

Доц. д-р Атанас *ДЕРМЕНДЖИЕВ*,
докторант Пламен *ПАРАШКЕВОВ*
(ВТУ “Св. св. Кирил и Методий”)

**ЕВРОПЕЙСКИЯТ ИНТЕГРАЦИОНЕН ПРОЦЕС И
СОЦИО-КУЛТУРНАТА РЕГИОНАЛИЗАЦИЯ НА БАЛКАНИТЕ**

Assoc. Prof. Athanas *DERMENDZHIEV*, PhD,
Plamen *PARASHKEVOV*, PhD Candidate
 (“St. Cyril and St. Methodius” University of Veliko Tarnovo)
**THE EUROPEAN PROCESS OF INTEGRATION AND THE SOCIAL
AND CULTURAL REGIONALIZATION OF THE BALKANS**

Сложната историческа съдба на Балканите, белязана от перманентни количествени и качествени промени в политическата карта на региона, стои в основата на формирането на определени стереотипи за полуострова. Той е определян като източник на така наречената “балканизация” – термин, натоварен с негативно съдържание, разглеждащ социо-културната регионализация като генератор на напрежение. Последователното натрупване на външни оценки с такъв характер налага представата за “балканския манталитет” като първопричина за кризисното развитие на Балканите. Допускането на подобен аксиоматичен мисловен модел би било твърде погрешно и невярно. Динамиката на протичащите в Балканския регион социално-икономически и политикогеографски процеси, както и неговото етническо и религиозно многообразие, са определени от комплекс от фактори. Преодоляването на съществуващите предразсъдъци по отношение на ролята, която това многообразие упражнява върху балканската идентичност и бъдеще, поставя на преден план въпроса за вписването му в европейския интеграционен модел.

Ключови думи: социо-културна регионализация; европейски интеграционен процес; геополитическо положение; инфраструктура

Сложната и нелека историческа съдба на Балканите белязана от перманентни количествени и качествени промени в политическата карта на региона стои в основата на формирането на определени стереотипи за полуострова. Още през XIX в. той е определян като “барутния погреб” на Европа, а в началото на XX в. и като източник на така наречената “балканизация” – термин натоварен с негативно съдържание, разглеждащ социо-културната регионализация като генератор на напрежение. Фрагментирането на Балканите след 1989 г. отново се представя като поредна фаза на “балканизация” (М., Бъчваров и др., 2004). За съжаление последователното натрупване на външни оценки с такъв характер

налага представата за “балканския манталитет” като първопричина за кризисното развитие на Балканите. Допускането на подобен аксиоматичен мисловен модел би било твърде погрешно и невярно.

Динамиката на протичащите в Балканския регион социално-икономически и политикогеографски процеси, както и неговото етническо и религиозно многообразие са определени от комплекс от фактори. Ключовото геополитическо положение на Балканския полуостров е един от основните катализатори на промените в политическото развитие на региона. Неговото средищно положение на граница на три континента определя срещата на различни култури и народи още в древността и заедно с това фокусира интересите на т. нар. велики сили. По този повод Ст. Карастоянов (2002) отбелязва: “сблъсъкът на разнопосочни геополитически въздействия върху един относително малък по териториален обхват регион, какъвто е Балканският полуостров, го е лишило до голяма степен от възможността той самият да се превърне в значителен геополитически център”.

В тази ситуация много често балканските държави стават заложници на конкретните интереси на отделните геополитически общности, които установяват своите политически решения без да отчитат социално-политическата и културно-цивилизационна специфика на региона. Като следствие, а и отговор на тяхното влияние, отделните балкански народи в повечето случаи застават зад определени общностни представи, символи и ценности, които J. Gottmann (1973) дефинира като “икони”. Те се формират в резултат на продължителното взаимодействие между съответната общност и нейното географско пространство, поради което притежават устойчив характер. Носители на етническа, религиозна и териториална обособеност и идентичност, те еволюират, но несравнимо по-бавно от темповете на политическите промени. В случаите, когато последните се осъществяват особено динамично, “иконографските” образи не съумяват да отговорят на предизвикателствата и не без манипулацията на определена политическа идеология се превръщат в носител на конфликтен потенциал. Оттук всяка промяна в равновесието на силите изкарва на преден план в отношенията на Балканите заложените исторически противоречия, териториални, етнически и религиозни проблеми. Болезненото разпадане на Югославия през 90-те години на XX в. е потвърждение за последиците от конструирането на подобни изкуствени образувания при доминиращата роля на външния фактор.

Заедно с това политическите промени след края на Втората световна война карат балканските страни да възприемат и диаметрално противоположни стратегии на стопанско развитие. В контекста на разделена Европа те нямат друг избор освен да гравитират към своята половина на континента. Степента на отвореност на балканските социалистически икономики остава далеч под равнището на развитите европейски страни. Тези страни се оказват встрани от основното русло на световната икономика поради отвореността им към една повече или по-малко затворена групировка, каквата е СИВ. Зад високия икономически динамизъм и прогресивните структурни изменения се крие в повечето случаи небалансиран, екстензивен растеж (типичния за източноевропейските социалистически страни модел на развитие – форсирана индустриализация за

сметка на услугите и селското стопанство), силно зависим от външни източници на финансиране, суровини и енергия. В резултат на това те изграждат икономика с невисоки качествени характеристики, отличаваща се с ниска производителност на труда, висока енергоемкост, суровиноемкост и импортопоглъщаемост на продукцията при слаба нейна международна конкурентноспособност. Въпреки привързаността на Гърция и Турция към частната стопанска инициатива, хроничният недостиг на високи технологии в промишлените им отрасли ги поставя на сериозна дистанция от техните икономически развити партньори (А. Дерменджиев, 2004).

За разлика от Западна Европа, където още от 60-те години на ХХ век започва да се развива субрегионалната интеграция, на Балканите до началото на 90-те години на миналия век границите продължават да разделят, а не да сближават народите на съседните страни. Особено неблагоприятно е положението на районите в съседство на “желязната завеса”. Приблизително същото се отнася и за тези от “другата страна” (П. Стоянов, 1994). Това води до редица отрицателни последици в стопанското развитие на редица погранични райони. Така в навечерието на ХХІ в. регионът се оказва в икономическата периферия на Европа, въпреки известните разлики в социално-икономическия потенциал на отделните страни.

Честото въвличане на социо-културните ареали на Балканите в геополитически конструкции с различен политически, конфесионален и стопански характер (Австро-Унгария/Османската империя; ЕС/СИБ) отклонява тяхното естествено развитие. Потенциалът, който крие етноконфесионалното, културното, езиковото и стопанското многообразие на полуострова, не улеснява превръщането му в хомогенен географски регион. Така социо-културната регионализация се възприема като процес, задържащ развитието на Балканите. Преодоляването на съществуващите предразсъдъци по отношение на ролята, която той упражнява върху балканската идентичност и бъдеще, поставя на преден план въпроса за вписването му в европейския интеграционен модел. Действията в тази посока са улеснени от мощния икономически, инвестиционен и научно-технически потенциал на европейската интеграционна общност, който я превръща в силен притегателен център за балканските страни (резултат от този “демонстрационен ефект” е последното разширяване на ЕС на изток – началото на 2007 г., включващо присъединяването на България и Румъния). Европейският съюз е сред най-значимите външнотърговски партньори и инвеститори в Балканския регион, който от своя страна предлага значителен пазар, включващ 136,6 млн. души и територия от 1,545 млн. кв. км. За да може обаче един такъв пазар да разгърне максимално своите предимства, е необходимо да демонстрира способността за развитие на регионално сътрудничество като елемент от европейските интеграционни процеси.

Опитът на ЕС в това отношение очертава нова роля на държавните граници, посочва конкретни перспективи за превръщането им от зона на конфронтация и стопанска изолация в зона на най-интензивно сътрудничество. Решаващият фактор за устойчивото им развитие е тяхното “отваряне” и инфра-

структурно обвързване със съседните гранични територии. Нуждата от подобна политика е продиктувана и от предимствата на транспортногеографското положение на полуострова като свързващо звено между Европа и азиатския континент. Транзитните връзки между тях – “Пътят на коприната”, “Южният трансевразийски” транспортен коридор от Европа през Турция и Иран към Индия, отреждат на страните от региона ключова роля в комуникационните връзки между Запада и Изтока, още повече след утвърждаването от страна на ЕС на основните насоки за развитие на трансевропейскоазиатската транспортна мрежа. Предвидено е новият “Път на коприната” да бъде включен към европейската транспортна инфраструктура чрез коридора “Истанбул – Западна Европа”. Направление от оста “Изток – Запад” представлява и коридорът през Черно море, Грузия, Армения, Азърбайджан към Иран, Централна Азия и Китай. Конкретната схема на основните товаропотоци е следната: Азиатски регион – жп транспорт – каспийските пристанища Туркменбаши (Туркменистан) и Актау (Казахстан) – ферибот – пристанище Баку – жп транспорт – грузинските пристанища Потти и Батуми – ферибот – пристанища Иличовск/Варна/Бургас/Констанца. Функционалното развитие на трасето изисква усилията да бъдат насочени към подобряване на капацитета и технологията на обработка на корабите и товарите на румънските и българските черноморски пристанища (още повече като външна граница на ЕС), за да се създаде най-добрата технологична връзка през Черно море на европейската транспортна мрежа с Трансазиатската транспортна система ТРАСЕКА и направлението Украйна – Русия.

В това направление все още недостатъчно се използва интеграционния потенциал на Дунавския воден път. Той се явява най-прекият, най-евтиният традиционен път между Балканите и страните от Централна, Западна Европа, Молдова, Украйна и Русия. Европейската политика за насърчаване на екологичните видове транспорт позволява да бъдат осигурени средства за облекчаване на навигацията по реката, както и да се търсят решения на проблемите за технологичната връзка между превозите по р. Дунав и взаимодействието им с фериботната система в Черноморския басейн (железопътни и Ро-Ро превози), т.е. въпросът за комбинирания превоз море-железница-река и обратно. Целта е интегриране на железопътната мрежа със страните от Черноморската зона и коридора ТРАСЕКА.

Сътрудничеството в тази област е улеснено от една страна от факта, че ЕС има редица програми и проекти за оказване на финансова и техническа помощ на черноморските страни в областта на транспорта и подготовката на кадри и специалисти (програмата за европейско съседство и партньорство – ENPI, програма РЕТРА и др.). От друга страна, участието на седем балкански страни в Организацията за Черноморско икономическо сътрудничество позволява Балканите да изпълняват функцията на свързващо звено между ЕС и страните от Черноморския регион. В общополитическата Декларация от Ялта (1998) се отделя специално място на значението на контактите между ОЧИС и ЕС. Крайната цел на това сътрудничество е да се установят тесни връзки и да се формира “евро-черноморско икономическо пространство”.

В този процес Балканите са заинтересовани от ускореното изграждане на регионален енергиен пазар. Това определя необходимостта от развитие на подходяща енергийна инфраструктура, която да даде възможност за трансграничен обмен на електроенергия, диверсификация на доставките и транзит на първични енергийни ресурси за региона на Югоизточна Европа и страните от ЕС. Проектите на петролопроводите Бургас – Александруполис и Бургас – Вълора имат ключово значение като алтернативни пътища за облекчаване на транзита през Босфора и задоволяване на растящите нужди от енергоресурси. С подобно значение е и проектът за изграждане на газопровод от Каспийския регион, Иран, Ирак, и Югоизточното Средиземноморие през Турция, България, Румъния, Унгария до Австрия и оттам до Централна и Западна Европа – НАБУКО. Проектът създава възможност за значително увеличаване на транзитните потоци от природен газ през територията на България, както и на другите страни-участнички в проекта, особено с възможността за транзит до големите страни потребители от Централна и Западна Европа. Той е най-перспективното трасе като разстояние, удобен релеф и преминаващо през политически и икономически стабилни страни – членки на ЕС или присъединяващи се към него. Разигралата се “газова война” между Русия и Украйна подсказва необходимостта от ускоряване на диалога между заинтересуваните страни по съкращаване на сроковете за неговата реализация, като важно условие за увеличаване на сигурността чрез диверсификация на източниците и маршрутите на енергийните доставки за страните от Югоизточна, Централна и Западна Европа.

Поставянето на акцента върху преодоляването на инфраструктурната непълноценност на Балканите е от първостепенно значение, тъй като освен физическото свързване на региона то ще спомогне и за сближаване на народите и културите. Развитие на модерни мрежи и връзки в транспорта, енергетиката, телекомуникациите и тяхното обвързване с европейските е от взаимен интерес. По този начин ще се създадат условия за разгръщане на позитивния потенциал, капсулиран в социо-културното многообразие на региона и неговото вписване в европейския интеграционен процес.

ЛИТЕРАТУРА

Бъчваров, 2004: Бъчваров, М., Б. Бъчварова. Цивилизационните разнопосочия – недъг и харизма на балканския човек. – В: Социална и културна география. В. Търново, 2004.

Дерменджиев, 2004: Дерменджиев, А. Географски анализи. В. Търново, 2004.

Карастоянов, 2002: Карастоянов, Ст. Балканите – политикогеографски анализи. С., 2002.

Стоянов, 1994: Стоянов, П. Субрегионалната интеграция в Западна Европа. – В: Год. на СУ. Т. 85, 1994, кн. 2.

Gottmann, 1973: Gottmann, J. The Significance of Territory. Charlottesville, 1973.