
Публикуван на: 15-03-2007

Източник: [Портал Европа](#)



Приемането на България за пълноправен член на ЕС от 1 януари т.г. постави турския износ пред сериозни трудности. Главният маршрут на турския износ за Европа преминава през България. Макар и Турция да има митническо споразумение с ЕС, с влизането на България в Общността на преден план излиза проблемът за износните квоти на турската страна. Европейската членка България вече се съобразява и с европейските изисквания в това отношение, което доведе до ограничаване на износните квоти за турските тирове, пътуващи през България. В страните от ЕС има освен това забрана за вноса на някои турски стоки, като месо и месни продукти например, коментира „Дойче Веле".

Поради ограничаването на износните квоти турският износ за редица неевропейски държави, маршрутът към които преминава през България, практически спря. Преди време държавният министър по външната търговия Кюршат Тюзмен постави въпроса на заседанието на междуправителствената турско-българска комисия за търговско-икономическо сътрудничество. Според турските източници Кюршат Тюзмен поискал от българската страна да осигури транспортен коридор за турските Тир-ове, транспортиращи месо и месни продукти за неевропейски държави. Турция от доста време настоява за увеличаване на транспортните квоти на турските Тир-ове, минаващи през България. Но тези искания не бяха изпълнени. Допълнителни трудности създава визовият режим на Турция с българската страна.

Към проблема за квотите се прибавят и притесненията, свързани с искането на българската страна да увеличи транспортните такси за преминаване през България на турски Тир-ове с влакови композиции. Турция започна още преди година транспортирането на Тир-овете с влакови композиции през граничния пункт Капъкуле, за да поевтини транспорта.

Миналия месец в Истанбул се проведе среща на смесената транспортна комисия. Според турските източници без успех са завършили разговорите с българската страна за договаряне на транспортните такси за преминаването на турски Тир-ове, натоварени на влакови композиции. Турската страна предлага такса по 5 долара на километър, но България поискала по 9 долара на километър, твърдят същите източници.

Всичко това вкарва турския износ в задънена улица. В търсене на изход от ситуацията турското министерство на транспорта започна да търси алтернативни маршрути, като в действие влизат алтернативите Литва и Украйна.

Турският министър на транспорта Бинали Йълдъръм бе неотдавна на посещение в Литва. Според запознати с темата източници, в разговорите е било договорено турските Тир-ове да използват северния маршрут, вместо досегашния маршрут през България.

Според проекта турските Тир-ове ще бъдат натоварвани в Истанбул или в Бартън и ще бъдат превозвани с кораби до Украйна. Оттам с влакови композиции, преминаващи през Беларус ще стигат до литовското пристанище Клайпеда, откъдето ще се организира превозването им с фериботи до европейските държави.

Предстои посещение на транспортния министър на Украйна в Анкара. Очакванията са, че по време на това посещение ще се стигне до конкретизиране на маршрута, съобщава "Дойче Веле". В крайна сметка би могло да се окаже, че Турция ще трябва да заплаща такси на всяка една от страните. Но според експерти по-малката загуба на време ще компенсира увеличаването на транспортните разходи.

От друга страна обаче ако въпросният маршрут през северното направление действително влезе в действие, транспортната гара Капъкуле на турско-българската граница до голяма степен ще загуби значението си.