

НАЦИОНАЛНОТО ГЕОГРАФСКО ПРОСТРАНСТВО НА БЪЛГАРИЯ КАТО ЧАСТ ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Мария ГРОЗЕВА, Борис КОЛЕВ

НИГГГ при БАН - 1113 София, ул.Акад. Г. Бончев, бл. 3,
e-mail: mariya_grozeva@abv.bg, bkolev@bas.bg

Членството на България в Европейския съюз налага преосмисляне вече в тази светлина на значението и ролята на националното географско пространство /НГП/ на страната като част от общото географско пространство на Съюза. В лексиката на документите на Европейския съюз (Европейска концепция за пространствено развитие, приета в Потсдам през май 1999 г., и други), отнасящи се до проблематиката относно регионалното развитие на континента, все по-често се среща понятието “национална/и/ пространствена/и/ система/и/”. В тази концепция въпреки, че изрично не се указва какви компоненти се включват, от контекста проличава, че в общи линии се има пред вид не нещо друго, а именно географско пространство. Лесно забележим факт е обстоятелството, че не е съществувала и не може да съществува държава без свое национално географско пространство. Разбира се, държави се появяват и изчезват по исторически и политически причини, но пространството, което са заемали остава. В този смисъл може да се напомним “изчезването” на Австро-Унгарската империя, СССР, Чехословакия, Югославия и други върху политическата карта, но географското им пространство като физическа реалност не изчезна, а беше поделено от новите държави възникнали след тяхното разпадане. С други думи споменатите, а и много други държави и техните географски пространства са “изчезнали” в международно-правния и политическия, а не в географския смисъл на думата. В този аспект, географското пространство като реална материална същност е неунищожимо, освен ако не се проявят някакви внезапни мощни глобални сеизмотектонски процеси.

Актуалността на тази проблематика, се основава и на споменатия факт, че страната ни вече 7-ма година е член на Европейския съюз, който по този начин, заедно с Румъния “стъпи” и на бреговете на Черно море. Така общото географско пространство на съюза се разшири от Атлантическия океан до Черноморския басейн.

Географското пространство е форма на съществуване, постоянно взаимодействие и изменение на структурно и функционално обвързани географски процеси, явления и обекти, формиращи географски системи, или техни множества в обхвата на територията, земните недра, акваторията и ниската атмосфера в обсега на географската обвивка на нашата планета, които чрез необходимите технологично и технически достъпни потенциали и съдържащите се в тях ресурси формират среда за живот и дейност на обществото.¹

НГП и специално територията на България е от т.нар. от автора “компактен вид” или “форма”. Това означава, че то не е “разкъсано” на острови (като Япония, Филипините, Индонезия и други) или прорязано от много и дълбоко владени в сушата заливи (Канада, Гърция и други) и не включва територии на други континенти, а представлява типичен териториално и акваториално хомогенен континентален масив подобно на други европейски страни като Унгария, Сърбия, Полша, Румъния и други. Редица държави, които имат островни части, отделени от континенталните си територии като Гърция, Испания, Португалия и някои други имат проблеми с упражняването на суверенитета си както по отношение на акваторията, така и с

¹ КОЛЕВ, Борис. Националното географско пространство на Република България, изд. Херон-Прес, 2008, София

въздушното пространство над нея поради претенции на други страни. Например, такива претенции има Турция спрямо Гърция, Мароко към Испания и други.

Външните граници на НГП на дадена държава са всъщност и граници на НГП на съседните страни, тъй като не може да съществува празнота между тях, освен когато то граничи с международни води и международно въздушно пространство. В този случай НГП свършва до там, докъдето е границата на териториалното море и въздушното пространство над него. Това позволява по принцип този пространствен потенциал и съдържащите се в него ресурси да се използва съвместно на дву- или многостранна основа. С участието си в Европейския съюз, нашата страна също се придържа към тази практика.

България е европейска страна разположена в югоизточните части на континента, заемаща централните и източни предели на Балканския полуостров на юг от р. Дунав с широк излаз на Черно море на изток.¹

Нейните най-западни части биха могли да се определят като “heartland” (сърцевина) на полуострова. Изключително важно е да се подчертае географският факт, че страната има излаз на море, докато историческите и политическите превратности на нашия континент са лишили от такъв достъп 14 от всичко 44 европейски (без Турция) държави.

В този смисъл, може би, по принцип това най-добре е изразено от британския дипломат сър Айри Кроу в неговия меморандум от 1 януари 1907 г. до Форин Офис.² Според него “една морска държава, казано фигуративно, е съсед на всяка друга държава, намираща се на море”. Посредством най-голямата плавателна и втора по дължина (2780 km) европейска река – Дунав, която всъщност е европейски транспортен коридор № 7, България потенциално има възможност да осъществява важни речно-транспортни връзки със страни от Централна Европа, а чрез плавателния път Дунав – Рейн – Майн, активно действащ от 1992 г. и с някои западноевропейски държави.

Икономгеографското или геоикономическото положение на една страна най-общо включва пространствената близост и възможностите за осъществяване и поддържане на устойчиви връзки с основни центрове и полюси на социално-икономическо развитие в даден континент или в част от него. Всяка държава се влияе от фактора съседство от различен ранг в региона, в който се намира. Съседни от първи ранг са непосредствените, граничещи с дадена държава страни. При всички други равни условия не е без значение дали тези съседни държави са високо развити или не, тъй като най-преките връзки и взаимоотношения се осъществяват именно с тази група страни. Това се отнася и за България. Съвременни съседни от първи ранг на нашата страна са Румъния, Сърбия, Македония, Гърция и Турция.

Като цяло обаче България е отдалечена от най-големите съвременни урбанистични и стопански центрове на Европа, което е определена пречка в икономическото ѝ развитие като се има пред вид, че по принцип колкото са по-развити съседните страни, толкова по-благоприятно е въздействието им върху дадената държава. Самото изброяване на съседите например на Дания, Нидерландия, Австрия, Белгия и т.н. илюстрира това по безспорен начин. Тези примери не се нуждаят от специални доказателства.

Икономгеографското или геоикономическото положение на България ще повиши своето значение, не само съобразно националните интереси на страната, но и в много по-общ контекст. Това произтича и от редица международни документи. Един от

² **Залезът на Стара Европа**, Сборник документи за историята на международните отношения в края на XIX и началото на XX в. 1871 - 1914 г., Съставител. Б. Гаврилов, УИ “Св. Кл. Охридски”, София. 1995

тях е на Съвета на Европа, озаглавен «Ръководни принципи за устойчиво развитие на Европейския континент»³, приет през септември 2000 г. на състоялата се в Хановер XII сесия на СЕМАТ.

В него е залегнал наред с редица други принципи раздел II (Териториалноустройствената политика в Европа: нови предизвикателства и перспективи на континентално ниво), в чиято т. 1. Междуконтиненталните връзки като стратегически елемент на териториалното устройство в Европа и по-специално в подточка (12) се казва, че «трябва да се отчете възможността за насърчаване на потенциала за създаване «функцията на мост» между източните държави-членки на Съвета на Европа (по-специално Русия, страните-членки от района на Черно море и Гърция) и страните от Средния и Далечния изток». Очевидно е, че в израза «страните-членки от района на Черно море» се има пред вид и България.

Черноморското крайбрежие определя България и като морска страна и й осигурява достъп до Световния океан, въпреки неудобствата, които причиняват тесните черноморски протоци. Независимо от това Черно море ще увеличи значението си за страната, освен чрез връзка със Световния океан, и чрез двата трансконтинентални коридора № 8 и № 10. Това твърдение произтича и от доклада за Черноморската регионална политика на Европейския съюз, който е приет от Европарламента. В него заедно с определянето ролята на ЕС при прокарването на по-надеждни транспортни коридори и съответната инфраструктура за пренос на нефт и газ от Каспийския район през Черно море за Европа, е посочена и необходимостта от разширяването и модернизирването на главните морски пристанища на Румъния (Констанца и Мангалия) и България (Варна и Бургас). Наложително е да се положат усилия и за едно по-широко отваряне на гръцките беломорски пристанища като Солун, Александруполис и други за българския морски флот, за което българската държава би трябвало да направи необходимото, както по отношение на Гърция, така и да настоява за това пред съответните институции на Европейския съюз. Този български интерес съответства и на Концепцията за общоевропейско морско пространство, което също трябва да се използва като силен аргумент за такова настояване.

В западна посока посредством развитието на коридор № 8 – през Македония и Албания, България ще получи и «излаз» на албанското крайбрежие на Адриатическо море, а оттам чрез фериботна връзка и контакт с Италия. Като член на Европейския съюз нашата страна взема активно участие в създаването на някои нови международни документи, свързани с морското и речното корабоплаване като Бялата книга за създаване на Общоевропейско морско пространство, Концепцията за морските магистрали, Общоевропейската конференция на транспорта по вътрешните водни пътища и други.

Други две също важни транспортни връзки, но вече само по суша, са трасетата на коридори № 4 и № 9, които пресичат нашата национална територия и улесняват контактите със Средна и Северна Европа, както и с други части на континента. С членството на България в ЕС се очаква увеличаване на транзитните потоци към и от Близкия изток, Русия и страните от Кавказко-Каспийския регион. В споменатия доклад за Черноморската регионална политика са изброени поименно и част от тръбопроводите като сегмент от интегрален инфраструктурен каспийско-черноморски коридор.

³ **Ръководни принципи за устойчиво развитие на Европейския континент.** Европейска конференция на министрите, отговарящи за териториалното устройство (12 сесия на СЕМАТ, 7-8 септември 2000 г., Хановер), изд. *МРРБ и НЦТР*, 2001, София.

Тук е полезно да се посочат части от трасетата на транспортните еврокоридори, които преминават през нашата страна и чрез които може да се осъществява тази роля.

Тези общоевропейски коридори по информация от Министерството на регионалното развитие и благоустройството са:

№ 4 – Дрезден/Нюрнберг – Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Арад – Букурещ – Констанца/Крайова – София – Солун/Пловдив – Истанбул;

№ 7 – р. Дунав;

№ 8 – Дуръс – Тирана – Скопие – София – Пловдив – Бургас – Варна;

№ 9 – Хелзинки – Санкт Петербург – Москва/Псков – Киев – Любосевка – Чесинау – Букурещ – Димитровград – Александруполис. (Киев – Минск – Вилнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград – Любосевка – Одеса);

№ 10 – Залцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скопие – Велес – Солун, със следните отклонения: Грац – Марибор – Загреб; Будапеща – Нови сад – Белград; Ниш – София; Велес – Прилеп – Битоля – Флорина – Виа Егнатия – Игуменица;

Изключително важно е да се активизират още повече и дейностите по реализацията на проекта “Транзитни пътища IV”, който се наблюдава от Европейската комисия.

Интеграционните процеси имат и измерение при взаимното използване на националните въздушни пространства /НВП/ на страните-членки на Европейския съюз.

С оглед да се снижат разходите при тяхното използване, да се подобри ръководството на въздушната навигация и да се намали замърсяването от по-голямото количество изразходвано гориво вече се предприемат конкретни мерки. По мнение на експерти, а и от географска позиция е логично, такова функционално окрупняване на НВП да започне от страни, които са съседки. Нашата страна също се включи в тази важна дейност. Началото беше поставено с договаряне между българския и румънския национален орган, отговарящи за въздушната навигация, което е първата крачка за такова свързване на НВП между страни от Балканския полуостров – членки на Европейския съюз. Поради това вече между органите за управление на въздушното движение в България и Румъния се създаде общ функционален блок за ръководство на използването на НВП на двете страни за целите на въздушния трафик, който заработи през 2010 г. За постигането на тази цел предварително бяха проведени няколко консултативни срещи между Ръководство въздушно движение на Република България, румънския национален орган за управление на авиацията Роматса (Romatsa), експерти на IATA и специалисти от избраната за консултант по този проект датска компания Integra. Със създаването на този общ българо-румънски функционален блок, наречен “Danube FAB” (Danube functional aviation block), двете страни се подготвят за присъединяване към Шенгенското въздушно пространство на Европейския съюз. На 21 декември 2007 г. в тази въздушна зона, наречена Единно Европейско небе, освен страните-основателки, влязоха и Чехия, Унгария, Малта, Полша, Словакия, Словения, Естония, Латвия и Литва. С това приключи засега процесът по разширяването на действието на Шенгенското споразумение за отваряне на границите на въздушните пространства засега само между 24 страни-членки от Европейския съюз.

В споменатите области трябва да се извършва следното:

- постоянно допълване и актуализиране на Националната стратегия за развитие на инфраструктурния потенциал на страната, приета през март 2007 г., в която да се обхванат всички основни приоритети, виждания, прогнози и проекти за модернизация на основните видове транспорт, обновяване на подвижния ж.п. състав, ефективно поддържане на ж.п. инфраструктура, ускоряване на дейностите по проектирането, намирането на финансиране и започване на съвместното строителство на договорени

или в процес на съгласуване тръбопроводи, електропроводи, обновяване на пристанищата, летищата и т.н.

- продължаване на усилията, свързани с модернизацията на съществуващите и договаряне на нови ГКПП.

- формирането на “нови еврорегиони” е друга възможност за осъществяване на трансгранично сътрудничество. Един от съществените проблеми е обаче факта, че в такива форми се обединяват териториални единици от двете страни на границите, които са почти еднакво неразвити и с лоша инфраструктура. Очевидно е, че националните ядра на такива региони трябва да бъдат единици с по-значителен демографски и стопански потенциал, а крайграничните територии, особено в нашата страна, са в доста лошо състояние в този аспект. Все пак вече се създадоха такива еврорегиони като “Места – Нестос” (между община Гоце Делчев и номархия Драма), Скопие – Ниш – София и други. В тази връзка с оглед стимулиране на този тип сътрудничество е нужно осигуряване на ефективно усвояване на финансовите ресурси, предоставящи програмите и фондовете на Европейския съюз специално за трансгранично сътрудничество /ТГС/. Без да се ограничават правата на местните власти обаче е нужно да се създаде национална географска информационна система, работеща в реално време, в която да се обхванат всички реализирани или предстоящи за осъществяване форми на ТГС. Преминването на границите с цел работа или по лични и други причини е стара практика между страните – членки на Евросъюза и специално между основателките му. Европейския парламент прие съответно нормативна уредба, регламентираща свободното движение на хора през граница, живели поне една година в район до 30 км от нея. Това ще важи само за външните граници на съюза. България тя е такава граница и трябва да има готовност да прилага това законодателство по отношение на Македония, Сърбия и Турция.

- съвместното строителство на обекти през или по границите е също форма на ТГС. Това могат да бъдат мостове и други пътни съоръжения, тръбопроводи, ел.подстанции, хидросъоръжения за регулация на трансгранични реки и други.

- продължаване и разширяване на културно-информационния, научен и др. обмен с оглед по-доброто взаимно опознаване, което е съществена предпоставка за осъществяване на съвместни прояви във всички останали области на човешкото и междудържавно общуване.

- с оглед оптимизиране трафика на речното корабоплаване в българския участък на р. Дунав трябва да се създаде единна национална система или мрежа за информация и управление на тази дейност. В този смисъл е необходимо да се осъществи свързване с подобни системи на останалите страни, използващи р. Дунав като плавателна транспортна артерия. (коридор № 7).

- модернизация на самолетния парк на българските авиопревозвачи и по-широко присъствие на международния пазар за карго и пътнически превози и непрекъсната преквалификация на летателния състав, особено във връзка с обновяването на летателната техника

- реконструкция и модернизация на аерогарите в Горна Оряховица и Пловдив, които да покрият изискванията на ICAO и да подновят сертификатите си за статут на международни летища, чрез което ще се увеличи броя на въздушните контакти на страната.

Като се има пред вид значителната роля на крайграничните териториални единици може би ще бъде целесъобразно отново да се възстановят в документите за регионално развитие, например в Националната стратегия за регионално развитие, “районите за ТГС” като един от видовете райони за целенасочено въздействие. Такъв вид райони беше предвиден в Националния план за регионално развитие от 1999 г. и

без аргументация бяха премахнати, а те са потенциални трансгранични партньори. Това, освен че носи икономическа необходимост и целесъобразност, се налага и във връзка със съобразяване и с принципите за териториално развитие на Европейския континент, а именно намаляване на различията, както по посока «център – периферия», така и с оглед на по-ускорено развитие на ТГС. Тези постановки произтичат от изискването на Европейската концепция за пространствено развитие, в която е намерил място, както стремежът за намаляване на регионалните различия и диспропорции по отношение на политиката, отнасяща се до организацията на цялото европейско пространство, така и в рамките на националните пространствени системи на страните-членки на Европейския съюз.

Според редица автори евроинтеграцията е и процес на «европеизация», т.е. наместване не само в географските и икономическите, но и в социално-културните пластове на континента.⁴ Този географ от Университета на Лейчестър (Великобритания) счита, че «такива схващания спомагат за социално-политическа мобилизация на страните в търсенето им на нови икономически и геополитически предимства». На България предстои именно такова наместване в цялостната географска, социално-икономическа и геополитическа мозайка на Европейския съюз. Заедно с всичко посочено до тук изследването на географското пространство има значение и за националната идентичност на съответната страна и нейния народ. Това е така, защото в общи линии цялото историческо и културно развитие на дадена нация се осъществява в обсега на нейното географско пространство. Тази географска обстановка е дала силно отражение в традициите, културата, бита, стопанската дейност и редица други съществени страни от начина на живот на всеки народ и страна. Въпросите на националната идентичност и нейната връзка с географията са особено актуални в съвременните условия на протичане на най-различни глобализационни процеси, при които съществуват реални опасения от обезличаването на значителен брой национални култури във всички части на света. Големият проблем в това отношение е намирането на приемлив баланс между глобалното и националното. Тази проблематика е разгледана много обстойно от географски позиции в Сборника на британските географи от 1994 г.⁵, както и в редица други издания.

В заключение може да се каже, че Република България предприема всички действия, които ще помогнат за постигане на оперативна съвместимост и интегриране на видовете национални транспортни, комуникационни и други инфраструктурни системи с тези на Европейския съюз.

Системните усилия и конкретни действия са насочени и към осъществяването на цялостна не само транспортно-географска, но и към постигане на пълна, неуронваща националната идентичност, социално-икономическа, правна и културна интеграция с останалите страни-членки на Европейския съюз.

⁴ **JONES, Arnold.** Narrative-Based Production of States Spaces for International Region Building: Europeanization and the Mediterranean. In: *Annales of the Association of American Geographers*, Vol. 96, № 2. 2006

⁵ **GEOGRAPHY AND NATIONAL IDENTITY**, Ed. by D. Hooson, The Institute of British Geographers, Blackwell, Oxford UK & Cambridge, USA. 1994

ЛИТЕРАТУРА

- КОЛЕВ, Борис (2008).** Географското пространство, Сп. Проблеми на географията, Кн. 1-2, София.
- КОЛЕВ, Борис (2008).** Националното географското пространство на Република България, изд. *Херон-Прес*, София.
- География на България,** Физическа и социално-икономическа география, изд. *ФорКОМ*, 2002, София.
- Ръководни принципи за устойчиво развитие на Европейския континент.** Европейска конференция на министрите, отговарящи за териториалното устройство (12 сесия на СЕМАТ, 7-8 септември 2000 г., Хановер), изд. *МРРБ и НЦТР*, София.
- Залезът на Стара Европа.(1995).** Сборник документи за историята на международните отношения в края на XIX и началото на XX в. 1871 - 1914 г., Съставител. Б. Гаврилов, *УИ "Св. Кл. Охридски"*, София.
- Инвестиционни намерения в областта на пътната мрежа в Република България. (2004).** *МРРБ*, София.
- ЗАКОН за регионално развитие**, обн. ДВ. бр. 26 от 23 март 1999 г.
- ЗАКОН за регионално развитие**, обн. ДВ. бр. 14 от 20 февруари 2004 г., изм. ДВ, бр. 32 от 12 април 2005 г.
- ЗАКОН за регионално развитие**, обн. ДВ. бр. 50 от 30 май 2008 г.
- JONES, Arnold. (2006).** Narrative-Based Production of States Spaces for International Region Building: Europeanization and the Mediterranean. In: *Annales of the Association of American Geographers, Vol. 96, № 2.*
- GEOGRAPHY AND NATIONAL IDENTITY (1994).** Ed. by D. Hooson, The Institute of British Geographers, *Blackwell, Oxford UK & Cambridge, USA.*
- Structural policies and European territory. COOPERATION WITHOUT FRONTIERS.** EU Regional policy, Brochure 2002. European Commission.

National geographical space of Bulgaria as part of European union

Mariya Grozeva, Boris Kolev
National Institute of Geophysics, Geodesy and Geography – BAS
e-mail: mariya_grozeva@abv.bg

Abstract

The inclusion of Bulgaria and Romania to the European Union enlarged total geographical area of the Union from the Atlantic to the Black Sea. This article gives a definition of what is a national geographical space and makes the understanding of the role and importance of Bulgarian national geographical space already as a part of geographical space of EU.

Some of the feasibility and sustain communications with the main centers and poles of socio-economic development in the EU are mentioned.

Key words: geographical area, geographical space, Bulgarian national geographical space