

## **Развитието на транспортната инфраструктура на България или как най-добре да реализираме геостратегическите си предимства**

Техническата инфраструктура в съвременния свят е опорният скелет на територията, основа за развитие, предпоставка за просперитет на икономиката и населението.

Понеже от много години за техническата инфраструктура на България се говори фрагментарно, в много случаи немотивирано и извадено от стратегическия контекст, с извънредно къс хоризонт, считам, че е добре да припомним още в началото състава на техническата инфраструктура:

- Транспортна инфраструктура
- Енергийна инфраструктура
- Водностопанска инфраструктура
- Съобщителна инфраструктура

Четири елемента на техническата инфраструктура при разумно управление се разглеждат комплексно и главно като фактори на развитие на територията. Това у нас от доста години не само не се случва, но даже не се говори и дискутира. Очакваме с надежда бъдещето, в което евентуално това ще се случи.

Доколкото основна тема на този материал е транспортната инфраструктура добре е да се припомним, че и тя се състои от четири елемента:

- Автомобилен транспорт
- Железопътен транспорт
- Воден транспорт
- Въздушен транспорт

Тези четири елемента на транспортната инфраструктура е абсолютно задължително да се разглеждат комплексно и да се развиват координирано както в рамките на държавата, така и за отделните региони. Вероятно всеки специалист би казал, че не е необходимо специално да се отбелязва този аксиоматичен факт, но за съжаление наличната у нас ситуация показва съвсем

друго – в България не само не се предлагат експертизи и експертни мнения, но дори и не се говори за комплексно развитие на транспортната инфраструктура, за това че всеки неин отделен елемент задължително трябва да се проектира и изгражда с мисъл и стратегия за комплексност, за приоритети, за стратегически национални интереси, за стимулиране на конкретни развития (териториални, икономически, социални и т.н.).

Настоящото изложение се занимава основно с развитието на пътната инфраструктура и в определени пунктове само маркира проблема с комплексността и обвързката ѝ с другите елементи на транспортната инфраструктура. Въпрос на управлението на държавата и на експертите е дали има кой да разработи и дали ще бъдат възложени и създадени експертни предложения за комплексно развитие на транспортната инфраструктура. А съвсем отделен въпрос е дали някой ще чуе експертните мнения и дали ще се съобрази при взимане на стратегически решения на управлението.

От създаването си като държава преди повече от 13 века България заема едно от най-важните геостратегически места е Европа и предмостията към Азия. През преобладаващата част от съществуването си обаче българската държава и българската нация е страдала от това си местоположение, тъй като нашата територия е била обект на много интереси, домогвания и агресия.

В други исторически периоди, например по времето на социализма, не е можело да се използват предимствата на местоположението поради политическото разделение на нашата част от Европа, довело до почти физически разделителни граници между Изтока и Запада, преминаващи за съжаление по нашите западни и южни граници. И в този период (втората половина на двадесети век, период на най-динамично и бързо инфраструктурно развитие на Европа в нейната централна и западна част, България се оказва периферна, гранична държава за източния блок, на чиято територия се градяха основно бариери и отбранителни линии, а не връзки.

След промените 1989-1990 година за пръв път в историята си България получи шанса да се възползва от геостратегическото си положение в пълен размер. В този шанс основно място има възможността за развитието на транспортната инфраструктура, защото има поддръжката на основните световни политически и икономически сили, съгласието на нашите съседи, финансовата и експертна подкрепа и помощ от нашите партньори от Европейския съюз.

Критската транспортна конференция през 1991 г., която начерта стратегията на развитие на европейските транспортни коридори в Централна и Източна Европа, ги определи така, че пет (четвърти, седми, осми, девети и десети) от общо десетте коридора преминават през България.

За съжаление и след 1990 г. ние продължихме да развиваме пътна инфраструктура за вътрешна употреба. И до сега – близо 25 години след промените, нямаме изградени модерни трансгранични транспортни връзки със съседните ни страни, които да бъдат основа за реално използване на геостратегическата ни позиция. И до сега ресурса на водния ни транспорт (черноморските и дунавските ни пристанища) не бе използван за транспортно развитие на България, а даже напротив – отстъпиха се позиции, които имахме дори при затворената система на социализма.

При наличната обстановка в страната ни и Европейския съюз, обстановка на финансови дефицити, проблеми пред икономическото развитие и недостатъчни ресурси, е изключително важно при взимането на конкретни решения за изграждане на следващите трасета те да бъдат обосновани, да водят до максимален ефект за икономиката и населението и да са част от ясно обмислена поредица от стъпки, водещи до крайната цел – максимално добро използване на геостратегическата ни позиция за развитието и просперитета на България.

В основата на идеите за развитие на транспортната инфраструктура в следващите 5 до 10 години би следвало да са определени целите, които ние залагаме да постигнем. Те биха могли да се обобщят основно на три групи:

- Развитие на европейските и регионални връзки на нашата територия чрез новите транспортни трасета
- Подкрепа и стимулиране на икономическия растеж
- Стимулиране на балансирано демографско и социално развитие на територията на България чрез подобряване на инфраструктурата и потенциал.

1. Първата важна цел е развитието на европейските и транспортни регионални връзки през нашата територия.

В развитието на европейските връзки е европейска значимост безспорно следва да поставим на **първо** място връзката Белград-София-

Истанбул. Това е транспортна връзка с европейско и трансконтинентално значение и при завършването ѝ можем да заявим, че имаме наистина завършена магистрално трасе с европейско значение от граница до граница. За съжаление след като 40 години югославската политика пречеше да се изгради магистралната връзка Ниш-София, в последните пет години вината и отговорността за застоя си е изцяло българска. Сърбия започна изграждането на трасето Ниш-българо-сръбската граница без финансова подкрепа и при настоящите темпове на строителство в средата на 2016 година ще завърши и пусне в експлоатация магистрално трасе до нашата граница с дължина повече от 100 км и много тежък терен (приблизително със сложността на магистрала „Хемус“ при Витиня. А на нашата граница най-вероятно пътуващия все още ще го чака провинциален скромн седем-метров път (схема 1).

**Второто** безспорно важно европейско трасе, което не е обособено в европейски документ, но е категорично стратегическо, както за Балканите, така и за Европа е трасето Букурещ-София-Солун-Атина. Това трасе на практика замества южната част от коридор N9, който дълги години у нас се приема като предопределен и никой не повдига въпроса, че преминава през извънредно сложен релеф и през Централна Стара планина и Средна гора, и през Родопите, и абсолютно нелогично за най-важния източноевропейски коридор завършва в скромното гръцко пристанище Александруполис – наносно пристанище в устието на Марица, изискващо непрекъснато драгиране и извънредно скромни възможности за акостиране дори на кораби под среден тонаж . Истински логичното трасе, което свързва четири милионни града (Букурещ, София, Солун и Атина), три важни европейски пристанища (Пирея, Солун и Русе) и при което планинските пресичания в България ( а те са единствено сложните) вече са изградени като магистрални трасета – магистрала „Хемус“ при Витиня, магистрала „Люлин“ и магистрала „Струма“. В днешната усложнена обстановка около Украйна и действията по асоциирането ѝ с ЕС, коридор N9 в това ново трасе може да допринесе значително за подобни действия на Европейския съюз. А значението за България е безспорно като стимулиране на развитието на проблемни територии в икономическа депресия, особено в Северна България по оста Русе – Плевен/Ловеч, Враца.

Освен това този коридор има много важно разклонение към Адриатическо море (Солун-Игуменица), което осигурява важен излаз на България, Румъния, Украйна и Полша към Южна Европа и Северна Африка (схема 2).

**Третият** перспективен и важен коридор е Румъния-България-Турция. До сега трасето се разглеждаше Русе-Търново-Стара Загора-Хасково-Капитан Андреево. За това трасе винаги е било проблем пресичането на централния Балкан и Средна гора. Всички варианти – и тунел под Шипка и Хаинбоаз са компромисни и скъпи. В същото време пресичането на Стара планина от магистрала Черно море винаги е било считано като вътрешна връзка, проблемна за доказване поради ясно изразеното и сезонно натоварване. Ако разгледаме обаче връзката Букурещ-Русе-Иstanbul по трасето Русе-Разград-Шумен-Белослав-магистрала „Черно море“ Бургас – Малко Търново, то освен намаляване на разстоянието Русе-Иstanbul-Къркларели-магистрала Одрин - Истанбул с 30 км се използва в повече от половината разстояние магистрално трасе. Така магистрала „Черно море“ става важна международна и регионална връзка при магистрално трасе Русе-Шумен. Пътят Бургас - Малко Търново – Къркларели – магистрала Одрин-Иstanbul, и от българска и от турска страна е реконструиран и е с много добри параметри. За да поеме движението на този коридор от българска страна е необходимо да се изградят три обхода – на с. Маринка, на с. Крушево и на Звездец, както и изграждане на КПП за товарно движение. До изграждането им може да се ползва магистрала Тракия и пътят Ямбол-Елхово-Одрин, който е с прекрасни параметри, с изградени обходи на населените места както на българска, така и на турска територия и се включва естествено в магистралата Одрин-Иstanbul. Това трасе е с перфектно изградено и оборудвано както за леко, така и за товарно движение. Наличното и изградено с много добри възможности КПП при Лесово-Хамзабейли ще облекчи натовареното КПП при Капитан Андреево и ще раздели товарния трафик от Близкия изток и Турция към Европа – едната посока към Централна и Западна Европа, другата към Източна и Северна Европа (схема 3). Друг важен момент в този „Източно-балкански транспортен коридор“ е неговата железопътна част. Съществуващото ЖП трасе Русе-Синдел-Карнобат-Ямбол-Елхово може да бъде продължено до Одрин (това е идея от 1913 г.). По този начин се обвързват и с железен път три важни български

пристанища – Русе, Варна и Бургас с пристанищата на Мраморно море. На фона на все по сериозните ограничения за преминаване на Босфора и на изграждащото се голямо пристанище Текирдаг на Мраморно море, това е шансът България да издигне значително позицията на нашите пристанища.`-

Комбинацията на отсечките Русе-Шумен-Варна на коридора Букурещ-Истанбул и Русе-Плевен(Ловеч) на коридора Букурещ-София-Солун-Атина оформя естествено магистрала „Хемус“ като трасе София-Русе-Варна, чиито две части – източна и западна, го определят като трасе с регионална и Европейска значимост. Тази значимост дава основание за търсене на финансова подкрепа както от Европейските фондове, така и от частни капитали.

**Четвъртият** важен регионален и исторически обоснован, но дълги десетилетия останал неразвит е транспортния коридор Лом-Солун. Този коридор (и пътен и железопътен) е най-късото разстояние между Дунавския транспортен коридор и Средиземно море. С годините са правени много опити за комплексното му изграждане, които по една или друга причина (основно политически) са се проваляли. Към момента като пътна отсечка цялото трасе е в процес на изграждане и реконструкция. В първата отсечка - Лом-Монтана-Враца – пътят е реконструиран и е с много добри параметри. За втората отсечка - Враца-Ботевград предстои изграждане на трилентов път. Ботевград-София-Дупница е изградена магистрала „Хемус“, магистрала „Люлин“ и първият лот на магистрала „Струма“. Последната отсечка се изгражда от Дупница до границата с Гърция. Единственият елемент без никакво развитие е пристанище Лом (**схема 4**).

Към тези важни европейски и регионални трасета следва да прибавим и „малките“ трансгранични връзки, особено важни за развитието на крайграничните зони (зони с много тежки демографски и икономически пробле

ми). Те са както следва:

С Румъния.

- Шумен-Силистра-Кълъраш-Слобозия
- Плевен-Никопол-Турну Мъгуреле-Александрия
- Враца-Оряхово-Бекет-Крайова
- Враца-Монтана-Видин Калафат – Турну Северин

Със Сърбия

- Видин-Кула-Зайгар
- Перник-Трън-Сурдулица

С Македония

- Перник-Кюстендил-Крива паланка
- Благоевград-Делчево-Щип
- Симитли-Пехчево
- Струмјани-Берово
- Петрич-Струмица

С Турция

- Бургас-Малко Търново-Къркларели

2. Втората важна цел е развитието на връзките между опорните градове на селищната мрежа на България. Съгласно преброяването от 2014 г. седем града в България са с население над 100 000 жители.

София

Пловдив

Варна

Бургас

Русе

Стара Загора

Плевен

За да се укрепят, задържат и стимулират за бъдещо развитие тези градове от опорната селищна мрежа в България е препоръчително да се осигурят с оптимална транспортна обвръзка между тях. Желателно е тази връзка да е магистрална. Това при реализацията на гореупоменатите трасета е възможно и осъществимо (**схема 5**).

3. Третата изключително важна задача е чрез транспортната инфраструктура да се подкрепи и стимулира развитието на икономиката на България.

Като **първо** и най-пряко въздействие на добра транспортна инфраструктура е развитието на туризма в неговите четири основни направления за България:

- Черноморски летен туризъм
- Планински и зимен туризъм
- Културно-исторически туризъм
- Балнео-санаториален и СПА туризъм

Именно за тази цел и като се отчитат наличните и бъдещите потенциални туристи в България, и като се има предвид, че туризмът дава над 15 % от БВП, е особено важно развитието на външните връзки. Това включва както съседните ни страни – Сърбия, Румъния, Македония и Турция за летен туризъм и Сърбия, Македония, Гърция, Румъния и Турция за зимен, така и традиционните за миналото летни автомобилни туристи от Полша, Чехия и Унгария, които през последните 4-5 години показват тенденция към завръщане.

Културно-историческият туризъм, особено в комбинация с нашите съседни страни Гърция и Турция е една ниша, която тепърва ще се развива.

Същото важи и за балнео-санаториалния туризъм, чиито възможности за България са далеч над наличното състояние (**схема 6**).

**Втората** важна посока на икономическо развитие, което се стимулира от развитието на международната транспортна инфраструктура в България е транспортната логистика и складово стопанство. Развитието на добри трансгранични транспортни връзки ще стимулира развитие на „хъбове“ на логистиката и складирането в основните транспортни трансферни възли – София, Бургас, Варна, Русе, Пловдив, Горна Оряховица, Стара Загора, Хасково и Лом.

Тези потенциални логистични бази могат да се обособят в четири групи:

- Комплексни бази на пътния, железопътния, водния и въздушния транспорт – Варна и Бургас;
- Комплексни бази на пътния, железопътния и въздушния транспорт - София, Пловдив и Горна Оряховица



- Комплексни бази на пътния, железопътния и водния транспорт – Русе, Лом;
- Комплексни бази на пътния и железопътния транспорт – Стара Загора и Хасково (схема 7).

На трето място развитата транспортна инфраструктура стимулира развитието на дейностите по ремонт и поддръжка на превозни средства – автомобили, кораби, самолети, железопътен състав (схема 9).

На основата на горните разсъждения считам, че е особено важно и същевременно много спешно професионалната колегия и специалистите да изработят експертно становище по отношение на приоритета за развитие на транспортната инфраструктура и да се предостави на бъдещото правителство. Това би могло да е приносът и участието на експертите към важната задача за развитието на транспортната инфраструктура да допринесе за общото икономическо и социално развитие на Република България, както и за максимално ефективно използване на финансовата подкрепа в тази посока на нашите партньори от Европейския съюз.

Двете най-спешни задачи за решаване от управлението, които професионалната колегия следва да докаже, предложи и защити, това са спешно определяне на приоритетните обекти и възлагане на цялостна разработка на транспортната инфраструктура на България в комплексността на нейните четири компонента и на техническата инфраструктура като съществува елемент от успешното, балансирано и ускорено развитие на територията, икономиката и населените места в България.

- Обвързване на националната ни транспортна и инфраструктурна мрежа с регионалната и Европейската инфраструктура, поставени в приоритетна поредност
- **Първи приоритет** – магистрална и скоростна Ж.П. връзка София – Ниш. Това е най – кратката, най- бързата и вероятно дълго време единствена качествена връзка на България с Централна и Западна Европа.
- **Втори приоритет** – довършване на магистрала „Марица” и скоростна Ж.П. връзка София – Одрин – Истанбул. Това в европейски контекст ще означава довършване на последната отсечка от най – важната транспортна магистрала – Лондон – Калкута.

- **Трети приоритет** – връзка магистрално трасе на София с Букурещ. Това налага преценка на трасето на магистрала „Хемус”, което да премине вместо между Бяла и Велико Търново в посока Търговище, да премине непосредствено южно от Русе. Това трасе предполага работата с Румъния по изграждане на втори мост при Русе и магистрална връзка Гюрчево-Букурещ.
- **Четвърти приоритет** – довършване на магистрала „Струма“ по преработено трасе без тринадесет километровия тунел.
- **Пети приоритет** – скоростна Ж.П. връзка и магистрала между Русе и Варна. Това трасе ще работи едновременно като втора част от магистрала „Хемус” и като най – кратка и ефективна връзка между Дунав (еврокоридор №7) и Черно море.
- **Шести приоритет** – Ж.П. връзка и скоростен път София – Скопие. Тази връзка е както стратегическа от политическа гледна точка – подобряване на връзката между България и Македония, така и икономическа – важна част от еврокоридор №8 – връзката между Адриатическо и Черно море.  
Към този приоритет следва да добавим и откриването на две нови ГКПП между България – Македония – Симитли – Пехчево и Струмьани – Берово.
- **Седми приоритет** – автомагистрала „Черно море“, като част от Источнобалканския транспортен коридор.
- **Осми приоритет** - изграждане на скоростна Ж.П. връзка Елхово – Одрин и реконструкция на Ж.П. линията Карнобат – Синдел. Това е стратегическа линия между Турция, България, Румъния, Украйна и Русия.
- **Девети приоритет** – реконструкция и разширение на пристанищата Бургас, Варна, Русе и Лом.

Реконструкция и възстановяване на третокласната и четвъртокласна пътна мрежа. Това е особено важна задача, тъй като тя осигурява оцеляване на голяма част от малките и средни населени места и гарантира оптимално използване на цялата национална територия. Стара максима е, че територията на една държава е до там, докъдето достигат пътищата ѝ.

Основният проблем за развитието на така наречените „селски райони” е състоянието, поддръжката и развитието на второстепенната пътна мрежа. Загърбването на проблема води до тежки последствия за големи части от

националната територия, нейното обезлюдяване и на практика изключването ѝ от националното развитие.

- Разработване и държавно промотиране на национални и регионални транспортни хъбове. Успоредно с развитието на регионалната европейска и трансконтинентална транспортна инфраструктура, следва да се определят и разработят проектно местата на разполагане на интермодални терминали, трансферни складове и транспортни бази. Това ще даде допълнителна добавена стойност на използването на геостратегическото положение на България. Такива локации са София, Варна, Бургас, Русе, Лом, Стара Загора, Видин.
- Подкрепа на развитието на превозваческите, спедиторските и логистичните услуги.
- Подкрепа на развитието на дейностите, свързани с ремонт и поддръжка на транспортни средства (автомобили, вагони и локомотиви, самолети, кораби).

**Арх. Петър Диков**

