

СОФИЙСКИ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“

ГЕОЛОГО-ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ

Катедра „Социално-икономическа география“

Димитър Тодоров Димитров

**ВЛИЯНИЯ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВЪРХУ РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ НА СЕВЕРОИЗТОЧНА БЪЛГАРИЯ: СИТУАЦИОНЕН АНАЛИЗ,
ОПТИМИЗАЦИОНЕН МОДЕЛ И СРЕДНОСРОЧНА ПРОГНОЗА**

АВТОРЕФЕРАТ

**на дисертационен труд за получаването на образователната и научна степен
„Доктор“,**

01.08.02. Икономическа и социална география / Регионално развитие /

Рецензенти:

проф. д-р Нено Димов

проф. д-р Борис Колев

София, 2015

Дисертационният труд е обсъден и насрочен за защита на разширено заседание на катедра „Социално-икономическа география“ към ГГФ на СУ „Св. Климент Охридски“ , проведено на 11.12.2015 г.

Научно жури:

Председател: Доц. д-р Георги Бърдаров

Членове: Проф. д-р Нено Димов

Проф. д-р Борис Колев

Проф. д.ик.н. Христо Първанов

Проф. д-р Атанас Дерменджиев

Защитата на дисертационния труд ще се състои на 24.02.2016 г от 11.⁰⁰ часа в Конферентна зала- Ректорат на СУ „Св.Климент Охридски“ .

Материалите по защитата са на разположение на интересуващите се в деканата на ГГФ, стая 254 / северно крило/, СУ „Св. Климент Охридски“, Бул. Цар Освободител, № 15.

А. ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Актуалност на темата

През последните десетилетия проблемите, свързани с развитието на транспортната инфраструктура (ТИ) придобиват все по-голяма актуалност. Това е обяснимо и логично, тъй като тя се превръща в основен фактор, катализиращ цялостното социално-икономическо и регионално развитие. Транспортната инфраструктура е от първостепенно значение поради това, че тя има важната функция да осъществява връзката между отделните региони чрез осигуряването на обмен между тях на стокови и информационни потоци и движение на работна сила по територията. В този смисъл, транспортът като стопанска дейност се явява най-географският отрасъл с най-голямо значение за регионалното развитие, икономиката и обществения живот на страната.

Транспортната инфраструктура, от своя страна, нейното пространствено разположение, технически, технологични и функционални параметри са основните фактори, влияещи върху ефективността и ефикасността на транспортната система (ТС), върху нейното оптимално функциониране и възможности за комуникиране с другите териториални системи.

На развитието на ТИ се гледа не само като на основен компонент в развитието на ТС, но и като на главен инструмент при провеждането на регионалната политика (РП). Поради това чрез изследването и разкриването на влиянията от развитието на ТИ върху регионалното развитие в много голяма степен биха се избегнали възможностите за насочване на обществен ресурс за изграждането на инфраструктурни обекти с ограничен и съмнителен регионален ефект.

Такъв вид научни изследвания са важни и от социално-икономически, и от финансов аспект, тъй като изграждането на значими транспортни инфраструктурни обекти се обезпечават с голям финансов ресурс, а периодът на фондоотдаване на тези дълготрайни материални активи (ДМА) е твърде дълъг (30-50 г.), в резултат на което инвестиционният процес е доста сложен от гледна точка на синхронизирането и стиковката на интересите в него: обществени, частни корпоративни и др.

По тази причина развитието на транспортната инфраструктура е един от най-ефикасните инструменти за постигането на рационален регионален модел за устойчиво и балансирано развитие в дългосрочен план.

Като такъв той трябва да се използва и прилага в съчетание с други политики и подходи: комплексната социално-икономическа политика в страната, политиката за развитието на земеделието и агробизнеса, както и другите секторни политики по територията.

По този начин при тяхното синхронизиране в отделните региони на страната ще се генерира синергетичен ефект за територията.

Пространственото развитие на транспортната инфраструктура и формирането на рационален регионален модел са важен фактор за минимизирането на негативните ефекти от вече формираните регионални диспропорции по националната територия. В този смисъл тя е и важен инструмент и за провеждането на преференциалната регионална политика по отношение на необлагодетелстваните територии в страната.

Изборът на темата за развитието на ТИ на територията на Североизточна България (СИБ) и нейните влияния върху регионалното развитие не е случаен. Този избор е продиктуван от специфичното място, което заема тази територия в географското пространство на страната, и от динамиката на пространственото развитие и функции на локализираната по нейната територия транспортна инфраструктура в резултат на геополитическата и икономическата преориентация на страната, протичаща през последните повече от две десетилетия.

В резултат на геополитическата, социално-икономическата и идеологическата обвързаност на България в продължение на четири десетилетия до 1990 г. с бившия Съветски съюз на територията на СИБ беше изградена значима като инвестиции в ДМА и с важно функционално значение и параметри транспортна инфраструктура. В резултат на тази геополитическа и икономическа преориентация през последните две десетилетия голяма част от нея не се използва ефективно. В още по-малка степен тя се използва като фактор в регионалното развитие на СИБ.

В същото време динамиката в геополитическото положение на територията на СИБ при определени условия би могла да се превърне в един от факторите за нейния икономически растеж, а и на страната като цяло.

Нейната територия, поради спецификата на транспортно-географското си положение има потенциалните предпоставки най-бързо и рационално да се вгради в общоевропейското транспортно пространство.

Няма друг регион от националната територия, който по-бързо и ефективно да покрие изискванията и да постигне целите и приоритетите, залегнали в Европейската транспортна стратегия с времеви хоризонт до 2050 г.

Територията на СИБ е най-подходяща за развитието на интермодалните превози чрез развитието на интелигентни транспортни системи и съвременни компоненти на транспортната логистика.

Развитието на транспортната мрежа на територията на СИБ е обект на научни изследвания още от началото на 50-те години на ХХ в. Тези изследвания са извършвани обаче в една коренно различна обществено-икономическа среда, в условията на планово-централизирано развитие на икономиката и използване на

методическия инструментариум на линейната наука и прогнозиране. В по-голямата си част тези изследвания са насочени към изясняване на значението и техническите параметри на някои транспортни инфраструктурни обекти и ролята на транспорта и транспортния фактор в стопанското и демографското развитие на селищата в нея.

Поради това необходимостта от провеждането на научни изследвания за влиянията и рефлексите на ТИ върху регионалното развитие на тази територия при новите социално-икономически условия и геополитически реалности е очевидна.

Обект на изследване в настоящия труд е пространственото развитие на транспортната инфраструктура (нейните точкови и линейни елементи), както и формите на териториална организация на транспорта на територията на СИБ.

Териториалния обхват на изследването не е избран случайно. Считаю, че географската общност трябва да отстоява последователно своите научни тези по проблемите, както на интегралното така и на целевите и отрасловите районираня на територията на страната.

За териториален обхват на СИБ приемаме територията на Североизточния Придунавски и Североизточния Приморски социално-икономически район съгласно социално-икономическото райониране на България от 1989 г. (География на България, С., БАН, 1989). Обосновка на териториалния обхват, географската идентичност и функционалната обвързаност на СИБ правим в самото изследване.

Територията на СИБ представлява значителна част от целия демографски и териториално-устройствен потенциал на нашата страна. На нея живее приблизително 1,5 млн.д. или 20,5 % от населението на България, територията и е приблизително 23 хил км² или 21 % от цялата и на нея е развита 21,4 % дължината на РПМ.

Аспект на изследването са факторите за пространственото разположение, динамиката в развитието и функционалната обвързаност на ТИ на територията на СИБ и използването им като инструменти при провеждането на регионалната политика и стопанската активизация на територията.

Целта на изследването е: обосновка и предлагане на регионален модел за пространствено развитие на ТИ на територията на СИБ, влияещ за постигането на устойчиво и рационално регионално развитие.

Задачи на научното изследване. В хода на изследването бяха решени следните основни задачи:

- Извършване на литературен обзор на научните изследвания, посветени на изследване на транспортната система, транспортната мрежа, транспортната инфраструктура и регионалното развитие на СИБ.

- Извършване на емпирични регионални проучвания на транспорта и ТИ на територията на СИБ.

- Набиране на статистическа информация за социално-икономическото, инфраструктурното и регионалното развитие на СИБ.

- Адаптиране и унифициране на набраната статистическа информация за целите на научното изследване.

- Провеждане на беседи с представители на местните органи на държавната власт от изследваната територия .

- Оценка и анализ на факторните влияния върху формирането на пространствения модел на транспортната инфраструктура в СИБ.

- Изясняване и доказване ролята на транспортната инфраструктура като един от инструментите за постигането на териториален синергетичен ефект при провеждането на регионалната политика.

- Оценка на значението на законово-нормативната база в страната като предпоставка за инфраструктурното и регионалното развитие на изследваната територия.

- Оценка на значението на планово-нормативната база и някои програми на ЕС като предпоставка за инфраструктурното и регионалното развитие на страната и в частност на изследваната територия.

- Картографско представяне на използваната емпирична и статистическа информация.

- Разработка на методика за изследването.

- Разработка на дисертационния труд.

Методи на научното изследване

В процеса на научното изследване, през различните негови етапи беше използван широк инструментариум от научни методи, по важните от които са следните: метода на регионалните изследвания и наблюдения, метода на многофакторния анализ и синтез, методи на нелинейния научен анализ, метода на функционалната типология и категоризация, индексния метод, картографския метод, историческия метод, математически и статистически методи, метода на SWOT-анализ, STEP-анализ, метода на литературния обзор и др.

Обективни и субективни трудности в процеса на изследването

В хода на научното изследване бяха срещнати и редица трудности, произтичащи преди всичко от спецификата на самото изследване и липсата на разработени методики и подходи за разкриване механизмите на влияния на ТИ върху регионалното развитие, поради обстоятелството, че това е една нова научна проблематика, която ще се развива и разработва в перспектива.

Определени трудности произтекоха и от обстоятелството, че регионалната статистика в страната има редица слабости и несъвършенства, произтичащи най-вече

от обстоятелството, че тя използва твърде ограничен набор от статистически показатели и индикатори, които отчитат и описват развитието и функционалните параметри на транспортната инфраструктура. Много често тези използвани показатели са твърде общи, разнопосочни и генерализирани, както и отчитани до сравнително високи териториални равнища (области и общини), което създава обективни трудности за извършването на по-детайлни регионални проучвания.

Разработката на дисертационния труд е резултат от дългогодишни научни изследвания на автора в сферата на географията на транспорта и регионалното развитие на България, като научен сътрудник в Географския институт при БАН, старши експертен съветник в Комисията по регионална политика и местно самоуправление към 39-то НС и преподавател в катедра „Социално-икономическа география” при ГГФ на СУ ”Св. Климент Охридски”. Във всички тези научни и законодателни институции съм работил в конструктивна творческа среда, което оценявам много високо за развитието ми като специалист в сферата на географската наука и РР. Контактите ми и творческата работа с всички колеги, с които съм работил в тези структури, са допринесли в голяма степен за моето професионално развитие

Структура на дисертационния труд

Дисертационният труд е в обем от 223 страници и се състои от увод, шест глави и заключение. Отделно са дадени приложенията и списъка с използваната литература: 118 заглавия на кирилица, 3 на латиница и 7 електронни адреса от интернет. Дисертацията съдържа: 13 таблици и 32 карти.

Публикации, свързани с дисертационния труд

Димитров, Д. Икономгеографски проблеми на Русенския транспортен възел. – Проблеми на географията, кн.3, 1993.

Димитров, Д. Възможности за усъвършенстване на транспортно-икономическите връзки в Североизточна България. – В: Сб. География, София, 1996.

Димитров, Д. Варненският транспортен възел: фактор за стопанската активизация на контактната зона „суша-море” на Българското Черноморско крайбрежие. - Проблеми на географията, кн.3, 1996.

Димитров, Д. Икономгеографска оценка на вариантите за изграждане на втори мост в българо-румънския участък на р. Дунав. – Проблеми на географията, кн.2, 1999.

Димитров, Д. Цели и принципи на инфраструктурната транспортна политика на България. – В: Сб. Географията вчера, днес, утре, София, УИ „Св.Кл. Охридски”, 2004, 267-272.

Димитров, Д. Влияния на геополитическите трансформации върху пространственото развитие на транспортната инфраструктура в Североизточна България – В: Сб. Четвърта международна научна конференция „Географски науки и образование“, Шумен, 2016 (под печат)

Б. Съдържание на дисертационния труд

Увод

В увода е изяснена актуалността на темата. Дефинирани са обекта и аспекта на изследването. Формулирана е целта на изследването и са посочени основните задачи, решени в процеса на научното изследване. Посочени са основните научни методи приложени в изследването, както и обективните трудности, срещнати в процеса на изследването.

Глава. I. ОБОСНОВКА НА ГЕОГРАФСКАТА ИДЕНТИЧНОСТ И ОЦЕНКА НА ФАКТОРИТЕ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ ФУНКЦИОНАЛНАТА ОБВЪРЗАНОСТ НА СЕВЕРОИЗТОЧНА БЪЛГАРИЯ

В Глава I е направена обосновка на географската идентичност и функционалната обвързаност на територията на Североизточна България. Направена е оценка на водещите фактори за нейната стопанска консолидираност и единтичност.

На пръв поглед територията на Североизточна България се характеризира с висока степен на териториална неопределеност. В действителност едва ли има друг географски регион в страната, който да има такава висока степен на стопанска консолидираност и функционална обвързаност като територията на СИБ. Дори откъсването на част от нея (Южна Добруджа) за 27-годишен период (от 1913 г., съгласно клаузите на Букурещкия и Лондонския мирни договори след Балканската и Междусъюзническата война и препотвърждаването на този акт от Ньойския договор / 27.11.1919 г. / след Първата световна война и връщането ѝ към националната територия в резултат на Крайовската спогодба / 07. 09. 1940 г.) не е успяло да се отрази върху нейната стопанска и културна единтичност.

Най-аргументирана и логична научна обосновка за стопанската консолидираност и функционалната обвързаност на Североизточна България е направена в интегралното социално-икономическо райониране на България от 1989 г. (География на България, т. 3, Физико-географско и социално-икономическо райониране, С., БАН, 1989). Независимо че съгласно това райониране нейната територия попада в два отделни интегрални социално-икономически района – Североизточен Приморски и Североизточен Придунавски. Те са близки по отношение на стопанската си специализация в рамките на националното стопанство и участието им в международното разделение на труда и в макрорегионален мащаб обективно биха

могли да се възприемат като един географски цялостен и стопански консолидиран макрорегион.

Протичащите през последните повече от две десетилетия регионални трансформации по националната територия се отразяват и на региона на СИБ. От най-голямо значение за промяната в демографския и социално-икономическия потенциал на нейната територия е драстичното намаляване на демографския потенциал на селищата и устойчивата депопулация в нейната северозападна и западна част.

Най-показателен пример в това отношение е гр. Русе, населението на който намалява от 212 000 д. към 1989 г. на приблизително 150 000 д. към 2012 г., като по този показател е изместен трайно от гр. Бургас – 214 000 д. към 2012 г. (по данни на НСИ). Значителен спад в демографския се отчита и при други градове в изследваната територия: Силистра, Разград, Търговище, Шумен, Добрич.

Още по-неблагоприятни са демографските процеси в по-малките градове и селата на СИБ.

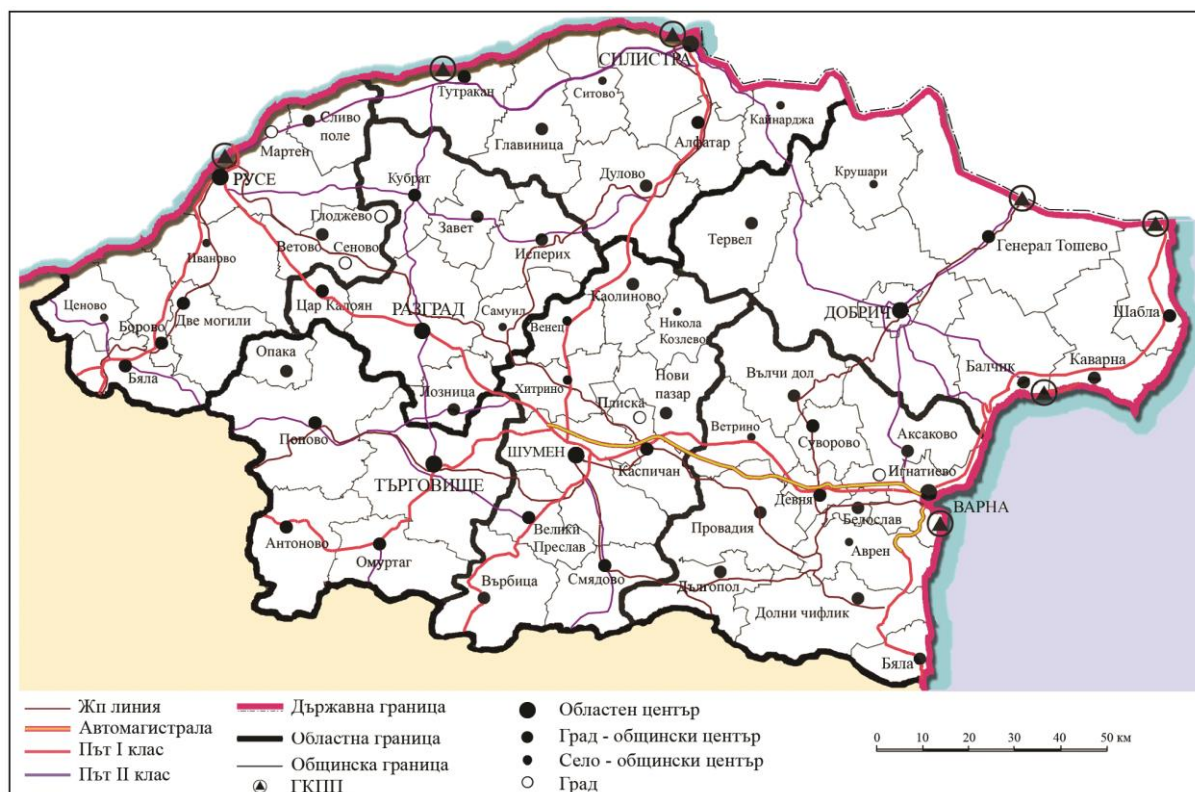
Тези неблагоприятни демографски тенденции не са прецедент и в национален мащаб. Те са характерни в още по-голяма степен и за други географски региони на страната. Като цяло са крайно неблагоприятни, тъй като оказват негативни влияния върху социално-икономическото развитие на региона на СИБ, но не рефлектират върху нейната стопанска специализация, географска цялост, регионална консолидираност и културна едентичност.

Поради тези й характеристики при почти всички интегрални социално-икономически районираня на страната (Бешков, 1934; БАН, 1961; Маринов и др., 1953, и др.) Североизточна България е възприемана като цялостен, стопански компактен и функционално обвързан географски регион на страната.

При извършваните административно-териториални устройства и деления на страната територията на СИБ също е възприемана като стопански и географски консолидирана и административната й подялба на две области (Придунавска Добруджа и Приморска Добруджа) е извършвана повече по културно-исторически и формално-статистически критерии с оглед постигането на относителен териториално-устройствен и демографски паритет на административно-териториалните единици (АТЕ) в страната, отколкото на ясно диференцирани в стопанско отношение и пространствено детерминирани области.

В тази глава е направен анализ и оценка на транспортно-функционалната и стопанската обвързаност на територията на Североизточна България. Това е региона в България при който пространственото развитие на ТИ има най-голямо влияние и върху стопанската обвързаност на цялата и територия. Това в голяма степен е повлияно и от относително еднородният географски фундамент на нейната територия.

Липсата на съществени орографски бариери създава допълнителни предпоставки за постигането на сравнително пропорционален пространствен модел за развитието на транспортната инфраструктура по нейната територия. / Фиг. 1. /



Фиг. 1. Териториален обхват и пространствено развитие на транспортната мрежа в Североизточна България

Пространственото развитие на ТИ в голяма степен оказва влияние и върху стопанска специализация и консолидираност на нейната територия. Тя се допълва и от устойчивата и във времето стопанска специализация в земеделието и агробизнеса на първо място в сферата на зърнопроизводството. Водещи фактори за това са природните условия и преди всичко почвения фонд и неговото естествено плодородие.

Основните изводи от направения анализ в тази глава са следните:

- територията на СИБ се характеризира с висока степен на стопанска консолидираност и идентичност в мащабите на националното географско и икономическо пространство
- в резултат на това тя представлява един обособен стопански район
- развитието на ТИ в перспектива допълнително ще засилва стопанската обвързаност и ще консолидира отделните му части

Глава II. ОСНОВНИ ПОНЯТИЙНО-ТЕРМИНОЛОГИЧНИ И ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧНИ ВЪПРОСИ ПО ПРОБЛЕМИТЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ

Глава II е теоретична. В нея са дефинирани и изяснени основните категории при транспортната география и ТИ, както и тези, свързани с регионалното развитие и регионалната политика.

Транспортно-географското положение е основна категория в Географията на транспорта. То е подкатегория на по-обхватната категория в географията – *географско положение*.

Транспортно-географското положение е: отношението на дадена територия, район, териториална единица, административно-териториална единица или друг географски обект спрямо значими транспортно-инфраструктурни обекти (транспортни коридори, автомагистрали, автомобилни пътища, железопътни линии, летища, пристанища, протоци, проливи, плавателни реки, плавателни канали, тръбопроводи, петролни и газови терминали, контейнерни терминали и т.н.). То не трябва да се схваща само и единствено като териториално отстояние до тях, а преди всичко като степен на изграденост на връзките, степен на функционална транспортна обвързаност с тях и осигурени възможности за надежден транспортен достъп до тях. В близкото минало в научната литература по транспортна география, като водещ критерий за „благоприятността“ на транспортно-географското положение се считаше критерият за териториалното отстояние на географския обект до тази транспортна инфраструктура или до естествени транспортни обекти.

ТИ е най-значимата като оценка на ДМА в стойностно изражение в състава на цялата инфраструктура. Тя е онази част от ДМА в транспорта, които не участват пряко в извършването на транспортните услуги, но без тяхното наличие, поддръжка, техническо развитие и технологично усъвършенстване те или биха били с много ниско качество, или биха били напълно невъзможни. ТИ се състои от две функционални типологични групи: линейна и точкова.

Линейната включва отделните автомобилни пътища (автомагистрали, първокласни, второкласни и третокласни пътища, пътища от общинската пътна мрежа), жп линии, линии на тръбопроводния транспорт и др.

Точковата включва жп гарите, автогарите, летищата, пристанищата, петролните и газовите терминали, контейнерните терминали, товарните естакади и др.

Формите на териториална организация в транспорта представляват пространствени технологично-функционални съчетания върху определени участъци от

ТМ, в и чрез които се осъществява взаимодействието между отделните видове МТ и комуникирането между ТС, от една страна, и отраслите на материалното и нематериалното производство, обслужващата сфера и общата схема на разселване на населението, от друга. Те се различават по своите функции, степен на технологична обвързаност и съподчиненост, йерархичност и таксономичен ранг.

В зависимост от регионалното си значение, степента на техническа изграденост и функционална обвързаност формите на териториална организация в транспорта имат следния йерархичен порядък:

1. транспортен пункт (ТП);
2. транспортен център (ТЦ);
3. транспортен възел (ТВ);
4. транспортен район (ТР).

В зависимост от функциите, които изпълняват, се разделят на две основни групи: елементарни и сложни. Към елементарните се отнасят транспортният пункт и транспортният център, а към сложните – транспортният възел и транспортният район.

Транспортният пункт (ТП) представлява елементарна форма на териториална организация в транспорта. В транспортните пунктове се формират и заглъхват всички товаро- и пътничкопотоци по територията. Това са отделните жп гари, автогари, пристанища, летища, естакади, контейнерни терминали, петролни терминали и др. Те се характеризират с относителна неустойчивост във времето и пространството. Могат да съществуват и функционират както самостоятелно, така и като подсистема (технически компоненти) на по-висши форми на териториална организация в транспорта: ТЦ, ТВ и ТР.

Транспортните пунктове са в пряка зависимост от икономическата конюнктура и стопанската активност на обслужваната от тях територия. При промяна на икономическата конюнктура и стопанска активизация на обслужваната от тях територия те биха могли да се трансформират в по-висши форми на териториална организация в транспорта: ТЦ и в ТВ, и обратно - при спад в стопанската активност на транспортно гравитиращата към тях територия, ликвидирането на дейността на стопански обекти, които обслужват, те могат дори да престанат да съществуват.

Транспортният център (ТЦ) се формира при пресичането на две магистрални линии между един или два вида транспорт, между които не съществуват технологични връзки и взаимодействие или те са в начален стадий на формиране и развитие. Обикновено ТЦ са разположени в малки или средноголеми градове или в прилежащите до тях територии. Те са относително по-устойчиви във времето и пространството. При определени условия – икономическа активизация на обслужваната от тях територия или промяна в пространствената конфигурация на ТМ, те могат да прераснат и да се трансформират в ТВ.

Транспортният възел (ТВ) е основна и висша форма на териториална организация в транспорта. Формира се при пресичането на три или повече линии от два или повече вида магистрален транспорт, между които се осъществява технологично взаимодействие. Те са основните, опорни „стълбове“ на транспортната мрежа. Чрез тях се осъществява пренасочването на товари и пътници от един към друг вид магистрален транспорт и от едни географски направления към други. Те изпълняват товаро-образуващи, пътничко-образуващи, товаро-поглъщащи, пътничко-поглъщащи, товаро-разпределителни и пътничко-разпределителни функции. Според величината на осъществявания в тях товаро- и пътничкооборот, степен на инфраструктурна наситеност, функционална обвързаност и териториален обхват на обслужваната от тях територия те биха могли да се категоризират в типологични групи от различен териториален и функционално-йерархичен ранг.

Транспортният район (ТР) е най-висшата форма на териториална организация в транспорта. Той се формира върху определена територия и се характеризира с по-голям обем на транспортната дейност, с по-голяма гъстота на ТМ (жп, автомобилна, вътрешни водни пътища и др.), с по-голяма териториална наситеност с по-низши форми на териториална организация в транспорта (ТВ, ТЦ и ТП), с по-голяма концентрация на транспортна инфраструктура върху единица площ в териториалния обхват на района, отколкото в териториите извън него. Границите на ТР са имагинерни във времето и пространството.

Някои автори (Кръстев, 1982; Апостолов, 1990, 1995) разграничават като отделна форма на териториална организация в транспорта **транспортният комплекс**, който според своите функции представлява междинно звено между транспортния възел и транспортния район. В зависимост от доминиращите в тях функции те ги поделят на промишлено-пристанищни и пристанищно-промишлени комплекси.

По своите териториално-устройствени и функционални параметри, според мен, те по-скоро представляват интегрални териториално-производствени съчетания между транспорта и промишлеността и влизат във функционалните параметри на ТВ.

Разглеждайки формите на териториална организация в транспорта като основни елементи при формирането и функционирането на транспортната система, е необходимо изясняването и на някои други основни категории, свързани с нейното развитие и функциониране. Такава категория е *хинтерландът*. Той представлява онази част от задземието на дадено пристанище, където се формира товарната маса, преминаваща през пристанището и транспортирана към партниращите пристанища, и където заглъхват товаро- и пътничкопотоците, идващи от партниращите пристанища и преминаващи през конкретното пристанище. По отношение на териториалния си обхват хинтерландът е променлив във времето и пространството, като функционира

на принципа на пулсацията и е функция на транспортната дейност, техническите и технологични характеристики и функционалните параметри на самото пристанище. Когато инфраструктурната изграденост и наситеност на пристанището нарастват, тогава нараства и териториалният обхват на неговия хинтерланд и се удължава вектора на транспортно-гравитационното влияние на пристанището. Обратно, когато дадено пристанище във времето в резултат на действието на определени фактори се маргинализира в инфраструктурно отношение, тогава пространствено се свива и неговият териториален обхват. От друга страна, съществува и обратна връзка – степента на икономическа активност на хинтерланда определя обема на товарооборота и степента на инфраструктурна изграденост на самото пристанище.

Друг структурен елемент, функционално обвързан с хинтерланда, е *форландът*. Той се формира в териториалния обхват на задземието на партниращото (кореспондиращото) пристанище, т.е. представлява неговия хинтерланд.

Изяснявайки мястото на формите на териториална организация в транспорта, следва да изясним и някои категории, резултат от тяхното технологично взаимодействие и пространствена обвързаност. Такива са интермодалните (комбинирани) превози и логистичните центрове.

Интермодалните (комбинирани) превози представляват съвременно високотехнологично направление в транспортните технологии при превоза на товари и пътници, при което за превоза на един и същ вид товар или пътници от един район до друг се използват различни видове магистрален транспорт (жп, автомобилен, воден, въздушен, тръбопроводен) с цел минимизиране на транспортните разходи, скъсяване на превозното време, повишаване сигурността и качеството на транспортните услуги.

Логистичните центрове представляват съвременни високо технологични центрове, обслужващи големите транспортни възли. Техните функции се коренят в самата приложна същност на науката логистика, чийто предмет е управлението на материалните и информационните потоци. Те се местоустановяват и изграждат на отделна обособена територия (работна площадка) с цел безконфликтно осъществяване на транспортната дейност и комуникирането между транспортната и другите териториални системи. Изграждането им и увеличаването на техния брой се ускорява и от изчерпването на териториално-локализационния потенциал на големите градове в резултат на прекомерното антропогенно и техногенно натоварване на територията като резултат от ускорената урбанизация в съвременния свят. Поради това логистичните центрове се изнасят извън територията на големите градове с оглед на безконфликтното управление на транспортните потоци.

Броят на логистичните центрове в света непрекъснато нараства. В Европа техният брой днес е над 40, а в САЩ е двойно по-голям. Ускорено нараства броят им и в другите региони на икономически растеж на планетата – Япония, Китай, Русия, Южна и Югоизточна Азия, Латинска Америка и др.

Тези форми на териториална и функционална организация на транспорта са основните звена на ТС.

Комбинираните превози и изградените логистични центрове са основните структурни звена и функционални компоненти на формиращите се и функциониращи все повече на брой сухоземно-водни транспортни системи. Пространственото развитие на тези сухоземно-водни ТС се ускорява в световен мащаб поради все по-големия обем товари между отделните икономически макрорегиони и центрове на икономически растеж. Тяхното развитие се стимулира и от постоянния стремеж в световната транспортна практика за минимизиране себестойността на транспортните услуги при товарните превози и разширяване на възможностите на транспортните технологии за адаптирането на подвижния състав към изискванията на превозваните товари. Същността на сухоземно-водните ТС е в технологичното и функционалното обвързване на отделните видове сухоземен транспорт (жп, автомобилен, тръбопроводен) с видовете магистрален воден транспорт (речен, езерен, морски, океански) при превозването на едни и същи товари в различна географска среда.

Територията на СИБ има уникални предпоставки от гледна точка на транспортно-географското си положение и природни характеристики за развитие на съвременни високотехнологични сухоземно-водни ТС, осигуряващи транспортирането на обемни товари между най-голямото европейско пристанище Ротердам (Нидерландия), чрез плавателния канал Рейн-Майн-Дунав към пристанищни комплекси (ПК) Русе и Силистра, и обвързването със сухоземния магистрален транспорт в СИБ – Варненския ПК през Черноморския басейн за Кавказкия регион, Средна Азия и Далечния Изток. Другата такава потенциална възможност за развитието на такива ТС е при инфраструктурното развитие на трасето на 8-ми еврокоридор и използването на Варненския ПК като основен структурно-функционален елемент по него в източната част на Балканския регион за транспортирането на товари от Южна Европа (Франция, Италия, Испания, Адриатика и през Балканския полуостров за постсъветското пространство – Русия, Украйна, Казахстан, Средна Азия).

Транспортната система представлява организационна съвкупност от формите на териториална организация в транспорта, ТИ (линейна и точкова), подвижния състав и структурите за тяхното управление в тяхната функционална взаимовръзка.

Националната транспортна система (НТС) на България е част от европейската. Породи това при своето перспективно пространствено, технологично и функционално развитие тя следва да приеме принципите и да преследва реализацията на целите и изпълнението на приоритетите в развитието на Европейската транспортна система (ЕТС). Регионалните транспортни системи в страната са подсистеми на НТС. Те са пространствено, технологично и функционално обвързани с нея, поради което при тяхното развитие трябва да се изхожда от целите и приоритетите, залегнали в Националната транспортна стратегия на страната. В същото време при развитието на регионалната ТИ и изпълнението на тези цели и приоритети задължително трябва да се търси генериране на позитивен регионален ефект за територията и регионите, където ще бъде изградена и ще функционира в перспектива тази ТИ. По този начин ще се генерира позитивен регионален ефект за територията, който ще се мултиплицира напред във времето. Така развитието на ТИ по територията ще се превърне във важен инструмент при провеждането на регионалната политика в страната.

Регионалното развитие представлява: съчетание на модели, подходи, управленски практики и политики, осигуряващи хармонично и балансирано развитие на отделните региони по територията на дадена страна или конкретен регион, което да осигурява равнопоставен достъп на населението по тази територия до обществените фондове и ресурси с цел постигането на оптимални условия за икономическо развитие, повишаване на социалния стандарт и качеството на живот на населението в тези региони.

Регионалната политика представлява такова съчетание на отделните секторни политики по определен функционален алгоритъм върху определена територия, което да генерира положителен синергетичен ефект за тази територия, изразяващ се в: подобряване параметрите на социално-икономическата среда (създаване на трудова заетост, повишаване на доходите, социалния стандарт и качеството на живота на населението на тази територия), подобряване на техническите, технологичните и функционалните параметри на инфраструктурата и екологичните характеристики и показатели на територията.

Регионалната политика има ясно изразен надведомствен характер. Тя не представлява механичен сбор от отделните секторни политики на определена територия, а прилагането им по точно определен функционален алгоритъм с генерирането на положителен синергетичен ефект за населението на тази територия. Философията на РП се изразява в създаването на функционални механизми за приближаването на централната власт до гражданите за ефикасно и оперативно решаване на техните проблеми.

Регионалното прогнозиране е от много важно значение в цялостния процес на планирането и програмирането на регионалното развитие в страната. То представлява

научен процес по предвиждане и разкриване на закономерностите, процесите и тенденциите в регионалните системи и тяхното отражение и влияния върху бъдещето им развитие. Най-често регионалните системи нямат механизми и ресурси да въздействат върху тези влияния, а трябва да се адаптират към външната за тях среда. Обект на научно прогнозиране много често са процеси и тенденции, вътрешни за дадена регионална система: например демографските процеси и тенденции в нея, влиянията в динамиката на работната сила и др. върху инвестиционния потенциал на територията и т. н. Прогнозирането на тези процеси и тенденции е от много важно значение за РП на страната и за управлението на процеса на РР, тъй като чрез разработката и предлагането на регионални прогнози на органите, оторизирани да провеждат РП в страната, се осигурява възможността чрез определени политики да се въздейства върху неблагоприятните процеси в РР на страната преди те да са се състояли. Това дава възможност да бъдат предотвратени или минимизирани редица негативни ефекти в регионалното развитие на страната.

Сложното динамично и нелинейно развитие на световната икономика като цяло и високата му степен на стохастичност прави процеса на прогнозиране твърде сложен. Ползването на класическите методи на линейния анализ и прогноза в новите икономически и геополитически условия и баланси не дават надеждни научни прогнози, на които да се базира вземането на управленски решения.

Разработването на научна методика за изследване и разкриване на влиянията от развитието на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие на страната има важно теоретико-методологично и практико-приложно значение

Методика на научното изследване

В настоящото научно изследване е приложена методика, разработена от автора. Тя се базира на нелинейния многофакторен научен анализ и синтез и доказването на синергетичен регионален ефект при пространственото развитие и функционалното обвързване на ТИ на територията на СИБ. Нейните главни акценти са следните:

1. Извършен е ситуационен анализ на състоянието на пространствената структура на ТИ на територията на СИБ:

- направена е оценка на нейната функционална обвързаност и йерархична съподчиненост;
- разкриват се пространствените зони на влияние на линейната ТИ върху динамиката и пространственото развитие на селищната мрежа и мобилността на работната сила по изследваната територия;
- прави се оценка на рефлексите на линейната ТИ върху формирането на транспортно-урбанистични оси по територията;

- прави се оценка на влиянията на пространственото развитие на линейната ТИ върху динамиката на териториалното разположение на ДМА на територията на СИБ;
- направена е оценка на влиянията на точковите обекти на ТИ (пристанища, граждански летища, опорни жп гари, контейнерни терминали и други точкови ТИ обекти);
- направена е оценка на влиянията на формите на териториална организация в транспорта (ТВ и ТЦ) и е извършена йерархично-функционалната им категоризация;
- разкрит е транспортно-гравитационният потенциал на формите на териториална организация в транспорта на изследваната територия и е анализирана степента им на влияние върху регионалното развитие на СИБ;
- направен е анализ на досегашната транспортна и регионална политика по отношение на изследваната територия и е разкрита взаимовръзката между тях и отделните секторни политики в СИБ;
- направена е оценка на реализираните ТИ проекти от регионално значение на изследваната територия от гледна точка на тяхната ефективност;
- направена е типология на АТЕ (области и общини) на територията на СИБ от гледна точка на тяхната транспортна осигуреност, степен на инфраструктурна наситеност, както и степен на транспортната им достъпност и обвързаност с транспортни обекти от регионално значение.

2. Извършен е анализ и прогноза на факторните влияния при формирането на пространствената структура на ТИ и ТМ на територията на СИБ.

Оценката на степента на влияние на отделните фактори е извършено в два аспекта:

- влиянието им досега по отношение на така формираната пространствена структура и функционална обвързаност на ТИ на територията на СИБ;

- прогнозна оценка за перспективните влияния на тези фактори върху развитието на ТИ и степента на нейната функционална обвързаност.

Прави се анализ на водещите фактори при развитието, териториалното разположение и функционалната обвързаност и съподчиненост на ТИ на територията на СИБ:

а/ геополитическото положение на изследваната територия. Този фактор е оценен в следните му аспекти:

- влияния върху генезиса на ТМ и основните ТИ обекти по територията на СИБ;
- извършена е оценка на влиянието на този фактор върху настоящите функционални параметри и степента на ефективно използване на тази ТИ;

- направена е прогноза за степента на влияние и рефлексите на геополитическото положение на територията върху перспективното развитие на ТИ и нейното отражение върху регионалното развитие на СИБ.

б/ направен е анализ и оценка на транспортната политика на България, нейната връзка с провежданата в страната РП и РР и в частност РР на СИБ.

- направен е анализ и оценка на основните акценти в ТП на ЕС и нейните влияния върху РТП на България и в частност на региона на СИБ и нейните рефлексии върху РР.
- направена е оценка на влиянието на природо-ресурсния потенциал на територията на СИБ и неговата степен на влияние върху териториалното разположение на ТИ в региона. Оценено е влиянието на:

- основните локалитети на *полезни изкопаеми* по територията.

Направена е оценка на тяхното перспективно значение за стопанското развитие на изследваната територия и влиянията им върху динамиката в развитието на ТИ при тяхната бъдеща експлоатация и въвличането им в стопанския оборот на региона.

- влиянията на *релефа* като катализиращ и лимитиращ фактор за развитието на транспортната структура и нейното териториално разположение.
- влиянията на *климатичните фактори* върху развитието на транспортната инфраструктура (преди всичко върху линейната).

Акцентът при отчитането на тези влияния е поставен върху оценка на степента на влияние на неблагоприятните климатични явления (снегонавявания, обледеняване на електропреносната мрежа, мъгли, поледици и др.), предопределени от природно-географското положение на изследвания регион и специфичните метеорологични ситуации, характерни само за територията на СИБ.

- влиянията на *хидрографската мрежа и водните басейни* върху териториалната локализация на ТИ по територията на СИБ.
- влияния на *почвения фонд* на СИБ върху степента на развитие и пространственото разположение и конфигурация на ТИ.
- влиянията на *естествената растителност и животинския свят* върху териториалното развитие на ТИ в региона и степента на антропогенна натовареност на територията.

3. Обоснован е оптимизационен модел за устойчиво пространствено развитие на транспортната инфраструктура в СИБ. Той се базира на :

- отчитането на синергетичните влияния от комплексното действие на различни фактори при развитието и функционирането на ТИ на територията на СИБ;
- отчитането на тенденциите в развитието на ТИ в ЕС и в света;
- отчитането на тенденциите в регионалното развитие на страната и в частност на СИБ;
- формирането на устойчив и балансиран модел за регионално и местно развитие (на областите и общините на територията на СИБ);

- направен е SWOT анализ, разкриващ сравнителните преимущества на развитието на ТИ на територията на СИБ като цяло, и на основните форми на териториална организация в транспорта (ТВ и ТЦ) при развитието на ТИ в областите и общините на територията на СИБ;

- направен е STEP-анализ за перспективните влияния на ТИ върху регионалното и локалното / местното / развитие в СИБ;

- направена е прогнозна оценка на рефлексите върху регионалното развитие на СИБ при възприемането и практическата реализация на предлагания регионален и функционален модел на ТИ на изследваната територия;

- направена е прогноза за регионалното развитие на СИБ при вероятностното развитие на транспортната и инфраструктура;

- извършена е обосновка и оценка на регионалната ефективност на големите ТИ проекти на територията на СИБ;

- анализирани са влиянията на ТИ върху валоризацията на транспортно-географското положение на СИБ;

- разкрити са влиянията на благоприятното транспортно-географско положение върху териториалната локализация на значими ТИ обекти;

- анализирано е влиянието на законово-нормативната база за реализацията на ТИ проекти по територията на СИБ;

- анализирано е лимитиращото влияние на защитените територии върху развитието и пространственото разположение на ТИ на територията на СИБ (защитените в екологично отношение и намиращите се под специален режим територии);

- анализирана и оценена е степента на адаптираност на локализираните ТИ обекти към вече функциониращи стопански и транспортни обекти по територията на СИБ

4. Разкриване на степента на влияние на линейната транспортна инфраструктура върху територията на СИБ – индекс на транспортна наситеност и индекс на транспортна обезпеченост:

- зона на пряко влияние;

- зона на индиректно влияние;

- зона на косвено влияние.

5. Разкрити са влиянията на транспортно-гравитационния потенциал на формите на териториална организация на транспорта на територията на СИБ:

- *Транспортни възли*: функционална типология и транспортно-гравитационно влияние върху територията. Типологията на ТВ на територията на СИБ е извършена според техните функции, йерархичен ранг и влияния върху регионалното развитие.

- *Транспортни центрове*: функционална типология и йерархичност от гледна точка на РР. Типологията на ТЦ на територията на СИБ е извършена според техните функции, йерархия и влияния върху регионалното и локалното развитие.

6. Направена е оценка на влиянията на ТИ върху РР и ЛР на областите и общините на територията на СИБ по отношение на:

- индекс на транспортна наситеност на ЕТЕ (области и общини) на територията на СИБ;

- индекс на транспортна обезпеченост на АТЕ (области и общини) на територията на СИБ;

- степен на инфраструктурна изграденост, транспортна обезпеченост, пространствена наситеност и функционална обвързаност.

7. Направена е обосновка на рационален регионален модел за устойчиво развитие на транспортната инфраструктура на територията на СИБ.

8. Направена е прогноза за влиянията във времето на този модел върху регионалното развитие на СИБ.

9. В заключението са направени основните изводи, които обективно се налагат в процеса на научното изследване.

Основните изводи от тази глава са следните:

- изясняването на смисъла и съдържанието на основните категории в Географията на транспорта и транспортната инфраструктура има важно теоретично и практико-приложно значение;

- разкриването на влиянията на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие на територията е от много съществено значение за провеждането на ефективна и рационална регионална политика.

- транспортната система на една територия е сложен комплекс от функционални съчетания на линейните и точковите обекти на транспортната инфраструктура.

- транспортната инфраструктура е материалният фундамент, върху който се надграждат останалите компоненти по територията, обезпечавачи цялостното й социално-икономическо и регионално развитие

- предлагането на методика за изследване на влиянията на пространственото развитие на транспортната инфраструктура върху регионалното развитие е важен въпрос както от теоретично, така и от практико-приложно значение, тъй като по такъв начин пространственото развитие на транспортната инфраструктура ще се превърне във важен инструмент при провеждането на регионалната политика.

Глава III. СИТУАЦИОНЕН АНАЛИЗ НА ФОРМИРАНЕТО, ФУНКЦИОНИРАНЕТО И РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ТЕРИТОРИЯТА НА СИБ

В глава III е направен ситуационен анализ на формирането, функционирането и развитието на транспортната инфраструктура на територията на СИБ. Настоящата пространствена конфигурация на транспортната инфраструктура е формирана през няколко исторически обществено-икономически периода: Античен, Средновековен, Българско Възраждане, Период на буржоазно-демократично развитие на България, Период на планово-централизирано развитие на стопанството и Период на политически и социално-икономически преход на България към демократично устройство и пазарно стопанство. Всички те имат своите наславания и влияния върху пространственото развитие, формирането и функционалното обвързване на ТИ в СИБ.

Най-значим като тежест при развитието на ДМА на ТИ е Периодът на планово-централизираното развитие на стопанството. През този период е изградена 90 % от ТИ на територията на СИБ. Това става в резултат на влиянието на комплекс от фактори: геополитическото положение на територията (териториалната ѝ близост до бившия Съветски съюз), високата степен на ресурсна обвързаност на България с него през този период, географския фундамент на територията и териториалната близост между р. Дунав и Черно море и произтичащите от това сравнителни преимущества на транспортно-географското ѝ положение.

Направена е оценка на линейните и точковите обекти на инфраструктурата от отделните видове МТ: автомобилен, жп, воден (морски и речен), въздушен, тръбопроводен, както и вътрешно-селищния транспорт, като свързващото звено между отделните видове МТ и селищната мрежа в СИБ. При всички тях е извършена типология по отношение на тяхното регионално и локално значение и влияния, както и степента им на функционална обвързаност и стиковка в пространствения модел на ТИ в СИБ.

Извършена е функционална типология на формите на териториална организация в СИБ. Формите на териториалната организация в транспорта имат много важно значение за функционалното обвързване на елементите на ТИ по цялата територия на СИБ. Те са главният фактор за формирането на устойчив пространствен модел на селищната мрежа. В тях са ситуирани и структурите за управление на ТС на страната на различните ѝ йерархични равнища: национално, регионално, локално.

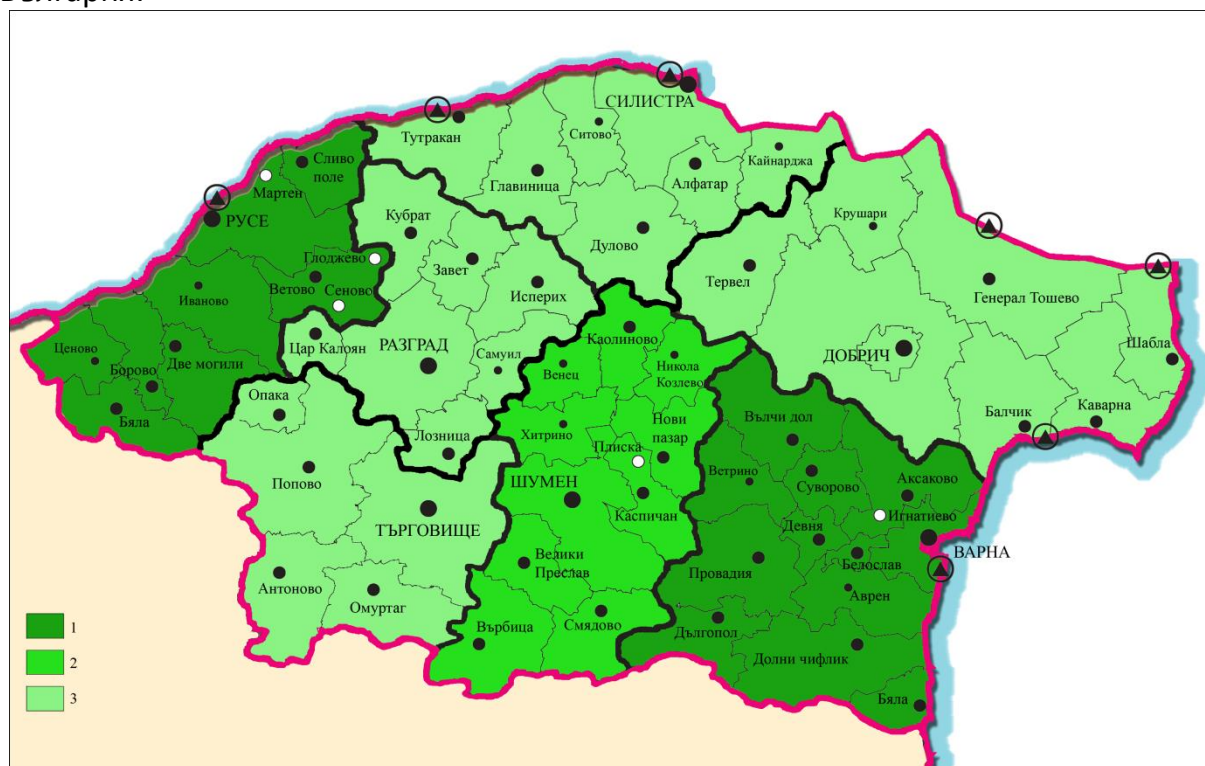
Формите на териториална организация на транспорта са и главната предпоставка за постигането на относително пропорционален модел за териториално разпределение на ДМА. Това е много важен аспект в целия процес на провеждането на регионалната политика в страната, тъй като решаването на проблемите, свързани с постигането на устойчив икономически модел за нейното развитие, създаването на устойчива заетост на работната сила стои в основата на успешната регионална политика.

На територията на СИБ са формирани и функционират различни по териториален ранг, транспортно-гравитационен потенциал, степен на инфраструктурна изграденост и технологична обвързаност форми на териториална организация на транспорта: възли, центрове, пунктове. В анализа се спирам на две от тях: ТВ и ТЦ, тъй като считам, че те са определящите в пространствената организация на ТИ на изследваната територия. В тях е концентрирана 95 % от ТИ на територията на СИБ. Те се характеризират с най-голяма устойчивост във времето, имат най-голям потенциал за перспективно развитие и най-големи влияния върху регионалното развитие на нейната територия.

Направена е типология на АТЕ (области и общини) според степента на инфраструктурна наситеност и инфраструктурна обезпеченост.

Индексът на транспортна инфраструктурна наситеност на територията в СИБ по области е определен по формулата: $ITN = ti / pi : t / p$, където:

ITN – индекс на инфраструктурна транспортна наситеност на територията; ti – гъстотата на шосейната мрежа на един квадратен километър от съответната АТЕ; pi – гъстота на населението на един квадратен километър от територията на съответната АТЕ; t – гъстота на шосейната мрежа на един квадратен километър от територията на България; p – гъстота на населението на един квадратен километър от територията на България.

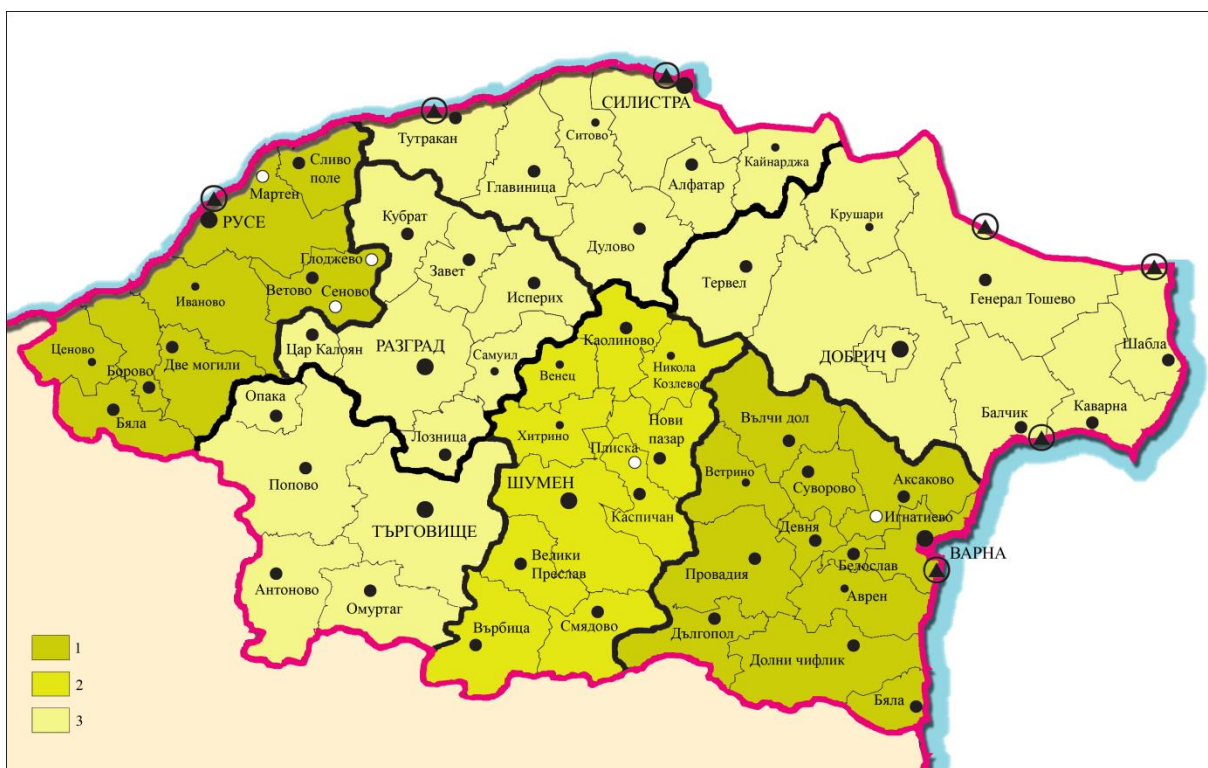


Фиг. 2. Типология на областите в СИБ (индекс на транспортна инфраструктурна наситеност)

1. Области с транспортна инфраструктурна наситеност на територията с показател превишаващ средния за България; 2. Области с транспортна инфраструктурна наситеност на територията с показател малко по-нисък от средния за България; 3. Области с транспортна инфраструктурна наситеност на територията с показател значително по-нисък от средния за България
- 2.

Индексът на транспортна осигуреност на територията в СИБ по области е определен по формулата: $ITN = p_i / t_i : p / t$, където:

p_i - гъстота на населението на един квадратен километър от територията на съответната АТЕ; t_i - гъстота на шосейната мрежа на един квадратен километър от територията на съответната АТЕ; p - гъстота на населението на един квадратен километър от територията на България; t - гъстота на шосейната мрежа на един квадратен километър от територията на България



Фиг. 3. Типология на областите в СИБ (индекс на транспортна инфраструктурна осигуреност)
 1. Области с транспортна инфраструктурна осигуреност с индекс над средния за България; 2. Области с транспортна инфраструктурна осигуреност с индекс близък до средния за България; 3. Области с транспортна инфраструктурна осигуреност с индекс по-нисък от средния за България

Типологията на 7-те области на територията на изследвания регион според индексите на ТИ наситеност и осигуреност има значение за разкриването на диспропорциите в развитието на ТИ в национален и регионален план. Това е от важно значение преди всичко за обосновката на реализацията на големите и капиталоемки ТИ проекти.

За провеждането на ефективна и рационална регионална и местна политика би било по-добре да се слезе на още по-ниско териториално ниво (землище на населено място или селищен квартал), подход, който в още по-голяма степен би обективизирал реалните ТИ проблеми по територията на микролокално ниво.

На този етап на организация и развитие на регионалната статистика в страната това е невъзможно, тъй като най-ниското териториално равнище, до което достига статистическата отчетност в страната, е общинското и то при символични показатели за развитието на ТИ.

Формализацията на транспортната обезпеченост на територията не бива да се абсолютизира, тъй като при пространственото развитие на ТИ оказват влияние голям брой фактори: природни (надморска височина, хоризонтално разчленение, денивелация и конфигурация на релефа, гъстота и пространствена конфигурация на хидрографската мрежа, пространственото разположение на находищата на полезните изкопаеми и др.), геополитически, социално-икономически (стопанска политика на държавата, националното и международното разделение на труда), екологични (наличие на територии под специален режим на ползване, нарушени в екологично отношение територии, територии с висока степен на сеизмологичен риск), технически и др.

Поради това този метод за оценка на ТИ наситеност на територията е подходящ да се използва преди всичко за територии с относително еднороден географски фундамент, какъвто е този на СИБ.

Седемте области на територията на СИБ имат съществени различия при пространственото развитие на ТИ. Върху това оказват влияние комплекс от фактори, с по-голямо влияние от които са следните:

- транспортно-географското и геополитическото им положение;
- социално-икономическото развитие на териториите им;
- функционалната обвързаност и степента на инфраструктурна изграденост на транспортните възли и центрове по тяхната територия;
- демографските процеси и тенденции по територията им.

Според своя транспортно-урбанистичен потенциал седемте области в СИБ се категоризират в три типологични групи:

1. Области с висока степен на развитие на ТИ и положителна перспектива за развитие. Към тази група се отнасят Варненска и Русенска област (Фиг. 3 и 4).

2. Области със средна степен на развитие на ТИ. В тази типологична група попада само Шуменска област. Нейните индекси на териториална наситеност и териториална обезпеченост с ТИ имат малки отклонения както от средните показатели за територията на България, така и за територията на СИБ.

3. Области с ниска степен на развитие на ТИ. В тази типологична група попадат областите: Добричка, Силистренска, Разградска и Търговищка (Фиг. 3 и 4) .

Типологията на областите на територията на СИБ според индексите на транспортна наситеност и обезпеченост на територията е важно да се вземе предвид при провеждането на регионалната ТИ политика и реализацията на инфраструктурни проекти от европейско и национално ниво. В този смисъл е по-рационално обектите на линейната и точковата ТИ по територията на СИБ при равни други условия и оптимални териториално-устройствени решения да бъдат целенасочено локализиращи в областите с по-ниска степен на развитие на ТИ. По този начин, чрез възприемането на този подход пространственото развитие на ТИ би се превърнало в ефикасен инструмент при провеждането на регионалната и местната (локална) политика по територията. Тази регионална ТП в съчетание с другите секторни политики по територията в средносрочен план (10-15 г.) и в дългосрочен план (25-35 г.) биха генерирали позитивен регионален синергизъм за територията ѝ като цяло.

Типологията на АТЕ (области и общини) на територията на СИБ според степента на развитие на ТИ е важен методологичен проблем, а неговото решаване е научната основа, на която да стъпи провеждането на цялостната регионална, и в частност ТИ политика.

Прилагането на методичен подход за определянето на териториален и функционален оптимум на развитие на ТИ по територията е нерешен досега научен проблем.

Извършването на типология на АТЕ (общини) по този показател е инструмент, който би могъл да се използва при провеждането на регионална политика и местно самоуправление поради следните причини:

- типологията на общините според индекса им на ТИ наситеност е от важно значение за дефинирането на целите и подбора на инструментите при провеждането на преференциалната РП и МП по отношение на развитието на ТИ по територията;

- общините са основният бенефициент при усвояването на ресурси както от републиканския бюджет, така и от оперативните програми на фондовете на ЕС. За мултиплицирането на позитивни регионални и локални ефекти от реализацията на мащабните и капиталоемки ТИ проекти е необходимо насочването на ресурси за развитието на четвъртокласната (общинската) пътна мрежа, чрез която функционално да се обвърже ТИ на локално ниво с тази на регионално и национално ниво.

По този начин ще се постигнат два позитивни ефекта за територията:

а / Повишаване на транспортната мобилност на населението.

Това е от значение за осигуряването на по-голяма мобилност и на работната сила по територията. Повишаването на транспортната мобилност ще се отрази благоприятно по отношение на безвъзвратните трудови миграции на населението

чрез увеличаването на ежедневните трудови пътувания, което ще намали темповете на обезлюдяване на територията, ще намали индекса на безработица и ще води до по-пропорционално разпределение на обществените фондове.

б/ Подобряване на транспортната достъпност и осигуреност на територията.

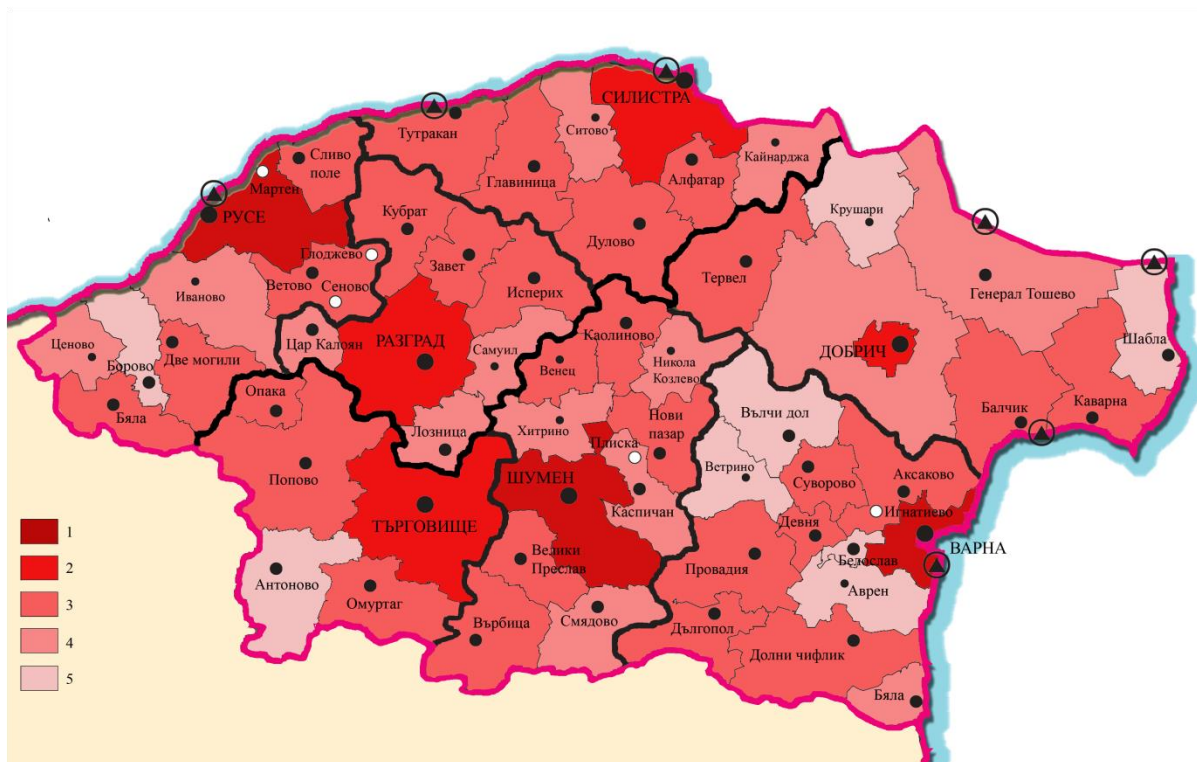
Това е важен фактор за спиране на процеса на нейната стопанска маргинализация. Липсата на инвестиции в икономиката на региона до голяма степен се дължи и на ниската степен на развитие на транспортната инфраструктура и нерационалните транспортни връзки в централните части от неговата територия.

Постигането на тези два позитивни ефекта ще повиши като цяло инвестиционната атрактивност на територията.

Още по-големи диспропорции при пространственото развитие на ТИ в СИБ се наблюдават на ниво общини. Типологията им е извършена по два показателя: индекс на ТИ наситеност и индекс на ТИ обезпеченост (Фиг. 4 и 5).

Индексът на транспортна инфраструктурна наситеност на територията в СИБ по общини е изчислен по следната формула: $ITN = ti / pi : t / p$, където:

ITN – индекс на транспортна инфраструктурна наситеност на територията; ti – гъстота на шосейната мрежа на един квадратен километър от съответната АТЕ; pi – гъстота на населението на един квадратен километър от територията на съответната АТЕ; t – гъстота на шосейната мрежа на един квадратен километър от територията на страната; p – гъстота на населението на един квадратен километър от територията на страната



Фиг. 4. Типология на общините в СИБ (индекс на инфраструктурна транспортна наситеност)

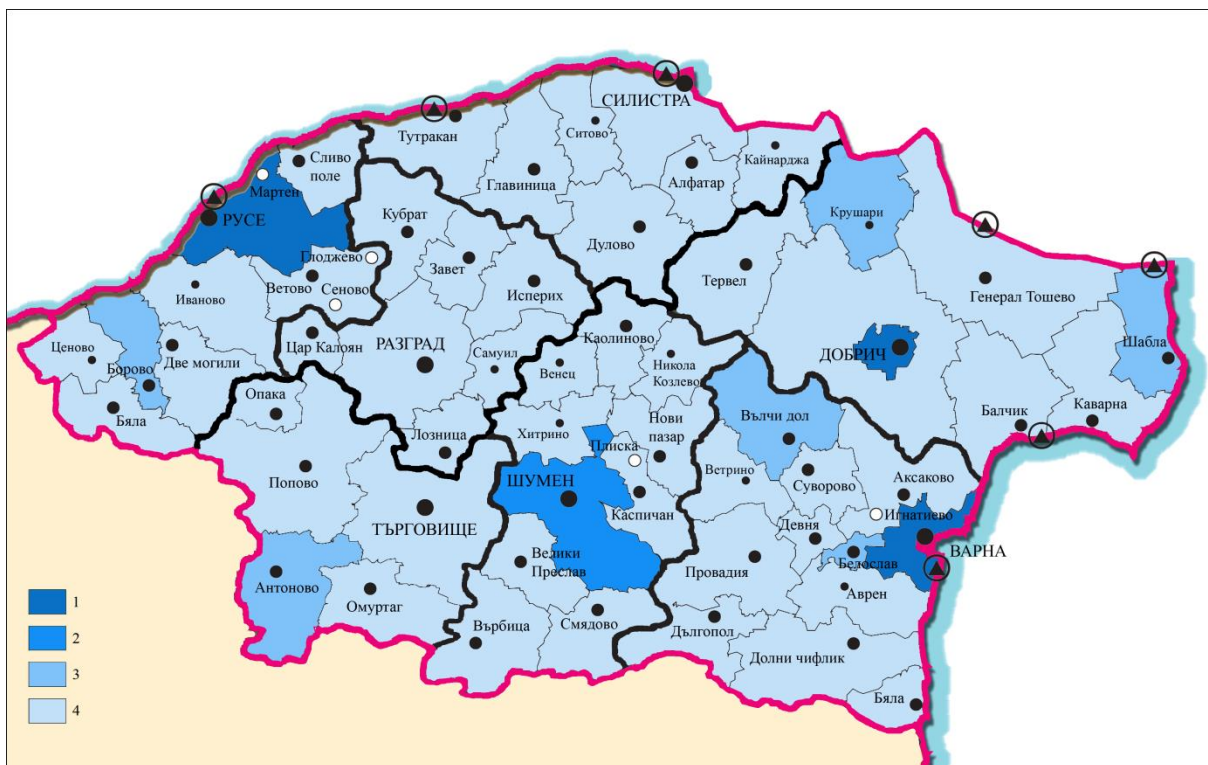
1. Общини с висока степен на транспортна инфраструктурна наситеност; 2. Общини със степен на териториална наситеност с транспортна инфраструктура близка до средната за България; 3. Общини с отклонение между 2 и 5 пункта на индекса на транспортна наситеност на територията от средния за България показател; 4. Общини с отклонение между 5 и 10 пункта на индекса на транспортна наситеност на територията от средния за България показател; 5. Общини с отклонение над 10 пункта на индекса на транспортна наситеност на територията от средния за България показател

Индексът на транспортна инфраструктурна осигуреност на територията в СИБ по общини е изчислен по формулата: $ITN = p_i / t_i : p / t$, където:

p_i - гъстота на населението на един квадратен километър от територията на съответната АТЕ; t_i - гъстота на шосейната мрежа на един квадратен километър от територията на съответната АТЕ; p - гъстота на населението на един квадратен километър от територията на България; t - гъстота на шосейната мрежа на един квадратен километър от територията на България

Според този индекс общините попадат в следните типологични групи:

1. Общини с индекс превишаващ над два пъти показателя за страната. В нея попадат общините: Варна, Русе и Добрич;
2. Общини с индекс, близък до средния за страната: Шумен;
3. Общини с индекс до 0,100 от средния за страната: Белослав, Вълчи дол, Крушари, Шабла, Борово, Антоново;
4. Общини с индекс от 0,100 до 0,500: всички останали общини в СИБ (Фиг. 5).



Фиг. 5. Типология на общините в СИБ (индекс на транспортна инфраструктурна осигуреност)

1. Общини с транспортна инфраструктурна осигуреност на територията превишаваща над два пъти средния за България показател;

2. Общини с транспортна инфраструктурна осигуреност на територията близка до средния за България показател;

3. Общини с транспортна инфраструктурна осигуреност на територията с индекс до 0,100 от средния за България показател;

4. Общини с транспортна инфраструктурна осигуреност на територията с индекс от 0,100 до 0,500 от средния за България показател

Типологията на общините според тези синтетични показатели могат да имат важно практико-приложно значение при провеждането на ТИ политика и цялостната РП на територията на СИБ.

Общините от първа и втора типологична група се характеризират с висока степен на ТИ наситеност и обезпеченост на своите територии. При тях ТИ политика е целесъобразно да бъде насочена към следните основни направления:

- възприемане на териториално-устройствени решения, чрез които да се минимизират негативните влияния от транспорта и пространственото развитие на ТИ върху градската среда и урбанизираните територии;

- да се реализират ТИ проекти насочени към приоритетите и постигането на целите залегнали в Европейската транспортна стратегия до 2050 г.;

- да се реализират ТИ проекти, свързани с оптимизирането на функционалното взаимодействие между отделните видове МТ и разширяване на инфраструктурните възможности на територията на СИБ за развитието на интермодалните транспортно-логистични линии.

Общините от третата типологична група са най-необлагодетелствани по отношение на пространственото развитие на ТИ и транспортната достъпност на своите територии (Фиг. 4 и 5). Провежданата по отношение на тях ТИ политика следва да бъде насочена към:

- реализацията на ТИ проекти, насочени към функционално обвързване на общинската им пътна мрежа с РПМ от трети и втори клас;

- поради обстоятелството, че техните територии са част от райони на интензивно земеделско производство, териториалната гъстота на ТМ не е целесъобразно да нараства.

Поради това подобряването на транспортния достъп в техните територии следва да се осъществява чрез реализацията на оптимизационни проекти по интензивен път: използване на съществуващите транспортни трасета и направления (тяхната рехабилитация и модернизиране).

Общините от четвъртата типологична група са най-много на брой. Поради това те са определящи за пространствения ТИ фазиес на СИБ. Инфраструктурната политика,

провеждана от тях и по отношение на тях, е рационално да бъде със следните основни акценти:

- пространствено и функционално обвързване на общинската ПМ с ТИ от по-висш пространствено-йерархичен и функционален порядък;

- възприемането на оптимизационни териториално-устройствени решения за развитието на ТИ, които да минимизират степента ѝ на конфликтност с другите стопански приоритети на територията на СИБ;

- функционално обвързване и вграждане в предлагания от автора регионален модел за пространствено развитие на ТИ в СИБ.

Възприемането на този подход при развитието на ТИ на местно (общинско) ниво в съчетание с останалите секторни и местни политики, постепенно ще доведе до минимизирането на негативните териториални ефекти от вече формираните диспропорции и формирането на устойчив и балансиран регионален модел на развитие на СИБ.

В резултат на направения ситуационен анализ в тази глава се налагат следните изводи:

- пространствената конфигурация на ТИ на територията на СИБ е формирана в резултат на развитието си през шест исторически обществено-икономически периода;

- най-голяма тежест при нейното развитие има периода на планоцентризираното развитие на икономиката;

- в резултат на влиянието на сложен комплекс от фактори на територията на СИБ е формиран своеобразен регионален модел на пространствено развитие на ТИ, който не е характерен за нито един друг регион от националната територия;

- ТИ в СИБ представлява сложни териториални съчетания и функционални обвързаности от инфраструктурата на пет вида МТ: автомобилен, жп, воден (морски и речен), въздушен и тръбопроводен;

- важни функции и за тяхното функционално обвързване изпълнява вътрешно селищния транспорт;

- основни звена при пространствената организация на ТИ по територията на СИБ са формите на териториална организация в транспорта: ТВ и ТЦ, тъй като чрез тях се стикова функционалното взаимодействие между отделните видове МТ и те в най-голяма степен влияят върху устойчивостта на селищната мрежа и регионалното и развитие;

- в резултат на извършената типология на АТЕ (области и общини) се доказва наличието на съществени пространствени диспропорции

- тези пространствени диспропорции са изразени както на регионално (областно), така и на локално (общинско) ниво.

Глава IV. ОЦЕНКА И ПРОГНОЗА НА ФАКТОРНИТЕ ВЛИЯНИЯ ВЪРХУ ПЕРСПЕКТИВНОТО РАЗВИТИЕ И ФУНКЦИОНИРАНЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ТЕРИТОРИЯТА НА С И Б. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ГЕНЕРИРАНЕТО НА РЕГИОНАЛЕН СИНЕРГИЗЪМ ПРИ РАЗВИТИЕТО НА Т И

В глава IV е направен STEP анализ и прогноза на факторните влияния върху перспективното развитие на ТИ на територията на СИБ и се доказват възможностите за генерирането на регионален синергетичен ефект при пространственото развитие на ТИ.

Според мен водещият фактор при развитието на ТИ е геополитическото положение на нейната територия.

Територията на СИБ се намира в териториална близост до региона на най-голямото геополитическо напрежение в света в момента: Украйна. От динамиката на този геополитически конфликт в перспектива до голяма степен ще зависи реализацията на големите ТИ обекти на изследваната територия. Тази перспектива се определя от следните обстоятелства:

1. Изследваната територия и локализираната в нея ТИ е в пряка зависимост от икономическите връзки на България с държавите от постсъветското пространство (Русия, Украйна, Грузия, Молдова и др.). По тази причина тази ТИ е компонент от ТЛ, обслужваща икономическите връзки с тези държави.

2. В новите геополитически и социално-икономически условия изследваната територия е част от СИ и инфраструктурното пространство на ЕС. Поради това цялостното развитие на ТИ трябва да се разглежда в контекста на общоевропейската ТП.

3. Перспективното развитие на ТИ в СИБ ще бъде в пряка зависимост от динамиката и развитието на украинския геополитически конфликт и развитието на политическите и икономически отношения: ЕС-Евразийски съюз (преди всичко с Русия). Поради тези обстоятелства по отношение на развитието на ТИ на територията на СИБ (реализацията най-вече на проекти с общоевропейско значение) съществуват три варианта на развитие:

а/ благоприятен. Бързо решаване на украинския геополитически конфликт по дипломатически и мирен път. Отмяна на икономическите санкции от страна на ЕС по отношение на Русия.

Ускорено развитие на икономическите връзки на ЕС с държавите от постсъветското пространство. Реализацията на Транспортната стратегия на ЕС с произтичащите от това благоприятни рефлекти върху развитието на ТИ на територията на СИБ.

При реализацията на този вариант територията ѝ би придобила много важно значение за целия ЕС от транспортна гледна точка, като периферна и контактна в

европейското икономическо и културно пространство. При този вариант би могло да се разчита на значителен финансов ресурс от структурните фондове и кохезионния фонд на ЕС, както и от изпълнението на някои регионални стратегии за развитие (Дунавска стратегия и др.). Изпълнението на този вариант е с вероятност за реализация между 60-80 %.

б/ умерено благоприятен. Проточване във времето решаването на украинския геополитически конфликт. Поддържането му в „замразено“ състояние за известен период от време (между 5 до 10 г.) , но в крайна сметка решаването му по дипломатически и мирен път.

Този вариант предполага отлагането напред във времето реализацията на големите ТИ проекти на територията на СИБ. При него финансирането на развитието на транспортната инфраструктура на територията ѝ с евросредства ще бъде в по-ограничени размери.

При този вариант развитието на ТИ ще се осъществява главно със средства от републиканския бюджет и те следва да бъдат насочвани към развитието на третокласната ТМ в страната и рехабилитацията на съществуващи обекти (тяхната модернизация и повишаване на техническите и технологичните им параметри).

Изпълнението на този вариант е с вероятност между 40 - 60 %.

в/ неблагоприятен. Решаването на украинския геополитически конфликт с военни средства.

Радикализацията на геополитическото противопоставяне в региона и навлизането на конфликта в „гореща“ фаза е крайно неблагоприятно за развитието на ТИ на територията на СИБ.

При този вариант то ще бъде преустановено за неопределен и трудно прогнозируем период от време. При определени условия (използването на територията като плацдарм за извършване на военно-логистични операции) върху ТИ биха били нанесени значителни поражения. Реализацията на този вариант е с вероятност между 20 – 40 %.

В тази глава е направена прогноза за влиянията на социално-икономическите фактори, динамиката на демографските процеси по територията, въвличането на природо-ресурсния потенциал в стопанския оборот на региона, както и перспективните влияния на техническите и технологичните фактори върху развитието на ТИ в СИБ.

Основните изводи от тази глава са следните:

- поради специфичното географско положение на територията на СИБ с най-голяма тежест при пространственото развитие на ТИ в перспектива ще бъдат геополитическите фактори: развитието на Украинския геополитически конфликт, геополитическия конфликт в Сирия и Близкия Изток, като цяло;

- цялостната социално-икономическа политика на държавата и в частност провежданата ТИ политика през следващите години ще бъде също от важно значение за развитието на ТИ на територията на СИБ;

- динамиката на демографските процеси по територията ще бъде третият по влияние фактор за пространственото развитие на ТИ в СИБ.

Глава V. ОЦЕНКА НА ВЛИЯНИЯТА НА ПРОСТРАНСТВЕНОТО РАЗВИТИЕ И ФУНКЦИОНАЛНАТА ОБВЪРЗАНОСТ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВЪРХУ РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ НА СИБ

В пета глава е направена оценка на влиянията на пространственото развитие и функционалната обвързаност на ТИ върху РР на СИБ.

Тя е извършена в следните аспекти:

- оценено е влиянието пространственото развитие на линейната ТИ върху РР на СИБ;

- оценено е влиянието на точковите обекти на ТИ върху РР на СИБ;

- оценени са влиянията на формите на териториална организация (ТВ и ТЦ) върху РР на СИБ;

- направена е оценка на влиянията на ТИ върху генезиса и развитието на регионалния и локалните модели „център-периферия“ на територията на СИБ.

На територията на СИБ в резултат на формирания пространствен модел при развитието на ТИ се е формирал своеобразен модел „център-периферия“ на РР. Неговата особеност се изразява в това, че центърът в социално-икономическия смисъл на модела се явява неговата географска периферия, а периферията му представлява неговият географски център. Този своеобразен регионален модел „център-периферия“ не се наблюдава при нито един друг регион на страната. Неговото формиране в голяма степен е предопределено от териториалната близост на р. Дунав и Черно море, както и от силното транспортно-гравитационно влияние на ТВ Варна и ТВ Русе.

- направена е оценка на възможностите за генерирането на положителен регионален синергетичен ефект в резултат на пространственото развитие на ТИ в съчетание с влиянието и на други фактори;

- направена е оценка на влиянието и рефлексите на ТИ върху социално-икономическите районираня и административно-териториалните деления на СИБ.

Основните изводи, произтичащи от направения анализ в тази глава са следните:

- най-значимият фактор, повлиял върху ситуирането на специфичния регионален модел „център-периферия“ на територията на СИБ е пространственото развитие на ТИ;

- преодоляването на негативните регионални ефекти от ситуирания модел „център-периферия” в СИБ би могло да се постигне чрез постигането на териториален синергизъм от пространственото развитие на ТИ в съчетание с други секторни политики: образование, здравеопазване, стопански туризъм и т.н.

Глава VI. МОДЕЛ ЗА ПОСТИГАНЕ НА УСТОЙЧИВО, БАЛАНСИРАНО И РЕГИОНАЛНО ВЛИЯНИЕ НА Т И ВЪРХУ РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ НА С И Б. СРЕДНО-СРОЧНА ПРОГНОЗА НА ВЛИЯНИЯТА НА Т И ВЪРХУ РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ НА С И Б

В шеста глава е обоснован и предложен рационален регионален модел за пространствено развитие на ТИ. Направен е SWOT-анализ, който разкрива сравнителните преимущества на територията на СИБ за развитието на ТИ и е направена средносрочна прогноза на влиянията на ТИ върху РР на СИБ.

В резултат на направения анализ на пространственото развитие на ТИ на територията на СИБ, нейните функции и технологична обвързаност предлаганият пространствен модел за развитието на ТИ се базира на следните основни изходни положения:

1. Сравнителните преимущества, произтичащи от уникалното ѝ за мащабите на цялата страна транспортно-географско положение.
2. Особеностите в геополитическото положение на СИБ в европейското транспортно и икономическо пространство.
3. Степента на изграденост и функционална обвързаност на ТИ.
4. Перспективните възможности за усвояването на нейния природно-ресурсен потенциал.
5. Тенденциите в социално-икономическото и демографското развитие.
6. Особеностите на географския фундамент на територията (релеф, хидрографска мрежа, климатични характеристики и др.), благоприятстващи или лимитиращи пространственото развитие на ТИ в СИБ.
7. Степента на конфликтност между развитието на ТИ и другите стопански приоритети (земеделие и агробизнес, стопански туризъм, културно-историческо наследство).
8. Минимизиране на степента на конфликтност между пространственото развитие на ТИ и опазването на природната среда.

Основните акценти в предлагания оптимизационен модел се базират на реализацията на следните ТИ проекти:

1. Продължаване инфраструктурното и технологичното развитие на Варненския ТЛЦ като основен инфраструктурен компонент от Варненския ТВ.

2. Продължаване инфраструктурното развитие на Русенският ТЛЦ като основен инфраструктурен компонент на Русенският ТВ.

3. Инфраструктурно развитие и модернизация на полимагистралната ТЛ: Русе-Разград-Каспичан –Варна.

4. Инфраструктурно развитие на Силистренския ТЛЦ.

5. Изграждане на трето товарно пристанище в северната част на БЧК.

6. Реализацията на проекти за развитието на линейната ТИ, обвързваща пристанище Шабла с транспортната мрежа на СИБ.

7. Реализация на проект за плавателен канал: „Дунав-Черно море“.

8. Окончателно доизграждане на трасето на АМ „Хемус“.

9. Инфраструктурно развитие на трасето на скоростен път по направление: Йовково-Добрич-Девня-Провадия-Дългопол-Айтос-Бургас (респ. граница с Турция).

10. Инфраструктурно развитие на скоростен път по направление: Силистра-Шумен-Карнобат.

11. Инфраструктурно развитие на скоростен път по направление: Тутракан-Разград-Търговище-Котел-Сливен-Ямбол-Лесово.

12. Инфраструктурно развитие на скоростен път по трасето на 7-ми еврокоридор (Дунавският воден път) по направление: Русе-Тутракан-Силистра-Констанца (Румъния).

13. Реализацията на локални ТИ проекти с местно значение.

14. Преформулиране функциите на гражданските летища в СИБ.

SWOT - анализ на СИБ за развитието на ТИ

Силни страни:

1. Концентрация на значителни ДМА в ТИ.

2. Благоприятни условия за нейното функционално обвързване и кохезия в европейското транспортно и икономическо пространство.

3. Благоприятни възможности за осъществяване на технологично взаимодействие между отделните видове МТ.

4. Благоприятни възможности за развитието на интермодалните превози в Европейския Югоизток.

5. Благоприятни възможности за взаимодействие между речния и морския транспорт на сравнително малка територия (това сравнително преимущество няма никой друг регион в страната).

Слаби страни:

1. Значителна част от ТИ, развита на нейната територия не се използва рационално и икономически ефективно, поради промяната на геополитическите и икономическите приоритети на страната.

2. Формиран дебалансиран (непропорционален) регионален модел на развитие на ТИ, който е един от главните фактори за формирането на диспропорциите и при регионалното развитие на СИБ.

3. Амортизация и морално остаряване на значителна част от ДМА на транспортната инфраструктура по територията и.

4. Невисока степен на функционална обвързаност на ТИ от различните териториални и функционално-йерархични нива

5. Извеждането на някои компоненти на ТИ от експлоатация (жп линии, летища, пристанищни съоръжения и др.).

Възможности:

1. За развитието на съвременни високотехнологични интермодални превози: "река-море" в общоевропейското транспортно пространство.

2. За преформулиране на функциите на вече изградена по територията и транспортна инфраструктура.

3. За възприемането на рационални оптимизационни ТУ решения при развитието на ТИ по територията, които да минимизират негативните екологични ефекти за географската среда.

4. За решаването на регионални и локални проблеми чрез пространственото развитие на ТИ (използването и като инструмент при провеждането на РП и МП).

5. За използването на пространствения модел на ТИ като транспортно-логистичен плацдарм на ЕС с няколко макрорегиона в света: Русия и постсъветското пространство, Кавказ, Мала Азия, Близкия Изток, Средна Азия, Югоизточна Азия, Северна Африка.

Ограничения:

1. Нестабилната геополитическа обстановка в макрорегионален план (Украйна, Приднестровието, Близкия Изток).

2. Дълбоката социално-икономическа стагнация в цялата страна.

3. Неблагоприятните демографски процеси в по-голямата част от територията на СИБ.

4. Задълбочаващите се регионални диспропорции по територията.

5. Ограничените инвестиции, насочвани за развитието на ТИ (инвестира се основно в пътна инфраструктура).

Поради това, че ТИ в СИБ представлява една динамична териториална система, нейното перспективно развитие и функциониране се характеризира с много висока степен на стохастичност.

Неопределеността в нейното развитие в най-голяма степен зависи от първата група фактори: геополитически, социално-икономически, демографски.

По тази причина при нейното перспективно развитие прогнозирам три варианта за развитие:

1.Благоприятен

Този вариант би се реализирал при следните обстоятелства: урегулиране на Украинския геополитическия конфликт с мирни средства, по дипломатичен път и за кратък период от време (до 2-3 г.).

Определени, макар и несъизмеримо по-ограничени, влияния има и поддържаното геополитическо напрежение в Близкия Изток.

Този конфликт не би могъл да се регулира в кратки срокове, но неговите преки влияния за развитието и функционирането на ТИ в СИБ са минимални. При този вариант би се постигнала бърза практическа реализация на голяма част от проектите в предлагания модел. Този вариант е с вероятна събитийност: 60-80 %.

2.Умерено благоприятен

Този вариант на развитие би се реализирал при следните обстоятелства: замразяване на Украинския геополитически конфликт за продължителен и неопределен период от време (до 10 и повече години). При този вариант биха се реализирали, макар и дисперсирано във времето, значителна част от ТИ проекти от предлагания модел. Този вариант е с вероятна събитийност: 40-60 %.

3.Неблагоприятен

Този вариант на развитие би се реализирал при следните обстоятелства: бърза ескалация на Украинския геополитически конфликт и преминаването му към „гореща“ фаза за разрешаване, чрез война.

Допълнителни негативни влияния би имало неговото разширяване в региона на Приднестровието.

При този вариант би се блокирало перспективното развитие на ТИ на територията на СИБ за неопределен и трудно прогнозируем период от време. При определени обстоятелства (използването на територията й като плацдарм за военнo-логистични операции) голяма част от изградената вече ТИ ще бъде унищожена и ще излезе от функционална употреба. Този вариант е с вероятна събитийност: 20-40 %.

Основните изводи от тази глава са следните:

- чрез предлагания регионален модел за пространствено развитие на транспортната инфраструктура ще се валоризират сравнителните преимущества на територията на СИБ, произтичащи от нейното благоприятно транспортно-географско положение;

- чрез практическата реализация на предлагания модел територията на СИБ, а и националната територия като цяло, ще покрият критериите и ще отговори на целите и приоритетите залегнали в ЕТС- 2050 на ЕС;

- чрез практическата реализация на предлагания модел ще се постигне окончателно разрешаване на транспортния проблем на територията на СИБ: ограничения транспортен достъп на централните части от нейната територия за сметка на периферията;

- той ще окаже влияние и върху стопанската активизация на по-слабо развитите в социално-икономическо отношение централни части от територията и по този начин ще бъде важен инструмент при провеждането на регионалната политика в региона.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В резултат на направения анализ на развитието на ТИ на територията на СИБ, могат да се направят следните основни изводи:

1. ТИ по територията на СИБ е формирана през няколко обществено-икономически периоди. Всички те са оказали влияния върху нейното пространствено развитие, конфигурация и функционални параметри.

Най-силни са влиянията на периода на планово-централизираното развитие на икономиката на страната.

2. Развитието и функционалните параметри на ТИ на територията на СИБ е в резултат от влиянията на комплекс от фактори. С най-голяма тежест от тях са:

– транспортно-географското положение (уникално в мащабите на страната за развитието на интермодални превози);

– геополитическото ѝ положение в единното европейско социално-икономическо и политическо пространство;

– сравнителните преимущества, произтичащи от географския фундамент на територията и природните ѝ дадености.

3. Перспективното развитие на транспортната инфраструктура на територията на СИБ е рационално да се използва като основен инструмент при провеждането на цялостната регионална политика.

4. За повишаването на регионалната ефективност на ТИ е рационално да се валоризират сравнителните преимущества на благоприятното транспортно-географско положение на изследваната територия в рамките на общоевропейското транспортно пространство. За тази цел е необходимо провеждането на такава ТИ политика, при която чрез реализацията на общоевропейски транспортни проекти да се постигат позитивни регионални ефекти за територията на СИБ.

5. Сравнителните преимущества на територията на Североизточна България от разположението ѝ в зона на контактност (геополитическа, икономическа, етно-конфесионална, културно-историческа) е целесъобразно да бъдат въвлечени като фактор при пространственото и функционалното развитие на ТИ.

6. Чрез развитието на ТИ постепенно ще се преодолее и стопанската и инфраструктурната маргинализация на значителни части от територията на СИБ (централните и приграничните райони).

Чрез практическото приложение на предлагания териториален модел за развитие на ТИ в СИБ ще се постигнат следните регионални ефекти:

1. Постепенното преодоляване на регионалните диспропорции, резултат от формирания специфичен модел на регионално развитие.

2. Валоризация на благоприятното транспортно-географско положение на територията на СИБ.

3. Инфраструктурна кохезия на територията на СИБ в общоевропейското транспортно пространство.

4. Повишаване на транспортната мобилност на населението и работната сила по територията ѝ.

5. Оптимизация на цялостния процес на усвояване на потенциала на територията на СИБ.

6. Оптимизация на пространствения достъп на населението до социалните фондове на страната.

7. Повишаване на инвестиционния потенциал на територията на СИБ.

Анализът, резултатите и пространствения модел за развитието на ТИ в СИБ биха могли да се ползват при провеждането на РТП и РП в страната. Ситуационният анализ, оптимизационният модел за пространственото развитие на ТИ и прогнозите биха могли да се използват при разработването на планово-нормативните документи регламентиращи провеждането на регионалната и местната политика на административно-териториалните единици в СИБ: РПР, ОСР, ОПР, ИПГВР и др.

Приноси на дисертационния труд

- Изяснени са съвременния смисъл и съдържание на основните категории в транспортната география

- Извършено е цялостно изследване на пространственото развитие на ТИ в СИБ при новите геополитически и социално-икономически реалности;

- Разкрити са влиянията на пространственото развитие на ТИ за формирането на специфичния регионален модел „център-периферия” на територията на СИБ;

- Разкрита е динамиката на факторното влияние за постигането на териториален синергизъм при пространственото развитие и функционалното обвързване на ТИ;

- Разработена е и е приложена методика за изследване на пространствено развитие на ТИ и разкриване на възможностите ѝ за постигането на устойчиво и балансирано РР на територията;

- Извършена е типология на АТЕ (области и общини) според приложени индекси на ТИ наситеност на територията и на ТИ осигуреност на територията

- Разкрити са възможностите на територията на СИБ за развитието на интермодалните транспортни линии и превози в общоевропейското социално-икономическо и транспортно пространство при изпълнението на Европейската транспортна стратегия до 2050 г.;

- Обоснован е рационален пространствен модел за развитието на ТИ на територията на СИБ за мултиплициране на позитивни регионални ефекти по територията ѝ;

- Обосновани са основните акценти на регионалната ТИ политика на различните териториални равнища: макрорегионално (на цялата територия на Североизточна България), регионално (на ниво области), местно (локално - на общинско ниво).

