на капацитета на логистичните терминали в Карс, Ерзурум и Истанбул.

Допълнителен фактор е развитието на логистичните центрове по турско-грузинската граница, където се извършва прехвърляне

на товари между различните железопътни стандарти на постсъветското пространство и европейската железопътна система.

3.6. Турската политика в Кавказ и Централна Азия

Външната политика на Анкара е тясно свързана с процесите в Кавказ и Централна Азия. Най-близък стратегически партньор остава Азербайджан, с който Турция развива отношения, често описвани с формулата „една нация – две държави“.

Победата на Азербайджан във Втората карабахска война през 2020 г. и последвалите промени в регионалния баланс на силите значително засилват турското влияние в Южен Кавказ. Това създава нови възможности за развитие на транспортните връзки между Турция, Азербайджан и Централна Азия.

Особено внимание се отделя на проекта за Зангезурски коридор, който би могъл да осигури директна сухопътна връзка между Турция и Азербайджан. Ако бъде реализиран, той ще съкрати транспортните разстояния и ще увеличи значението на Турция в рамките на евразийските транспортни мрежи.

Ограничения и предизвикателства

Въпреки значителните предимства, турската стратегия се сблъсква с редица ограничения. Сред тях са:

- политическата нестабилност в Кавказ и Близкия изток;
- сложните отношения с ЕС и САЩ;
- конкуренцията между различните транспортни коридори;
- зависимостта от външно финансиране за големи инфраструктурни проекти;
- технологичните и логистични различия между железопътните системи на Европа и постсъветското пространство. Допълнително предизвикателство представлява икономическата нестабилност в самата Турция, включително високата инфлация и колебанията на турската лира, които затрудняват дългосрочното инфраструктурно планиране.

Към 2025–2026 г. Турция се утвърждава като един от най-важните геоикономически центрове в Евразия. Благодарение на контрола върху Черноморските проливи, развитата транспортна инф-

раструктура, активната енергийна дипломация и участието в Средния коридор, страната се превръща в ключов посредник между Китай, Европейския съюз, Кавказ и Централна Азия.

В контекста на инициативата „Пояс и път“ Турция вече не е просто транзитна територия, а самостоятелен стратегически актьор, който използва своето географско положение за увеличаване на икономическото и политическото си влияние. Именно тази комбинация от транспортни, енергийни и геополитически функции определя нейното нарастващо значение в архитектурата на съвременната евразийска свързаност.

Благодарение на стопанските си успехи (и въпреки конюнктурните колебания) страната е в състояние и сама да финансира инфраструктурни проекти, което ѝ позволява да управлява активно посредническата си роля и да извлича максималното от географското си положение.

4. Интереси, възможности и участие на Румъния в развитието на черноморската инфраструктура и инициативата „Пояс и път“

Румъния заема ключова позиция в северозападния сектор на Черноморския регион и последователно развива стратегия за утвърждаване като основен логистичен и транзитен хъб между Черно море и Централна Европа. Това определя нейната роля като един от най-активните регионални участници в процесите на инфраструктурна трансформация, свързани както с европейските транспортни политики, така и с китайската инициатива „Пояс и път“.

4.1. Стратегически интереси на Румъния

Основният стратегически интерес на Румъния е свързан с укрепване на позицията на пристанище Констанца като най-големия черноморски логистичен център на ЕС. Чрез него страната се стреми да концентрира значителна част от товарните потоци между Азия, Кавказ и Централна Европа. В този контекст Букурещ следва политика на:

- разширяване на капацитета на пристанище Констанца;

- модернизация на железопътните и речните връзки по река Дунав;
- интеграция в европейските коридори на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T);
- развитие на интермодални логистични платформи.

Допълнителен интерес представлява засилването на ролята на Румъния като северен вход към Черноморския регион в рамките на ЕС, което ѝ дава възможност да се конкурира с България и Турция за транзитни потоци.

4.2. Участие в инициативата „Пояс и път“

Румъния участва в инициативата „Пояс и път“ предимно прагматично и селективно. Сътрудничеството с Китай е концентрирано върху инфраструктурни, енергийни и логистични проекти, но се осъществява в рамките на европейските регулации и внимателно балансирана външна политика.

Основният акцент на румънското участие е:

- развитието на пристанище Констанца като възел на китайските товарни потоци към Европа;
- участие в сухопътни и железопътни връзки, свързващи Черно море с Унгария и Централна Европа;
- привличане на китайски инвестиции в транспортна и енергийна инфраструктура, при условие на съответствие с правилата на ЕС.

Въпреки това Румъния поддържа предпазлив подход, като се съобразява с нарастващите геополитически напрежения между ЕС, САЩ и Китай. Това води до ограничено, но стратегически насочено участие, а не до пълна интеграция в китайските инфраструктурни схеми.

4.3. Черноморска инфраструктура и регионална конкуренция

В рамките на Черноморския регион Румъния активно се позиционира като водещ инфраструктурен конкурент. Развитието на канала Дунав – Черно море и модернизацията на сухопътните връзки към Централна Европа позволяват на страната да предлага по-кратки и по-надеждни маршрути за транзит в сравнение с част от алтернативните балкански направления.

Това създава конкурентен натиск върху съседните държави и формира асиметрия в логистичните потоци, при която значителна част от товарите от Черноморския регион се пренасочват към северния коридор през Румъния.

Геоикономическа роля и перспективи

В дългосрочен план Румъния се стреми да се позиционира като:

- северен логистичен портал на Черно море;
- ключов възел в трансевропейската транспортна система;
- посредник между китайските евразийски инициативи и вътрешния пазар на ЕС.

Успехът на тази стратегия зависи от способността ѝ да поддържа баланс между европейската интеграция и участието в инициативата „Пояс и път“, както и от устойчивостта на инфраструктурните инвестиции в условия на геополитическа несигурност.

Когато се разглеждат структурните дадености, с които разполага Румъния, на преден план се открояват два ключови инфраструктурни елемента – каналът „Дунав – Черно море“ и пристанището Констанца, изградени в периода на социализма и впоследствие доразвивани в условията на пазарна икономика. Тези два обекта формират гръбнака на румънската морско-дунавска логистична система и определят в значителна степен нейната регионална конкурентоспособност.

Пристанище Констанца се нарежда сред десетте най-големи морски пристанища в Европа и по своя капацитет значително надвишава съвкупния товарооборот на българските пристанища Варна и Бургас. В непосредствена близост до него функционират и двете сателитни пристанища – Мидия и Мангалия, които са интегрирани в

единна пристанищна система и допълнително разширяват общия обработващ капацитет на румънското черноморско крайбрежие. В теоретичен план системата позволява достигане на капацитет от приблизително 100 млн. тона годишно, макар че в практическо измерение обработените товари към момента достигат максимални стойности от около 62 млн. тона.[19]

Чрез канала „Дунав – Черно море“ се осъществява директна водна връзка между Черноморския басейн и вътрешноконтиненталната европейска транспортна система, като по този начин товарните потоци достигат до един от основните икономически центрове на Европейския съюз – Германия. Това осигурява на Румъния стратегическо предимство, свързано с ниски транспортни разходи и висока степен на интермодална свързаност.

До 2016 г. е функционирал и фериботен маршрут между Констанца и Истанбул, който впоследствие е преустановен поради технически и организационни затруднения. Въпреки това съществува аргументирано предположение, че при наличие на достатъчен товарен поток и икономическа целесъобразност, подобна линия би могла да бъде възстановена и модернизирана, включително чрез въвеждане на съвременни логистични стандарти.

Икономическата структура на Румъния също представлява фактор с значение за регионалната логистика, доколкото промишлената ѝ база е съхранена в по-голяма степен в сравнение с редица съседни държави. Това създава допълнителен потенциал за генериране и абсорбиране на товарни потоци, които да оправдаят мащаба на инфраструктурните ѝ капацитети.

В същото време летището в Констанца остава сравнително малък обект с ограничен пътникопоток – приблизително 127 000 пътници през 2017 г. – и ясно изразена сезонна натовареност, което показва дисбаланс между морската и въздушната инфраструктура в региона.

Основните предизвикателства при евентуалното включване на Румъния в по-широки трансевразийски инфраструктурни проекти произтичат от възможността страната да възприеме наличната си инфраструктура – по-специално канала „Дунав – Черно море“ и пристанище Констанца – като самодостатъчна основа за участие,

[19] https://www.reuters.com/markets/commodities/dp-world-romania-doubles-container-shipping-capacity-black-sea-port-2024-06-18/?utm

което би могло да намали мотивацията за по-дълбока регионална координация и съвместни инвестиционни инициативи.

В този контекст следва да се отчете и прецедентът, свързан с обсъждания, но впоследствие неосъществен проект „Южен поток“, при който Румъния демонстрира готовност, при определени условия и при колебание от българска страна, да предложи алтернативни маршрути за енергийни доставки. Това поведение се наблюдава независимо от последователната ѝ проевропейска и критична към руската външнополитическа линия, което подчертава прагматичния характер на румънската инфраструктурна и геоикономическа стратегия.

Румъния се очертава като един от най-активните и системни участници в трансформацията на черноморската инфраструктура. Чрез стратегическо развитие на пристанище Констанца, интеграция в европейските транспортни коридори и ограничено, но целенасочено участие в инициативата „Пояс и път“, страната се стреми да укрепи позицията си като водещ северен логистичен център в региона.

5. Интереси, възможности и участие на Гърция в инициативата „Пояс и път“ и в инициативите в Черноморския регион

Гърция заема специфична и стратегически значима позиция в рамките на инициативата „Пояс и път“ (BRI), обусловена от нейното географско разположение на кръстопътя между Източното Средиземноморие, Балканите и входа към Централна и Източна Европа. В този контекст страната функционира като естествен морски портал на Европейския съюз към източните търговски маршрути, като същевременно се стреми да капитализира своето пристанищно и логистично предимство в условията на пренареждане на глобалните вериги на доставки.

Централно място в гръцкото участие в инициативата заема пристанище Пирея, което след придобиването на мажоритарен дял от китайската COSCO Shipping се трансформира в един от ключовите европейски хъбове на морския компонент на инициативата „Пояс и Път". Пирея постепенно се утвърждава като входна точка за азиатски товари към Югоизточна и Централна Европа, като логистичната

му интеграция се реализира чрез железопътни и автомобилни коридори, преминаващи през Балканския полуостров. По този начин Гърция се позиционира като южен морски терминал на сухопътно-евразийската логистика, конкуриращ се и допълващ северните маршрути през Централна Европа.

Икономическият интерес на Гърция в рамките на BRI се изразява основно в привличане на чуждестранни инвестиции в пристанищна инфраструктура, логистични зони и транспортни връзки, както и в повишаване на ролята ѝ като транзитна държава. Развитието на интермодални коридори, включително железопътната ос Пирея – Солун – Балкански хинтерланд, създава възможност страната да се интегрира по-дълбоко в европейските логистични вериги и да увеличи дела си в добавената стойност от транзитните потоци.

В същото време гръцката стратегия е тясно свързана с участието ѝ в инициативи, свързани с разширения Черноморски регион, макар и косвено. Гърция не е черноморска държава, но чрез своите пристанища в Егейско море и особено чрез Солун тя участва в трансбалканската логистична система, която се свързва с черноморските коридори. В този смисъл страната се позиционира като южен изходен и входен пункт към мрежите, свързващи Черно море с Егейско и Средиземно море.

Особено значение в тази конфигурация има пристанище Солун, което се развива като втори по важност логистичен център след Пирея. То играе роля в свързването на черноморските товарни потоци с вътрешността на Балканите, включително Северна Македония, Сърбия и по-нататък към Унгария и Централна Европа. По този начин Гърция се включва индиректно в логиката на черноморските транспортни инициативи, които целят интеграция между Европа, Кавказ и Азия.

Гръцкото участие в тези процеси обаче се характеризира и с ясно изразена геополитическа многовекторност. От една страна, страната задълбочава икономическото си сътрудничество с Китай в рамките на BRI, а от друга – остава стабилен член на Европейския съюз и НАТО, което налага балансиране между различни стратегически интереси. Тази позиция превръща Гърция в посредник между глобални икономически и политически центрове, но също така я поставя в зависимост от конкурентни инфраструктурни проекти в региона.

В по-широк план развитието на инициативите в Черноморския регион – включително транспортните коридори, свързващи Каспийско море, Кавказ и Югоизточна Европа – създава условия за засилена конкуренция между различни входно-изходни точки към европейския пазар. В този контекст Гърция се стреми да консолидира позицията си чрез модернизация на пристанищната инфраструктура, разширяване на железопътните връзки и участие в трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T), като по този начин укрепва ролята си на южен логистичен хъб.

В заключение, гръцкото участие в инициативата „Пояс и Път" и в по-широките логистични трансформации на Черноморския и Балканския регион се определя от стремеж към икономическа максимизация на транзитното положение. Страната се позиционира като ключов морски вход към Европа за азиатски товари, като същевременно се конкурира и взаимодейства с други регионални логистични центрове. Тази динамика поставя Гърция в стратегическа, но и силно конкурентна среда, в която инфраструктурната ефективност и геополитическата адаптивност определят реалната ѝ тежест в новата евразийска логистична архитектура.

Осма глава: Перспективи за интеграция на България в променящата се евразийска логистична архитектура

В контекста на нарастващата фрагментация на глобалната икономика и засилващата се конкуренция между основните търговски блокове, логистичната роля на държавите по периферията на ЕС придобива ново стратегическо значение. Проектите, свързани с инициативата „Пояс и път“, постепенно се адаптират към новите геополитически ограничения, включително санкционните режими, повишените рискове в Черноморския регион и нестабилността по част от сухопътните маршрути.

В този контекст се наблюдава ускорено развитие на т.нар. Среден коридор (Trans-Caspian International Transport Route), който вече се утвърждава като алтернативна ос между Китай и Европа. Неговото нарастващо значение е свързано не само с диверсификацията на маршрутите, но и с политическата необходимост от намаляване на зависимостта от северния (руски) транзитен коридор. Това пренасочване на товарните потоци създава структурна възможност за държавите от Югоизточна Европа, включително България, при условие че бъдат реализирани необходимите инфраструктурни и институционални реформи.

От гледна точка на Европейския съюз, инициативи като „Global Gateway“ и ревизираната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) поставят акцент върху устойчивост, цифровизация и мултимодалност на транспортните коридори. Това предполага ускорено внедряване на интелигентни логистични системи, електронни митнически процедури и интегрирани железопътно-портови платформи. За България това би означавало възможност за преход от традиционен транзитен модел към високотехнологичен логистичен хъб с добавена стойност.

Същевременно, макар инвестиционните инструменти на ЕС (включително Механизма за възстановяване и устойчивост) да предоставят значителен финансов ресурс, тяхната ефективност зависи от административния капацитет на национално ниво и от способността за стратегическо планиране на инфраструктурните проекти. В този смисъл продължаващите дефицити в координацията между

отделните сектори на транспортната политика в България ограничават потенциалния мултиплициращ ефект на наличното финансиране.

Допълнителен фактор с дългосрочно значение е нарастващата роля на „зеления преход“ в транспорта. Европейските политики за декарбонизация постепенно пренасочват товарните потоци към железопътен и морски транспорт, което обективно повишава значението на черноморските пристанища. Това създава потенциална възможност за Варна и Бургас да се позиционират като ключови входно-изходни точки в източното направление на ЕС, при условие че бъде постигната модернизация на железопътните връзки и интермодалната инфраструктура.

В по-широк геоикономически план, бъдещата роля на България ще зависи от способността ѝ да се включи в конкурентни, а не периферни логистични мрежи. Това означава не просто участие в транзитни потоци, а интегриране в стойностните вериги чрез логистична обработка, индустриални зони с висока добавена стойност, както и цифрово управление на товарните потоци. В противен случай съществува риск страната да остане в позиция на пасивен транзитен коридор, подложен на заобикаляне от по-ефективни регионални алтернативи.

В заключение, стратегическата възможност пред България не се изчерпва с географското ѝ положение, а се определя от способността за институционална координация, инфраструктурна модернизация и активна външноикономическа дипломация. Само при съчетание на тези фактори страната може да се позиционира като устойчив елемент от новата евразийска логистична конфигурация, а не като периферен участник в нея.

1. Средният коридор като нова евразийска ос

Средният коридор (Китай – Казахстан – Каспийско море – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа) постепенно се утвърждава като основна алтернатива на Северния евразийски маршрут. След 2022 г. товаропотокът по него нараства ускорено вследствие на пренасочването на част от превозите между Китай и Европа. Общият обем на превозените товари се увеличава от около 1,5 млн. тона

през 2022 г. до приблизително 4,5 млн. тона през 2024 г., което представлява почти трикратен ръст. Според оценките на Световната банка, при реализиране на необходимите инфраструктурни инвестиции, цифровизация и подобряване на граничните процедури, пропускателният капацитет на коридора може да достигне около 10–11 млн. тона годишно до 2030 г.[20]

Съществена характеристика на този коридор е неговата политическа „разпределеност" – той не зависи от една доминираща транзитна държава, а от мрежа от средни по размер логистични възли (Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция). Това създава нова геоикономическа реалност, в която устойчивостта се постига чрез диверсификация, а не чрез централизация.

В този модел Турция се позиционира като западен „портал" към ЕС, а Черноморският регион – включително България – остава периферна, но потенциално ключова зона на пренос и трансбордиране.

В контекста на нарастващата фрагментация на глобалната икономика и засилващата се конкуренция между основните търговски блокове, логистичната роля на държавите по периферията на ЕС придобива ново стратегическо значение. Проектите, свързани с инициативата „Пояс и път", постепенно се адаптират към новите геополитически ограничения, включително санкционните режими, повишените рискове в Черноморския регион и нестабилността по част от сухопътните маршрути.

В този контекст се наблюдава ускорено развитие на т.нар. Среден коридор (Trans-Caspian International Transport Route), който вече се утвърждава като алтернативна ос между Китай и Европа. Неговото нарастващо значение е свързано не само с диверсификацията на маршрутите, но и с политическата необходимост от намаляване на зависимостта от северния (руски) транзитен коридор. Това пренасочване на товарните потоци създава структурна възможност за държавите от Югоизточна Европа, включително България, при условие че бъдат реализирани необходимите инфраструктурни и институционални реформи.

От гледна точка на Европейския съюз, инициативи като „Global Gateway" и ревизираната трансевропейска транспортна мрежа

[20] World Bank (2024). *Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030*

(TEN-T) поставят акцент върху устойчивост, цифровизация и мултимодалност на транспортните коридори. Това предполага ускорено внедряване на интелигентни логистични системи, електронни митнически процедури и интегрирани железопътно-портови платформи. За България това би означавало възможност за преход от традиционен транзитен модел към високотехнологичен логистичен хъб с добавена стойност.

Същевременно, макар инвестиционните инструменти на ЕС (включително Механизма за възстановяване и устойчивост) да предоставят значителен финансов ресурс, тяхната ефективност зависи от административния капацитет на национално ниво и от способността за стратегическо планиране на инфраструктурните проекти. В този смисъл продължаващите дефицити в координацията между отделните сектори на транспортната политика в България ограничават потенциалния мултиплициращ ефект на наличното финансиране.

2. България в TEN-T и Global Gateway: възможности и структурни ограничения

Допълнителен фактор с дългосрочно значение е нарастващата роля на „зеления преход“ в транспорта. Европейските политики за декарбонизация постепенно пренасочват товарните потоци към железопътен и морски транспорт, което обективно повишава значението на черноморските пристанища. Това създава потенциална възможност за Варна и Бургас да се позиционират като ключови входно-изходни точки в източното направление на ЕС, при условие че бъде постигната модернизация на железопътните връзки и интермодалната инфраструктура.

В по-широк геоикономически план, бъдещата роля на България ще зависи от способността ѝ да се включи в конкурентни, а не периферни логистични мрежи. Това означава не просто участие в транзитни потоци, а интегриране в стойностните вериги чрез логистична обработка, индустриални зони с висока добавена стойност, както и цифрово управление на товарните потоци. В противен случай съществува риск страната да остане в позиция на пасивен транзитен коридор, подложен на заобикаляне от по-ефективни регионални алтернативи.

Така стратегическата възможност пред България не се изчерпва с географското ѝ положение, а се определя от способността за институционална координация, инфраструктурна модернизация и активна външноикономическа дипломация. Само при съчетание на тези фактори страната може да се позиционира като устойчив елемент от новата евразийска логистична конфигурация, а не като периферен участник в нея.

България формално е част от основните европейски транспортни оси, включително:

- Коридор Orient/East–Med (свързващ Централна Европа с Егейско и Черно море);
- Балтийско–Черноморско–Егейска ос;
- Дунавския коридор като част от речната TEN-T мрежа.

Въпреки това реалната интеграция на страната в европейската логистична система остава ограничена от три структурни дефицита:

1. остаряла железопътна инфраструктура и ниска средна скорост на товарните влакове;
2. недостатъчна интермодална свързаност между пристанища, жп възли и сухопътни коридори;
3. институционална фрагментация в транспортното планиране. Макар механизмът за свързване на Европа (CEF) и Механизмът за възстановяване и устойчивост (RRF) да осигуряват значителен ресурс, ефектът им е ограничен от бавна реализация и липса на дългосрочна национална логистична стратегия.

3. Участие на България в инициативата „16+1“ (Китай – Централна и Източна Европа): резултати

България **е** учредителен участник в инициативата „16+1“**,** създадена през 2012 г. като механизъм за развитие на икономическото и политическото сътрудничество между Китай и 16 държави от Централна и Източна Европа. След присъединяването на Гърция през 2019 г. и след оттеглянето на Литва, Латвия и Естония България остава активен участник в групата.

Основните политически ползи за България включват:

- участие в ежегодните срещи на върха между Китай и държавите от ЦИЕ;
- установяване на редовен политически диалог на високо равнище;
- подписване на двустранни споразумения в областта на икономиката, земеделието, туризма, науката и образованието;
- издигане на отношенията между България и Китай до стратегическо партньорство през 2019 г., което създава по-широка рамка за икономическо сътрудничество.

В Икономическата област най-видимият ефект е увеличаването на двустранната търговия, макар и при значителен дисбаланс.

Основни тенденции са както следва:

- устойчиво нарастване на стокообмена;
- разширяване на износа на български селскостопански и хранителни продукти;
- по-лесен достъп на отделни български производители до китайския пазар;
- активизиране на бизнес форумите и контактите между предприятията.

Въпреки това:

- България продължава да има значителен търговски дефицит спрямо Китай;
- китайският износ към България значително надвишава българския износ към Китай. По данни на Министерството на икономиката и индустрията на България двустранната търговия между България и Китай през периода 2020–2024 г. се развива по следния начин (в млн. щатски долара):

Година	**Български износ за Китай**	**Български внос от Китай**	**Общ стокообмен**	**Търговско салдо за България**
2020	1 058,5	2 861,3	3 919,8	–1 802,8
2021	1 193,3	3 485,9	4 679,2	–2 292,6
2022	828,1	4 198,3	5 026,4	–3 370,2
2023	1 100,7	3 983,9	5 084,6	–2 883,2
2024	819,1	3 806,3	4 625,4	–2 987,2

Източник: Министерство на икономиката и индустрията на Република България.

Основните тенденции за периода 2020–2024 г. изглеждат по следния начин:

- Стокообменът нараства от около 3,9 млрд. щ.д. през 2020 г. до 4,6 млрд. щ.д. през 2024 г., като достига пик от над 5 млрд. щ.д. през 2022–2023 г.
- Вносът от Китай е между 3,8 и 4,2 млрд. щ.д. годишно, което отразява силната зависимост на българския пазар от китайски машини, електроника, оборудване, текстил и потребителски стоки.
- Износът на България за Китай остава значително по-нисък (между 0,8 и 1,2 млрд. щ.д.) и се състои основно от:
  - мед и медни изделия;
  - руди и метални концентрати;
  - машини и електрооборудване;
  - селскостопански и хранителни продукти (вино, млечни продукти, фуражи и др.).
- През целия период България отчита значителен търговски дефицит с Китай, вариращ между 1,8 и 3,4 млрд. щ.д. годишно. Най-големият дефицит е през 2022 г. вследствие на силния ръст на вноса. [21]

По предварителните данни на Национален статистически институт за 2025 г. Китай продължава да бъде сред водещите търговски партньори на България извън ЕС, както по отношение на вноса, така и на износа. За периода 2020–2025 г. отношенията между България и Китай се характеризират с:

- устойчиво висок и нарастващ стокообмен;
- доминиращ китайски износ към България;
- траен и значителен търговски дефицит за България;
- ограничена диверсификация на българския износ, който остава концентриран в суровини, метали и ограничен брой промишлени и аграрни продукти.

Очакванията за мащабни китайски инвестиции обаче не се реализират в пълна степен.

[21] Всички данни дотук са от: https://www.nsi.bg/index.php/en/press-release/trade-in-goods-with-third-countries-extrastat-preliminary-data-8934?utm

Реализирани са:

- отделни инвестиции в индустрията;
- проекти в информационните технологии;
- логистично сътрудничество;
- участие на китайски компании в различни инфраструктурни обсъждания. За разлика от държави като Унгария и Сърбия, България не привлича големи стратегически китайски производствени инвестиции (например заводи за батерии или електромобили).

Една от най-успешните области на сътрудничество е селското стопанство.

Постигнатите резултати могат да обобщят както следва::

- разширяване на достъпа на български продукти до китайския пазар;
- сътрудничество между митническите и санитарните служби;
- участие в специализираните изложения China–CEEC Expo в Нинбо;
- преговори за износ на пшеница, фуражи, рибни продукти и други аграрни стоки.

В областта на туризма инициативата стимулира:

- популяризирането на България като туристическа дестинация;
- участие в туристически изложения;
- увеличаване на туристическите контакти преди пандемията от COVID-19.

Независимо от положителните резултати, инициативата има и редица ограничения:

- липса на големи китайски инфраструктурни проекти в България;
- ограничен размер на преките китайски инвестиции;
- траен търговски дисбаланс;
- засилено съобразяване на България с общата политика на ЕС спрямо Китай;
- след 2022 г. намаляване на политическата тежест на формата „16+1“ в рамките на ЕС.

Като цяло за България инициативата „16+1“ има смесени резултати**.** Тя допринася за задълбочаване на политическия диалог, разширяване на търговските контакти и подобряване на достъпа на български земеделски продукти до китайския пазар. В същото време първоначалните очаквания за значителни китайски инвестиции и мащабни инфраструктурни проекти не се реализират. След 2022 г. българската политика все повече се вписва в общата рамка на ЕС, като икономическото сътрудничество с Китай продължава предимно чрез прагматични секторни проекти и в съответствие с европейските инициативи, включително Global Gateway.

4. Инфраструктурен потенциал на България: реални активи и неизползван капацитет

България разполага с относително компактна, но стратегически разположена инфраструктурна система:

- Черноморски пристанища: Варна и Бургас;
- Дунавски възел: Русе (с връзка към Централна Европа чрез Рейн–Майн–Дунав);
- Две международни летища с частично използван капацитет;
- Паневропейски коридори IV, VII и VIII.

Допълнителен стратегически актив е възможността за интермодални връзки между Черно море и Дунав, което позволява изграждане на логистичен триъгълник Варна – Русе – Бургас.

Пристанище Варна

От българска перспектива ключов елемент на разглежданата Черноморска свободна икономическа зона (ЧСИЗ) представлява пристанище Варна, което включва два основни терминала – „Изток“ и „Запад“, разполагащи съвкупно с 34 корабни места, всяко с максимална дълбочина пред кейовете до 11,50 метра. В допълнение към тях функционират още четири пристанищни комплекса – „Петрол“, ТЕЦ „Езерово“, „Леспорт“ и Фериботен комплекс Варна – с което общият брой корабни места достига 45. По данни за 2013 г. през пристанището са обработени над 10 млн. тона товари, което представлява над 50% от всички водни товари (речни и морски), преминаващи през територията на България.

Особено структурно предимство в предложената логистична схема представлява фериботният комплекс в гр. Белослав – уникално за Европейския съюз транспортно съоръжение, позволяващо превоз на вагони от руската и други пост-съветски железопътни системи без претоварване. Това се осъществява чрез технологична смяна на колоосите в терминала – от европейско стандартно междурелсие 1435 мм към руско (пост-съветско) 1520 мм. Благодарение на тази функционалност комплексът осигурява едни от най-късите и разходно-ефективни маршрути за товарни превози между Европа и Азия, посредством редовни фериботни връзки с Черноморск (Украйна), както и с пристанища в Кавказкия регион (Русия) и Грузия (Поти/Батуми). Максималният проектен капацитет на съоръжението възлиза на около 3 млн. тона годишно товарооборот, като инфраструктурата позволява едновременно обслужване на два фериботни съда. Допълнително, вагоните от руската система с адаптирани български колооси могат да бъдат обработвани на всяка железопътна гара на територията на страната.

Към момента значителна част от товаропотока по направлението Варна – Кавказ вече формира приблизително 80% от общия трафик, преминаващ през фериботния комплекс. Това направление съкращава транспортното разстояние между България и Русия/кавказките държави с около 800 километра и редуцира времето за доставка с приблизително 40%, което го определя като стратегически високоефективен коридор.

В подкрепа на логистичните дейности в рамките на ЧСИЗ може да бъде включен и капацитетът на корабостроителницата във Варна, която има опит в строителството на голямотонажни плавателни съдове, включително спускането на вода през 1997 г. на кораб с дедуейт от 100 000 тона – най-големият български кораб от този клас.

Допълнителен инфраструктурен ресурс представлява летище Варна, което функционира предимно в пътническия сегмент и демонстрира ясно изразена сезонност, като реалната му експлоатация е концентрирана основно в периода май–септември. Това създава значителен неизползван капацитет през останалата част от годината, при налични 24 самолетни стоянки, което предоставя възможност за разширяване на карго дейности в рамките на интермодална логистична система.

Съществено предимство на варненския логистичен възел е директната железопътна връзка с Русе, чиято модернизация се предвижда с инвестиции в размер на около 290 милиона лева до 2023 г. Пристанище Русе, при благоприятни хидроложки условия на река Дунав, е способно да приема и обслужва речно-морски съдове посредством своите 14 корабни места. Оттук товарите могат да бъдат насочвани по най-краткия маршрут по Дунавския коридор № 7 към Централна Европа.

Допълнителен институционален и оперативен ресурс представлява Свободната зона Русе, създадена още през 1988 г., която натрупва значителен организационен и логистичен опит и може да бъде функционално интегрирана в новата конфигурация на ЧСИЗ.

Пристанище Бургас

Пристанище Бургас разполага общо с 19 корабни места, като максимално допустимото газене достига 12,3 метра. Терминал „Изток“ обслужва основно генерални товари чрез 14 корабни места, докато терминал „Запад“ е специализиран предимно в обработката на насипни товари, включително метали. Общият капацитет на обработка достига приблизително 3,5 млн. тона годишно. На територията на пристанищния комплекс е разположен и най-големият хладилен склад в България.

Бургас поддържа фериботни връзки с Поти и Новоросийск, което го позиционира като активен елемент в източното направление на Черноморската транспортна система. В непосредствена близост се намира и Свободната зона Бургас, създадена през 1989 г., чиято основна дейност включва складово-транспортни операции със стоки, предназначени за внос, износ и реекспорт. Ключово нейно предимство е мултимодалната свързаност, обхващаща всички основни видове транспорт – железопътен, автомобилен, воден и въздушен.

Летище Бургас представлява значим авиационен актив, характеризиращ се с най-голям брой слънчеви дни в Европа и с третата по дължина писта на Балканския полуостров (3200 метра). Инфраструктурата позволява обслужване на всички типове граждански въздухоплавателни средства и е свързана с развита интермодална мрежа по суша и море. Подобно на летище Варна, и тук се наблюдава значителен неизползван капацитет извън активния туристически сезон, особено през есенно-зимния период.

В подкрепа на индустриално-логистичната функция на зоната може да бъде използвана и местната корабостроителна база, която извършва ремонт и производство на плавателни съдове с дедуейт до 25 000 тона. Стратегическо значение има и географската близост на Бургас до Истанбул, което създава благоприятни условия за интеграция в трансгранични логистични вериги.

При подходяща модернизация на железопътната инфраструктура по направлението Свиленград – Нова Загора – Ямбол – Карнобат (с разклонение към Варна и Бургас), регионът би могъл да се превърне в първа входна точка за китайски товари, преминаващи през тунела „Мармарай“, както и в последна изходна точка за стоки, напускащи Европейския съюз към Китай и Централна Азия.

В Бургас функционира и машиностроително предприятие, специализирано в производството и модернизацията на железопътни товарни вагони, включително специализирани композиции за механизирано товарене и разтоварване и за защита на товарите от атмосферни влияния. Подобно на корабостроителните мощности в страната, и това предприятие работи при непълно използване на производствения си капацитет.

Стратегическото значение на Бургас в рамките на ЧСИЗ се увеличава при реализация на магистрала „Черно море“, която макар и многократно отлагана, остава включена в дългосрочните инфраструктурни планове. В по-дългосрочна перспектива широкият Бургаски залив, както и прилежащите езерни системи, предоставят възможности за териториално разширение на пристанищната инфраструктура при нарастващ товаропоток.

В допълнение към транспортно-логистичните фактори следва да се отчетат и възможностите за възраждане или реактивация на енергийни проекти от стратегическо значение, включително нефтопровода „Бургас – Александруполис“ и разширението на газопреносната система в рамките на „Турски поток“ („Балкански поток“). Разположението на подобни енергийни инфраструктури в близост до ЧСИЗ би могло да генерира значителни синергични ефекти – включително допълнително натоварване на строителния и машиностроителния сектор, повишаване на енергийната сигурност, стимулиране на индустриалната активност и потенциален демографски ефект.

По този начин концентрацията на капитал в региона би могла да има мултипликативен характер, при който първоначалните инвестиции водят до последващо увеличение на икономическата активност. В този контекст благоприятното географско положение на България би могло да бъде икономически капитализирано чрез интегриране на транспортни, индустриални и енергийни функции в единна логистична система.

Въпреки това липсата на завършени железопътни връзки (напр. модернизацията на направленията София – Бургас, Варна – Русе и София – Ниш) ограничава ефективността на цялата система.

5. Регионална конкуренция и риск от логистично заобикаляне

Балканското пространство се характеризира с интензивна конкуренция за транзитни потоци:

- Румъния развива силен северен логистичен полюс чрез пристанище Констанца и канала Дунав–Черно море, който вече функционира като основна алтернатива на българските пристанища за част от товарите от Черноморския регион.
- Гърция се позиционира като южен вход към ЕС чрез пристанище Пирея и коридора „Виа Игнатия“, интегриран в китайските логистични структури.
- Сърбия се стреми да се превърне в сухопътен транзитен център между Централна Европа и Егейско море чрез връзки към Солун и Будапеща.

Тази конфигурация създава риск България да бъде „обходена“ от основните товарни потоци, въпреки централното ѝ географско положение. В логистиката географията е само потенциал; реалната стойност се определя от скорост, надеждност и институционална предвидимост.

5.1. Черноморска интермодална система и възможна интеграционна рамка

Един от възможните стратегически отговори е развитие на интегрирана Черноморска логистична система, базирана на:

- синхронизация на пристанищата Варна – Бургас – Констанца;

- връзка с Дунавската ос чрез Русе;
- изграждане на високоефективни жп коридори към вътрешността на Балканите.

Подобна система би могла да се впише в логиката на TRACECA (Европа – Кавказ – Азия), която цели създаване на мултимодален коридор през Черно море и Каспийския регион. Основният ѝ дефицит обаче остава липсата на унифицирани митнически и тарифни режими.

В по-широк план България би могла да функционира като западен терминал на Средния коридор, при условие че се изгради ефективна връзка между черноморските пристанища и Дунавската логистика.

5.2. Икономическа логика и политически риск: от транзит към добавена стойност

Съвременните логистични системи вече не се изчерпват с транзит. Те включват:

- складова и дистрибуционна инфраструктура;
- индустриални зони с висока добавена стойност;
- цифрово управление на товарните потоци;
- митническа интеграция в реално време.

За България това означава потенциален преход от „коридорна държава“ към „логистично-индустриален възел“. Подобна трансформация би компенсирала структурните ограничения на традиционната индустрия и би създала нов модел на икономическа специализация в рамките на ЕС.

Основният ограничителен фактор остава политическият риск. Той произтича от:

- липсата на координирана позиция на ЕС спрямо Китай;
- продължаващото стратегическо противопоставяне между ЕС, Русия и САЩ;
- нестабилност в Черноморския регион.

Китайската логистика следва прагматичен модел на диверсификация („несигурна свързаност“), при който маршрутите се развиват паралелно, а не последователно. Това означава, че държави, които не се включат навреме в инфраструктурните вериги, рискуват трайно изключване от тях.

5.3. Сценарии за развитие

Възможни са три основни сценария:
1. Периферизация:
България остава транзитно заобиколена, докато основните потоци се насочват през Румъния и Гърция.
2. Ограничена интеграция:
Страната участва частично в Средния коридор чрез Черно море, но без съществена добавена стойност.
3. Логистичен възел (оптимистичен сценарий):
Изграждане на интегриран черноморско-дунавски хъб, свързан с TEN-T и Средния коридор, с мултимодална обработка и индустриални зони.

Заключение

Перспективата за България в новата евразийска логистична архитектура не произтича автоматично от географското положение, а от способността за институционална координация, инфраструктурна модернизация и стратегическо позициониране в конкурентни коридорни системи.

В условия на пренареждане на глобалните вериги на доставки страната разполага с ограничен времеви прозорец да премине от пасивен транзитен участник към активен логистичен възел. Ако този прозорец бъде пропуснат, България рискува да се фиксира като периферна зона между по-ефективни регионални хъбове в Румъния, Гърция и Турция.

Литература

- Ариги, Джовани, Дългият двайсети век. Парите, властта и произходът на нашето време, 1994
- Дюлгерова, Нина, Черноморският регион - история и геополитика, 2012.
- Лефевр, Анри, • Производство пространства, 2015
- Allison, Graham, Destined for War, 2017
- Deutsch, Karl, Political Community and the North Atlantic Area, 1957
- Dunning, John H., Globalization of Firms and the Competitiveness of Nations. Lund University, 1990
- Farrell, Henry & Newman, Abraham L., Weaponized Interdependence, 2019
- Gilpin, Robert, The Political Economy of International Relations, 1987
- Harvey, David ,The Limits to Capital, 1982
- Harvey , David, The Condition of Postmodernity, 1989
- Hettne, Björn & Söderbaum, Fredrik , Theorising the Rise of Regionness, 2000
- Keohane, Robert O. & Nye, Joseph S. Jr., Power and Interdependence, 1987
- Korybko, Andrew, Hybrid Wars, 2015

- Lang, Franz Peter, Raumwirtschaftliches Modell der Stadtentwicklung. Frankfurt am Main, 1980

- Lo, Bobo, Partnership Without Substance, Sino-Russian Relations in Central
- and Eastern Europe, 2021

- Luttwak, Edward N., From Geopolitics to Geoeconomics, 1990/1999

- Matura, Tamás, Chinese Investment in Central and Eastern Europe. A Reality Check. Budapest, 2021.

- Mearsheimer, John J., The Tragedy of Great Power Politics, (2014

- Rolland, Nadège, China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative (2017/2018).

- Strange, Susan, States and Markets, 1988

- Strange, Susan, The Retreat of the State, 1996

- Wallerstein, Immanuel, Historical Capitalism with Capitalist Civilization. London: Verso, 1993