

ГОДИШНИК НА СОФИЙСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“  
ГЕОЛОГО-ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ  
Книга 2 – ГЕОГРАФИЯ  
Том 108

ANNUAL OF SOFIA UNIVERSITY “ST. KLIMENT OHRIDSKI”  
FACULTY OF GEOLOGY AND GEOGRAPHY  
Book 2 – GEOGRAPHY  
Volume 108

---

## ИНФРАСТРУКТУРНИ И ТРАНСПОРТНИ ПРОБЛЕМИ НА МАЛКИТЕ ОБЩИНИ И СЕЛИЩА В БЪЛГАРИЯ

ДИМИТЪР ДИМИТРОВ

*Катедра Социално-икономическа география  
e-mail: d\_dimitrov\_1961@abv.bg*

*Dimitar Dimitrov. INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT PROBLEMS OF THE SMALL MUNICIPALITIES AND SETTLEMENTS IN BULGARIA*

In contrast to a number of European countries, Bulgaria has relatively developed network of settlements. This proportional territorial structure of the settlements has been achieved as a result of the generation of synergetic effect of a big number of factors for a prolonged period of time. The determinant factors are: the relatively homogenous geography of the territory, characterized by favorable conditions, continuity in the administrative territorial division and organization of the country after the Liberation and the relatively proportional territorial development of the transport network in the country.

As a result of the above factors and the achieved results in the territorial planning, in Bulgaria is developed a territorial model of relatively proportional deployment of the labor force.

The achieved relatively proportional spatial model of regional development has begun to be disappear in the last years. This process reflects negatively on the regional development by catalyzing: accelerated depopulation of vast territories in the country, decrease of the demographic and social economic potential of the small municipalities and settlements. The acceleration of these processes on the territory of the country is largely due to the restricted accessibility and amortization to the transport infrastructure in a number of the small municipalities and settlements in the country.

The article performs a situational analysis of the six compact regions of municipalities that are in an unfavorable position as a result of their restricted transport accessibility and the ineffective technologically transport infrastructure.

It also evaluates the policies, approaches and instruments for gradual overcoming of their transport infrastructure marginalization through the implementation of some regional and local transport infrastructure projects.

*Key words:* regional development, regional policy, local self- government, regional planning, transport infrastructure, transport problems.

## ПОСТАНОВКА НА ПРОБЛЕМА

България е една от държавите в ЕС която има относително пропорционална териториална структура на селищната си мрежа. Тази пропорционалност е важна предпоставка за преодоляването на териториалните диспропорции в нейното социално-икономическо и регионално развитие. Формирането на тази пространствена структура е резултат от действието във времето на редица фактори: геополитически, природни, социално-икономически, динамиката на националното и международното разделение на труда, динамиката на транспортно-географското положение на страната като цяло и в частност на отделните ѝ региони.

За устойчивостта на пространствената структура на селищната мрежа в България важно значение имат общините като административно-териториални единици и ниво на местно самоуправление в страната и малките населени места в тях. От средата на 80-те години на XX в. в резултат на дълбоката социално-икономическа криза, в която се оказа страната, започнаха да се проявяват негативни демографски тенденции, свързани със спад на общия брой на населението (за период от 24 години (2012 спрямо 1989 г.) населението на България е намаляло с приблизително 2 млн. д.), ниска раждаемост, висока смъртност, в резултат на което устойчив отрицателен естествен прираст на населението (-5,5 %, за 2012 г.), по данни на НСИ). Като ефект от тези негативни демографски процеси се задълбочиха и негативните тенденции, свързани с обезлюдяването на територията на страната. Формираха се устойчиви депресивни в социално-икономическо, демографско и инфраструктурно отношение райони.

На практика приблизително 40% от националната територия се намира в процес на ускорена депопулация, социално-икономическа и инфраструктурна маргинализация. В обхвата на тези територии попадат: Северозападна България (областите: Видин, Монтана, Враца), Странджа-Сакар, Краището, значителни територии, попадащи в обхвата на Стара планина и на Предбалкана, териториите, попадащи в обхвата на западните пригранични планини (Осогово, Конявска, Милевска, Малешевска и др.). Още 15% от националната територия според основните си социално-икономически и инфраструктурни характеристики все повече се доближават до тях. Тук попадат територии от Средногорието, Източните Родопи, Западните Родопи, източните старопланински разклонения. На практика в страната се формираха само няколко локалитета на относителен социално-икономически растеж: София, Бургас, Варна, Стара Загора, Пловдив, Севлиево и др. Тези задълбочаващи се регионални диспропорции поставят в риск постигнатите позитивни ефекти от относително пропорционалната териториална структура на селищната мрежа в страната и относително пропорционалната териториална структура и конфигурация на транспортната мрежа.

### РОЛЯ И ФУНКЦИИ НА ОБЩИНИТЕ И МАЛКИТЕ НАСЕЛЕНИ МЕСТА КАТО СУБЕКТИ ПРИ ПРОВЕЖДАНЕТО НА РЕГИОНАЛНАТА ПОЛИТИКА И МЕСТНОТО САМОУПРАВЛЕНИЕ В СТРАНАТА

Общината, като административно-териториална единица и ниво на местно самоуправление, е съществувала през цялата история на административно-териториалното

устройство на страната. Тя успява да се съхрани дори през периода, когато българските земи са били част от Османската империя. Нейната устойчивост във времето е резултат от влиянието на следните фактори и обстоятелства:

1. При всички промени в административно-териториалното устройство на страната общината съществува и функционира под една или друга форма като основно звено на териториално самоуправление.

2. В преобладаващата си част общините в България винаги са представлявали реални и утвърдени териториални социуми: общности от хора с еднакви или близки виждания и интереси по отношение на провежданата на територията на съответната община социално-икономическа, инфраструктурна, екологична и др. местни политики.

3. Основният орган на местното самоуправление (кмета на общината, кмета на кметството, кметския наместник), винаги е бил визиран и идентифициран от населението като „главният фактор“ за решаване на неговите проблеми, свързани с: подобряване на средата на обитаване, благоустройството на градското пространство, териториалното устройство и подобряването на техните параметри, както и при регулирането на отношенията в териториалния социум.

През периода на прехода общината в България е и основната единица на изградено и сравнително успешно функциониращо ниво на местно самоуправление.

Независимо от продължителната експертна и медийна дискусия за необходимостта от изграждането на второ ниво на местно или регионално самоуправление в страната, течаща с променлив във времето интензитет от 1998 г. до сега, реални практически стъпки в решаването на този проблем няма. Дори през периода 2009–2013 г. се наблюдава обратният процес – рецентрализация на прерогативи и дейности от местно и регионално към централно ниво. Практически през визирания времеви период тази дискусия беше преустановена дори на експертно ниво. С това България още повече изостана от този процес сред държавите от ЕС, по-голямата част от които вече имат изградено и функциониращо регионално ниво на самоуправление (Димитров, 2006).

В страната, макар на този етап все още неинституционализирано, започна друга дискусия за това: не е ли твърде голям (264) броят на общините в България? Жизнеспособни ли са общините от гледна точка на самофинансирането и демографския си потенциал? Не е ли време да се пристъпи към тяхното окрупняване и т. н. Тази дискусия се провокира най-вече в резултат на икономическата нестабилност в страната и ограничения финансов ресурс за обезпечаване на функционирането на местното самоуправление. В процеса на тази дискусия се оформят три тези:

1. Първата е, че броят на общините в България е оптимален и той трябва да бъде запазен в сегашния им вид и териториален обхват.

Аргументите на поддръжниците на тази теза са, че общините са се доказали като устойчиви във времето административно-териториални единици, имат изграден административен капацитет, институционално са добре структурирани и са ефикасни, а и са сравнително ефективни инструменти за управление на територията.

2. Втората теза е, че броят на общините в България е прекомерно раздут, голяма част от тях имат ограничен демографски, териториално-устройствен и всякакъв друг потенциал, не са жизнеспособни, което води до нерационално разходване на средства

от Републиканския бюджет. Затова и техният брой трябва да бъде редуциран до 100–120 чрез промени в административно-териториалното устройство на страната.

Аргументите на поддръжниците на тази теза са, че по този начин ще се спести значителен финансов ресурс от държавното управление, че тези промени са наложителни от гледна точка на негативните тенденции в демографското развитие на страната през последните 25 години.

3. Съществува и трета теза, макар и неофициално презентирана, че броят на общините в България не е голям и той би могъл да бъде увеличен в резултат на удовлетворяването на местни желаяния на териториалните общности, като акт на разширяване на демократичността в политическото управление на страната.

Показателни примери в това отношение са направените административно-териториални промени през последните 15 години в страната, засягащи общините след последното административно-териториално устройство от 1999 г.: обособяването на община Сопот чрез отделянето на гр. Сопот и с. Анево от община Карлово (02.09.2003 г.), прехвърлянето на община Кнежа от Врачанска към Плевенска област (19.06.2001 г.), отделянето на гр. Сърница и селата Побит камък и Медени поляни от община Велинград и обособяването им в самостоятелна община (01.01.2015 г.) и др.

Еднозначни отговори на тези въпроси на този етап все още няма, но самото им поставяне налага извършването на един задълбочен научен анализ за ролята, функциите и мястото на общините и малките селища в страната като административно-териториални и териториални единици и „опорни стълбове“ на регионалното и местното развитие. Предприемането на каквито и да било практически действия по отношение на редуциране броя на общините в страната и техния териториален обхват следва да се извършва само след задълбочен регионален и локален анализ, който да не се базира на унифицирани формално-статистически показатели и критерии, а на индивидуален подход по отношение на всяка община за мястото ѝ в административно-териториалното устройство и управлението на територията. Механичното прилагане на императивните изисквания за съществуването на една община, като: брой на населението над 6000 души, доказани възможности за самофинансиране и т. н., регламентирани в чл.8 (1) на ЗАТУРБ, би имало пагубни последици за регионалното развитие на страната и би катализирало допълнително негативните процеси на обезлюдяване и стопанска маргинализация на отделни региони от националната територия.

Действително, общините в България са твърде различни помежду си както по отношение на своя демографски, социално-икономически, териториално-устройствен, природно-ресурсен и друг потенциал, така и по своите възможности сами да формират бюджетната си издръжка. Към 31.12.2012 г. едва 16 общини от всички 264 са в състояние сами да формират своята бюджетна издръжка и делегираните им от закона дейности по отношение на управлението на функционирането и развитието на територията им. Това са такива общини, които имат съхранен производствен потенциал на икономиката си, базиран върху големи структуроопределящи предприятия (преди всичко от промишлеността), които са фундамента, на който функционират и се развиват техните икономики. Това са общини като Столична община, Бургас, Варна, Пловдив, Стара Загора, Севлиево, Раднево, Гълъбово и др. Останалите общини в страната разчитат на преразпределението на средства от Републиканския бюджет за фи-

нансово обезпечаване на дейностите си. Поради това е необходимо прилагането на спешни мерки за социално-икономическото и финансовото укрепване и развитие на общините в страната.

## МЯСТО НА НАУЧНИТЕ ИЗСЛЕДВАНИЯ И АНАЛИЗИ ПРИ УПРАВЛЕНИЕТО И РАЗВИТИЕТО НА ТЕРИТОРИЯТА

За прилагането на такива ефективни мерки е необходимо да бъдат извършени детайлни научни изследвания за разкриването на обективното състояние на територията и местните проблеми в общините и малките населени места. Първото и много важно условие за такива научни изследвания е те да се базират на реална емпирична и статистическа информация за тях. Това е свързано с пълна реорганизация на регионалната статистика в страната. Към настоящия момент най-ниското териториално ниво на статистическа отчетност, до което достига регионалната статистика, е общинското, и това е най-вече при отчитането на основните демографски показатели. По отношение на показателите, характеризиращи инфраструктурното състояние и развитие на общините и малките населени места, те или са твърде разнопосочни, или изобщо не се отчитат. Защо по наше мнение е необходима спешна реорганизация на регионалната статистика в страната и в какво отношение би следвало тя да бъде извършена? Необходимо е тя да бъде насочена в следните аспекти:

1. Слизане на възможно най-ниско териториално ниво на статистическа отчетност в страната: населено място, квартали на населеното място, землица на населените места. Това е необходимо поради обстоятелството, че общините в България са твърде различни по своя териториален обхват, потенциал, равнище на инфраструктурно развитие и различия в географския фундамент на територията. Много често по отношение на статистическата отчетност общинският център (особено в случаите, когато той едновременно е и областен център или град с по-голям потенциал) със своите относително по-благоприятни статистически показатели е причина за даване на една нереалистична, изкривена картина за реалните проблеми на общинската територия. Това е характерно най-вече за общини в страната с по-голям териториален обхват, чиято територия обхваща различни природни единици (планински земи, котловини, равнинни територии, долини, низини).

Показателен пример в това отношение е община Севлиево, една от общините с най-благоприятни социално-икономически показатели в страната. При нея едни по-задълбочени теренни изследвания и наблюдения доказват, че на нейната територия има ясно изразен локален модел „център-периферия“, изразяващ се във: висока степен на социално-икономическо и инфраструктурно развитие на гр. Севлиево и неговото землище, т. е. северните части на общината, и изключително тежки проблеми в южните ѝ части, характеризиращи се с ускорено обезлюдяване на малките населени места (Боаза, Кръвеник, Купен, Селище, Столтът, Шумата, Табашка, Кръвеник, Шопите и др.), ускорена инфраструктурна маргинализация, амортизация на жилищния фонд и маргинализация на земеделския фонд. Отчитането на тези показатели на общинско териториално ниво, а не по отделни населени места и землица, създава една нереалистична представа за реалните проблеми по цялата територия на общината, което

пък е предпоставка за провеждането на неефективна политика на местно развитие в тези части от нейната територия. По сходен начин този проблем стои и в други общини: Враца, Тетевен, Троян, Царево, Приморско, Кюстендил, Петрич, Сандански, Велинград и много други.

2. Унифициране на отчетаната статистическа информация. Понастоящем информацията дори между отделните общини е непълна и много често различна, преди всичко по отношение на показателите за развитие на инфраструктурата. Унифицирана и сравнително подробна е само информацията за демографските показатели. Тези несъвършенства в отчетността на регионалната статистика затруднява извършването на обективна сравнителна характеристика между общините, извършването на обективен SWOT анализ и т. н. Тези изследвания са много важна база за провеждането на ефективна регионална политика и рационално местно развитие в страната.

#### РОЛЯ И ФУНКЦИИ НА МАЛКИТЕ ОБЩИНИ В РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И УПРАВЛЕНИЕТО НА ТЕРИТОРИЯТА

Задълбочаването или ограничаването и минимизирането на регионалните диспропорции в страната в перспектива, в много голяма степен ще се определя от жизнеността и функционалната устойчивост на малките общини и малките населени места в страната. От тях в много голяма степен ще зависят тенденциите в регионалното развитие на България през следващите години и десетилетия.

По отношение на тенденциите, свързани с обезлюдяването на големи региони от националната територия, се лансира и странната теза, че тези процеси са обективни и не са обезпокоителни, че те не са характерни само за България, а се наблюдават и в други държави от ЕС. Като пример най-често се посочва Гърция, където 5 млн. д. от приблизително 11-милионното население на страната е концентрирано в столицата Атина.

Според застъпниците на тази теза процесът на концентрация на население в няколко центъра на икономически растеж е благоприятен, тъй като той предполага масирана концентрация на финансови и други ресурси към тях с гарантиран позитивен икономически ефект.

Паралелът с Гърция е крайно неудачен пример, като се вземат предвид драстичните различия в особеностите на географския фундамент на територията на двете държави. Територията на България, за разлика от тази на Гърция, предлага сравнително еднакви условия от гледна точка на параметрите и характеристиките на географската среда. Тези условия са предпоставка за постигането на пропорционално и балансирано регионално развитие на страната. Това би могло да се постигне само чрез рационално усвояване на потенциала на цялата територия.

#### ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – ФАКТОР ЗА РЕГИОНАЛНОТО И МЕСТНОТО РАЗВИТИЕ

Този процес на първо място ще се определя от развитието на транспортната мрежа и транспортната инфраструктура и подобряването на транспортната достъпност на територията. Изграждането на съвременна транспортна инфраструктура в малките общини

и малките населени места в тях би подобрило транспортния достъп в отделните им части, което ще повиши транспортната мобилност на населението в тези териториални единици и ще създаде предпоставки за икономическа активизация на територията им.

Независимо че България има формирана относително пропорционална териториална структура на транспортната мрежа, по отношение на нейните технически параметри и степен на функционална обвързаност се наблюдават съществени териториални различия. Тези териториални различия поставят в необлагодетелствано положение по-малките общини и малките населени места. Големите различия в степента на наситеност с транспортна инфраструктура е главният фактор за задълбочаването на регионалните диспропорции и стопанската маргинализация на значителни територии от страната.

През последните години в България беше насочен значителен финансов и обществен ресурс за реализацията на значими транспортни инфраструктурни проекти: изграждането на автомагистралния пръстен на страната (доизграждането на АМ „Тракия“, строителството на АМ „Струма“, АМ „Марица“), вторият мост на р. Дунав „Нова Европа“ при Видин-Калафат, проекти за модернизация и подобряване-



Фиг. 1. Републиканската транспортна мрежа на България

Източник: <http://www.varnaalbena.com/attachments/Image/karta-na-bg-bulgaria.png>

то на техническите и технологичните параметри на някои граждански летища, пристанища и др. Този приоритет в развитието на националната транспортна инфраструктурна политика е логичен, тъй като в период на дълбока финансова и икономическа криза, в каквато се намира страната, това е най-сигурният начин за съхранението на този ресурс и неговото мултиплициране в позитивни регионални ефекти в перспектива. В същото време не може да се очаква бърза валоризация на тези инвестиции и бърз икономически и регионален ефект по следните причини:

1. Периодът на фондоотдаване на такива големи транспортни инфраструктурни обекти е разтеглен във времето. Световният опит показва, че той може да се разпростре във времеви диапазон от 35–40–50 години. Това е главната причина, която прави инвестиционния процес в такива мащабни инфраструктурни обекти твърде сложен по отношение на привличането на инвеститори и синхронизирането на частните, корпоративните и обществените интереси.

2. Бърз регионален ефект от реализацията на визираните големи инфраструктурни обекти не би могъл да се очаква, ако те не бъдат мрежово и функционално обвързани с транспортната инфраструктура от по-низшите йерархични нива: пътната мрежа от I, II и III клас, както и с общинската пътна мрежа.

Поради това паралелно с изграждането на транспортни инфраструктурни обекти с национално и наднационално значение е необходимо насочването на масирани инвестиции за развитието на транспортната инфраструктура от по-низш териториален и функционален ранг. По такъв начин ще се генерира регионален и локален ефект от тази транспортна инфраструктура върху цялата територия на страната.

#### МАРГИНАЛИЗИРАНИ ГЕОГРАФСКИ РЕГИОНИ В СТРАНАТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И СТЕПЕН НА ТРАНСПОРТНА ДОСТЪПНОСТ

На фиг. 1 е показано пространственото развитие на основната транспортна мрежа в България. От нея става ясно, че голяма част от общините в България имат неравнопоставен транспортен достъп до нея. В страната се очертават няколко региона, които имат периферно транспортно-географско положение по отношение на основната транспортна мрежа. Като териториален обхват тези региони в по-голямата си част се припокриват териториално с депресивните демографски региони в страната, характеризиращи се с ускорено обезлюдяване на територията, обърната възрастова пирамида на населението, силно влошени количествени и качествени характеристики на работната сила и липсващ инвестиционен интерес към тяхната територия. От тук може да се направи извода, че главният фактор за формирането на депресивните демографски региони в страната и тяхната стопанска маргинализация е липсата на съвременна транспортна инфраструктура и влошен транспортен достъп на територията.

Отграничаването на тези компактни географски региони в страната, характеризиращи се с ниска степен на развитие на транспортната инфраструктура и слаба функционална обвързаност с транспортната инфраструктура от по-висок регионален и национален ранг, е извършено на базата на следните основни критерии и показатели:



- време за придвижване с публичен обществен транспорт от населените места на конкретната община до транспортен възел или линейна транспортна инфраструктура от първи регионален и функционален ранг над 1 час и 30 мин.;
- при над 30% от общинската пътна мрежа не е правен капитален ремонт за период от над 30 години;
- при над 30% от населените места в конкретната община през последните 30 г. не е развивана нова транспортна инфраструктура, която да оптимизира транспортния им достъп;
- при над 70% от населените места, попадащи в състава на конкретната община, липсва перспектива за трансформирането им в по-висша форма на териториална организация на транспорта в резултат на развитието на транспортната инфраструктура и промени в пространствената конфигурация на транспортната мрежа в страната;
- транспортната мобилност на населението (брой пътувания през годината, реализирани от един жител, и пропътувани километри) в конкретната община е под 50% от средния за страната показател.

Това са следните региони:

I. Регион на приграничните планински територии в Северозападна България (общините, чиито територии попадат в обхвата на Западна Стара планина). Този регион включва общините Брегово, Бойница, Кула, Грамада, Макреш, Димово, Белоградчик, Чупрене, Чипровци, Георги Дамяново, Берковица, Вършец (фиг. 2).

Главните фактори за неговата транспортна инфраструктурна маргинализация са следните:

- Геополитическото положение на региона.

Инфраструктурната недоразвитост на региона и преди всичко недоразвитостта му по отношение на транспортната инфраструктура в голяма степен е резултат от продължителните влошени двустранни отношения между България и бивша Югославия. Историческите наслоения и предразсъдъци между двете държави на политическо равнище е главният лимитиращ фактор за развитието на транспортната инфраструктура в тези пригранични общини за продължителен период от време (1912–1989 г.).

Новите геополитически реалности в Югоизточна Европа създават предпоставки за постепенно преодоляване на тяхната инфраструктурна маргинализация. Лимитиращото влияние на политическите фактори ще намалее в още по-голяма степен след приемането на Сърбия за пълноправен член на ЕС.

- Природния фундамент на територията.

Независимо от обстоятелството, че Западна Стара планина понижава относителната си височина, билото на Главната Старопланинска верига в този ѝ дял е с преобладаваща надморска височина приблизително 2000 m, което е съществен лимитиращ фактор за отварянето на националното географско пространство към Сърбия в тази част на общата ни граница.

Промяната на цялостното геополитическо и транспортно-географско положение на региона на Северозападна България и в частност на територията на общините, попадащи в неговите планински територии, след приемането на България в ЕС и влизането в експлоатация на втория мост през р. Дунав „Нова Европа“ при Видин-Калафат е важ-



Фиг. 2. Региони с ниска степен на развитие на транспортната инфраструктура и ограничена транспортна достъпност в България

на предпоставка за развитието и модернизацията на транспортната инфраструктура в този маргинализиран район на страната. Позитивен регионален ефект би могъл да се постигне чрез неговото функционално транспортно обвързване с трасето на Четвърти еврокоридор в този участък. Независимо от териториалната близост на тези общини до него на този етап те имат много ниска степен на функционална обвързаност, поради което бързи позитивни регионални ефекти и ефекти, свързани с местното им развитие, не могат да се очакват. За да се преодолее постепенно тяхната инфраструктурна маргинализация и транспортна периферност, позитивни влияния биха оказали следните транспортни инфраструктурни проекти:

1. Построяването на полимагистралния тунел под прохода Петрохан, като елемент на IV транспортен еврокоридор, целящ изправянето на неговото трасе и подобряването на техническите и функционалните му параметри. Чрез неговата реализация трасе-

то на коридора ще се доближи териториално до общините, попадащи в този регион. Понастоящем неговото трасе е изместено твърде на изток по направление Мездра–Скравена–Ботевград–АМ „Хемус“.

2. Строителството на второкласен автомобилен път по направление Брегово–Кула–Чипровци–Берковица–Вършец–Мездра–Правец с краен пункт Старо Оряхово на черноморския бряг. Реализацията на такъв проект би имало важно регионално значение за една обширна територия, попадаща в контактната зона между Стара планина и Предбалкана. Той би съдействал за подобряване на тяхната транспортна достъпност и минимизиране на негативните ефекти от тяхното неблагоприятно транспортно-географско положение по отношение на главните транспортни артерии от републиканската транспортна инфраструктура и би подобрило инвестиционната атрактивност на територията в тази зона. За общините в планинските територии на Северозападна България неговото трасе би имало още по-голямо значение, тъй като то е паралелно на трасето на Четвърти еврокоридор (на значителен участък от неговото пространствено развитие) и чрез изграждането на транспортни връзки между двете трасета в определени участъци на практика ще се генерира и регионална ефективност от преминаването на еврокоридора през територията на Северозападна България.

3. Развитието на допълнителни трансгранични връзки със Сърбия през Белоградчишкия проход (при Салаш–Княжевац) и при Чипровци–Топли дол. Тези трансгранични връзки няма да бъдат само с ограничено локално значение за приграничните общини по общата ни граница със Сърбия, но ще съдействат за нарастването на трафика през Дунав мост-2 „Нова Европа“ при Видин–Калафат и ще създават предпоставки за усвояването на туристическия потенциал на териториите в обхвата на Западна Стара планина от двете страни на границата.

4. Насочване на финансов ресурс за рехабилитацията и развитието на третокласната пътна мрежа и общинската пътна мрежа в общините от този регион. Липсата на такава транспортна инфраструктурна политика в продължение на повече от три десетилетия доведе до пълна амортизация на транспортната му мрежа, което, от своя страна, е главният лимитиращ фактор за стопанската активизация на тези общини и особено на малките населени места в региона.

II. Регион на общини, попадащи в територията на приграничните планини на Югозападна България и Краището. Този регион включва общините: Годеч, Драгоман, Сливница, Трън, Брезник, Трекляно, Невестино, Кресна, Симитли, Струмьяни (фиг. 2).

Главните фактори за инфраструктурната транспортна маргинализация на този регион са сходни с тези на предходния и са следните:

1. Независимо от териториалната близост на региона със столицата тази предпоставка не е превърната във фактор за инфраструктурното му развитие и стопанска активизация на територията. Поради това тук е ситуиран един от най-показателните примери на регионален модел „център-периферия“ на територията на България на твърде малка по обхват територия: столичния град с непрекъснато нарастващ демографски, инфраструктурен, социално-икономически и друг потенциал, и отстоящите на не повече от 75 km от него общини Годеч, Драгоман, Сливница, Трън, Брезник, Трекляно.

2. Геополитическите фактори – продължителните влошени политически отношения между бивша Югославия и България, са се отразили върху цялата зона на контакт-

ните пригранични територии по общата граница, в която се е обособил и този район. За да се оптимизира транспортния достъп до общините и селищата в него, е необходима промяна в цялата философия на трансграничното сътрудничество по западната граница на страната. Продължителното негативно влияние на тези фактори са причина за това. Дори съществуващите трансгранични връзки (ГКПП Стрезимировци и ГКПП Олтоманци) не се използват рационално, трафикът през тях е ограничен и те като цяло имат ограничено локално значение. Влиянието на тези фактори и продължителната липса на директна жп връзка между България и Македония лимитира и затормозява не само икономическите връзки между двете страни, но и тези с всички държави от региона на Западните Балкани. Перспективното изграждане на тази жп линия би довело до радикална промяна на транспортно-географското положение на този район.

3. Комплексната социално-икономическа политика в страната и трансформацията на стопанството от едни принципи на управление, характерни за планово-централизираното стопанство, към условията на свободния пазар.

Сривът на промишлеността в страната след 1989 г. рефлектира най-напред върху малките предприятия от машиностроенето, малотонажната химическа промишленост, хранителната промишленост, леката промишленост, местната промишленост, локализиращи в малките селища, което лиши местното развитие в страната от важен инструмент за регулиране на вътрешните трудови миграции и движението на работната сила между общините. Това, в съчетание с неподдържаната транспортна инфраструктура до тях, понижи транспортната достъпност в този район.

4. Географският фундамент на територията на района.

Сложният от гледна точка на геоморфоложките характеристики (редуване на планинските вериги на западните оградни планини Малешевска, Огражден, Конявска, Милевска, Осогово и др. с дълбоко всечени речни долини и грабеновидни котловини) географски фундамент на територията на района в много голяма степен понижава, от една страна, транспортната му достъпност и, от друга страна, оскъпява строителството и поддръжката на транспортната инфраструктура. По този начин под влиянието на тези фактори се формира ситуация на транспортна изолираност и инфраструктурна маргинализираност на този район, независимо от териториалната му близост със София – най-големия транспортен възел в страната и едно от най-натоварените транспортни трасета на територията на страната по направление на IV еврокоридор София-Солун-Атина.

Преодоляването на тази транспортна изолираност на района и подобряването на техническите и функционалните параметри на транспортната му инфраструктура биха могли да се постигнат само чрез провеждането на последователна и целенасочена транспортна и регионална политика, основните акценти на която да са:

1. Последователни усилия от страна на България за построяването на жп линия Гюшево-Крива Паланка-Куманово-Скопие. Необходимо е да се осмисли от ръководните фактори в България, че реализацията на този инфраструктурен проект не бива да бъде само приоритет за правителството на БЮР Македония. Отлагането на нейното строителство вече цял век е неоправдано както от социално-икономическа, така и от геополитическа гледна точка.

Направените опити от страна на Македония в началото на 90-те години на XX в. за реанимирането на проекта не бяха категорично подкрепени от страна на България. Това

в голяма степен се дължи на тогавашното неубедително геополитическо позициониране на България в Европейския Югоизток. Промяната на геополитическото положение на страната след приемането ѝ за пълноправен член на НАТО през 2004 г. и особено след приемането ѝ за пълноправен член на ЕС през 2007 г. са важна предпоставка за реализацията на този проект от съвършено различни позиции. Усилията от страна на БЮР Македония, Черна гора, Албания, Косово, Босна и Херцеговина за приобщаване към единното европейско икономическо пространство също са фактор, който трябва да бъде използван за позитивното решаване на този проблем. Перспективната реализация на този проект е важна поради следните обстоятелства:

1.1. Без нейното изграждане в голяма степен се обезпредметява функционирането на целия VIII еврокоридор в Балканския регион, лишавайки го от възможността за развитието на интермодални превози.

Независимо от обстоятелството, че той беше снет като инфраструктурен приоритет от Европейската комисия, без съмнение той отново ще бъде актуален, тъй като е основната транспортно-логистична ос от Адриатика през Черноморския басейн за Кавказкия регион и Средна Азия.

1.2. Възраждането на жп транспорта в Европа, а и в световен мащаб, е продиктувано от неговите сравнителни преимущества спрямо другите видове магистрален транспорт, най-вече по отношение на неговата по-голяма социална и екологична ефективност. Тези предимства са неоспорими по отношение на по-малкото техногенно натоварване на територията и ограничените му екологични въздействия върху околната среда при масовото внедряване на електротяга.

1.3. Наличието на тази жп линия ще обезпечи директна жп връзка между адриатическите пристанища Дуръс и Вльора с Варна и Бургас, а и с другите адриатически пристанища в по-широк регионален обхват. По този начин тя ще се утвърждава във времето като основната линейна транспортна инфраструктура за функционалното развитие на интелигентните транспортни системи и комбинираните превози в Европейския Югоизток.

1.4. Освен тези положителни влияния тази жп линия ще има важно значение за развитието на икономическите и културните връзки между България и БЮР Македония. Стремешът за задържане на тяхното развитие, провеждан като целенасочена политика от някои политически кръгове в Македония и Сърбия понастоящем и в продължение на десетилетия в бивша Югославия, са главната причина този проект да не бъде реализиран повече от столетие. Проектът е от важно общоевропейско значение, тъй-като той ще интегрира социално-икономически и културно един регион от европейското икономическо и културно пространство, като е от жизнено важно значение най-вече за БЮР Македония. Поради нейното специфично геополитическо и транспортно-географско положение, чрез тази жп линия транспортната затвореност на географското пространство на страната в много голяма степен се преодолява в резултат на осигуряването на безпрепятствен транспортен излаз до българските пристанища Бургас и Варна, а в по-широк регионален контекст и до румънското пристанище Констанца. Особено важно за външноикономическите връзки на Македония е пристанище Бургас, тъй като то осигурява на страната най-пряка връзка и най-бърз транспортен достъп до световните пазари в случай на геополитическа и транспортна блокада. Такъв преце-

дент вече има в периода 1994–1996 г., когато едностранно от страна на Гърция беше спряна достъпът на македонски стоки от и за БЮР Македония през солунското пристанище и се използваше пристанище Бургас. Липсата обаче на директна жп връзка в много голяма степен усложни транспортната логистика по това направление.

2. Ускорено отваряне на новите трансгранични връзки: при Черната скала, Благоевград–Делчево, Симитли–Пехчево, а при доказана необходимост и други. Тези транспортни връзки, макар и с по-ограничено локално значение, освен важното си политическо и социално-икономическо значение, в много голяма степен ще допринесат за постепенното преодоляване на транспортната и инфраструктурната маргинализация на общините, попадащи в териториалния обхват на региона.

3. Строителство на третокласен път (паралелно трасе, изнесено в максимална териториална близост до западната граница на България със Сърбия и Македония по направление: Годеч–Трън–Трекляно–Земен–Жабокрът–Бобошево–Кресна–Петрич). В по-голяма част от трасето той ще бъде дублиращ на трасето на АМ „Струма“, с цел осигуряването на алтернатива на ТОЛ-системата по нея в перспектива, което е и дължително условие. Чрез това трасе ще се подобри транспортният достъп на общините от този район, като тяхната общинска пътна мрежа функционално се обвърже с трасето на АМ „Струма“. Това ще съдейства за усвояването на природно-ресурсния потенциал на западните оградни планини (Огражден, Малешевска, Влахина, Осогово, Милевска), Краището и др. с оглед развитието на стопанския туризъм и някои добивни промишлени дейности.

III. Регион от общини попадащи в териториалния обхват на Стара планина и Предбалкана. Този регион включва общините: Своге, Ботевград, Правец, Етрополе, Тетевен, Троян, Априлци, Севлиево, Габрово, Трявна, Златарица, Стражица, Елена, Антоново, Омуртаг, Върбица, Смядово (фиг. 2).

Регионът е с твърде голям териториален обхват и в него попадат общини с големи различия по отношение на географските характеристики и функционалните параметри на изградената в тях транспортна инфраструктура. Те са твърде различни и по отношение на стопанската си структура. На пръв поглед дори прави впечатление, че преобладаващата част от техните общински центрове са разположени на или в непосредствена близост до важни транспортни артерии – главни жп линии и автомобилни пътища (фиг. 1). Това, което ги обединява като проблеми по отношение на развитието на тяхната транспортна инфраструктура и неефективен транспортен достъп, се дължи на следните обстоятелства:

1. При всички тях се наблюдава ясно открит локален модел „център-периферия“, изразяващ се в сравнително развит в социално-икономическо и инфраструктурно отношение общински център и тежки проблеми (крайно влошени демографски характеристики, амортизирана социална и транспортна инфраструктура, маргинализиран поземлен фонд и др.) на останалата общинска територия и малките населени места, разположени в нея.

2. Сходство в географския фундамент на териториите им. Всички тези общини са разположени в две природни зони: Предбалкана и Стара планина. Това налага провеждане на преференциална регионална политика най-вече по отношение на развитието и поддръжката на транспортната и техническата инфраструктура. През последните

три десетилетия наличието на такава политика по отношение на този регион не се наблюдава.

3. Регионът като цяло се характеризира като един от депресивните в демографско отношение. Голяма част от изчезващите от картата на населените места в страната селища (малки села и планински махали) се намират на негова територия. В следващите 5 до 10 години неговите демографски и инфраструктурни характеристики устойчиво ще се влошават.

За разлика от всичките останали региони, при този фундаменталната причина за не-ефективния транспортен достъп и влошените технически и функционални параметри на транспортната инфраструктура в по-голямата си част са следствие от нерационалната комплексна социално-икономическа политика, провеждана в страната през последните 55 години, и сгрешената философия на цялостното социално-икономическо развитие в страната през последните 25 години.

В стопанската история на страната голяма част от селищата в този район още през втората половина на XIX в. като цяло се развиват възходящо в стопанско, демографско, културно и образователно отношение. Нещо повече, някои от селищата, днешни общински центрове, като: Тетевен, Троян, Севлиево, Габрово, Трявна, Елена, са едни от основните центрове на стопанския и културния живот в страната. Това им възходящо стопанско и културно развитие продължава и през периода след Освобождението до 50-те години на XX в.

С провеждането на индустриализация в страната се генерират и първите проблеми в социално-икономическото и демографското развитие на този регион.

По същество процесът на индустриализация в страната като идеен замисъл и цели е правилен. В България обаче той е проведен с използването главно на факторите на екстензивния растеж, т. е. увеличаване на броя на заетата работна сила в промишлеността, провеждане на политика за целенасочено и приоритетно развитие на по-големите промишлени центрове, масираното им насищане с транспортна, техническа и социална инфраструктура за сметка на по-малките населени места и т. н. Тази икономическа политика, провеждана в страната към средата на 60-те години на миналия век, катализира мощни трудови миграции от селата, махалите и колибите в този регион към по-големите и бързо индустриализиращи се центрове в него, в непосредствена близост до него или към промишлените индустриални обекти от национално значение. Негативните ефекти за тези по-малки селища бяха свързани на първо място с тяхното „обезкръвяване“ по отношение на работната сила в тях, бърза депопулация и инфраструктурна маргинализация на тази територия.

Към средата на 70-те години на XX в. тези негативни регионални ефекти, следствие от политиката на индустриализация на страната, бяха осъзнати на национално ниво и беше направен опит, макар и с неустойчиви във времето резултати, за преодоляването им. За тази цел бяха направени някои корекции при провежданата в страната комплексна социално-икономическа политика, изразяваща се в следните аспекти:

1. С цел спирането на трудовите миграции по територията, в по-малките населени места целенасочено бяха изнесяни промишлени производства (малки предприятия, цехове, промишлени дейности и др.) от базовите заводи, локализиращи в по-големите градове. Тези сателитни предприятия в по-голямата си част бяха от отраслите маши-

ностроене, малотонажна химическа промишленост, лека промишленост, хранителна промишленост, парфюмерийно-козметична промишленост, местна промишленост и др. Тези промишлени производства не винаги имаха висока икономическа ефективност, но в по-голяма част от случаите бяха от много голямо местно икономическо и социално значение, а за много от тези малки селища те се превърнаха в структуроопределящи в тяхното стопанско развитие. При този подход на практика беше приложен един важен инструмент на преференциалната регионална политика: изграждане на малки и средни предприятия с цел регулирането и минимизирането на трудовите миграции и регионалните диспропорции по територията.

2. Формирането на АПК (аграрно-промишлени комплекси) като форма на собственост и стопанисване на поземления фонд в страната в началото на 70-те години на XX в. В първите години на своето съществуване тези организационни структури в агробизнеса определено имаха позитивно влияние върху развитието на малките населени места в този регион. В повечето АПК по-голямата част от общата стопанска продукция се формираше от промишлени дейности (малки и средни предприятия) в структурата на агробизнеса, развиван от тях, но и промишлени дейности, коренно различни от техния предмет на дейност, формиращи висока добавена стойност и с висока норма на печалба. Тези мини промишлени предприятия осигуряваха значителна трудова заетост на населението в този регион и гарантираха значителни доходи на заетите в тях в продължение на две десетилетия. По този начин в голяма степен се регулираха трудовите миграции по територията и този подход беше важен и успешен инструмент при провеждането на регионалната политика и регулиране на социално-икономическите процеси на местно ниво.

Освен това в структурата на АПК целенасочено беше стимулирано изграждането и функционирането на мини териториално-производствени цикли (малки териториални клъстери), с предмет на дейност производството и преработката на земеделски суровини: малки консервни предприятия за преработката на плодове, зеленчуци, месо, мляко, дървопреработка, билки и др. Тези производства суровинно се базираха не само на земеделски суровини, добивани от площите на АПК, но и на тези от личните стопанства на жителите на землищата от тези териториални единици. По този начин се създаваха допълнителни равнища на трудова заетост и се осигуряваха допълнителни доходи за населението в малките селища в региона.

МТС (машино-тракторни станции), функциониращи в структурите на АПК, осигуряваха поддръжката на сезонната транспортна инфраструктура, която за землищата на тези малки селища е не по-маловажна от пътната транспортна инфраструктура, тъй като тя осигурява достъп до земеделските площи и ограничава процеса на маргинализация на поземления фонд. От друга страна, през последните години от съществуването си АПК (след 1983 г.) ускори маргинализацията на поземления фонд, тъй като земеделските площи с труден транспортен достъп и по-ниско естествено плодородие постепенно бяха изоставяни и извеждани от стопански оборот, поради което постепенно отпаднаха от обработваемия фонд, тъй като земеделската продукция от тях беше с висока производствена себестойност и икономически нерентабилна. В резултат на това, а и на действието и на други механизми от комплексната икономическа политика в страната в периода след това, започна процес на ускорена маргинализация на поземления фонд в региона.



Социално-икономическите и инфраструктурните проблеми на малките населени места от този регион се задълбочиха допълнително през последния четвърт век – периода на обществено-политическия и социално-икономическия преход от планово-централизирано развитие и функциониране на българската икономика към условията на свободния пазар. Изначално сгрешената философия на аграрната реформа в страната, а и на цялостната социално-икономическа трансформация в България са фундаменталният фактор за генерирането на изключително негативните процеси в регионалното развитие на страната и в частност на този регион. Като резултат се наблюдава ускорена депопулация на територията, обезлюдяване първоначално на селата, а впоследствие и на малките и средните градове, амортизация на инфраструктурата (транспортна, техническа, социална и др.), маргинализация на поземления фонд, стесняване на възможностите и алтернативите за трудова заетост, генериране на високи нива на безработицата, ускорено влошаване на образователните и квалификационните характеристики на работната сила и като краен резултат от тези процеси – липса на инвестиционна атрактивност на тези територии и преди всичко към малките населени места в региона. Като цяло при провеждането на стопанската реформа в България, за разлика от другите източноевропейски (постсоциалистически) държави, бяха допуснати съществени грешки в следните направления:

1. Още от началото на 90-те години на XX в. целенасочено и императивно беше налагана тезата, че „държавата е лош стопанин“ при управлението на икономическите обекти (заводи, фабрики, малки и средни предприятия и т. н.) и тя по най-бързия начин трябва да се оттегли от тях, чрез „светкавично“ раздържавяване и бърза приватизация. За целта дори беше приложен един уникален в световната икономическа практика модел на т. нар. масова приватизация, широко прокламираната цел на която беше да превърне всички български граждани в реални собственици на ДМА (дълготрайните материални активи), които да носят редовни доходи на собствениците. Ни най-малко не оспорвам тезата, че държавата не е възможно най-добрият стопанин в икономиката на страната. Категорично обаче поддържам тезата, че държавата е много по-добрият стопанин на икономическите активи от „ничия стопанин“ или от „виртуалния стопанин“. Изминалите години от старта на приватизационните процеси в българската икономика потвърждават тази теза по един категоричен и твърде печален за българските граждани начин. Резултатът от този необмислен и волунтаристичен подход е тотален срив на промишлеността в страната.

2. Възстановяване на собствеността върху земеделските земи. Провеждането на аграрната реформа в България беше извършено без задълбочен научен анализ и прогнозиране на социално-икономическите и регионалните рефлекти от нея. В началото на 90-те години на XX в. в българското общество преди всичко от тогавашните политически кръгове и масмедии широко беше прокламирана и императивно налагана тезата, че възстановяването на поземлената собственост, което само по себе си е правилен от гледна точка на възстановяването на справедливостта политически акт, много бързо ще доведе до ускорен растеж в земеделския сектор и едва ли не България ще се нареди до такива утвърдени производители на земеделска продукция в Европа като Дания, Австрия, Швейцария и т. н. С днешна дата може да се констатира, че това не се състоя, а България се превърна в нетен вносител на продукти от земеделски произход, които

в близкото минало е произвеждала, задоволявала потребностите на вътрешния пазар и изнасяла значителни обеми такава продукция на външните пазари. При някои основни земеделски натурални показатели, като производство на зеленчуци, плодове, поголовие на животни, намалението е в пъти.

Тоталният срив на българското земеделие се състоя поради следните основни причини:

1. За изминалия период на „колективно“ стопанисване и обработване на поземления фонд в страната (1958–1991) се извършиха дълбоки промени в социалната стратификация на българското общество. С повишаване на образователното равнище на българските граждани и паралелно протичащия процес на ускорена индустриализация се трансформира структурата на заетостта в икономиката на страната. Тези промени се изразяваха в значителен спад на заетите в аграрното стопанство за сметка на бързото увеличаване на заетите в промишлеността.

2. Механизация на производствените процеси в икономиката на страната. В резултат на механизацията в земеделието към 1989 г. относителният дял на заетите в аграрния сектор на страната беше сведен до 12%. От отрасъла беше освободена значително количество работна сила, която приоритетно беше насочвана към индустрията. След 1991 г. функциониращите в структурите на АПК и МТС (машино-тракторни станции) бяха ликвидирани. Новите собственици на земеделски земи нямаха финансови ресурси за закупуване на техника за механизирана обработка на земята.

3. Провежданата нерационална политика от страна на държавата по отношение на собствениците на земеделски земи. Макар и неофициално формализирана по отношение на новите земеделски собственици от страна на политическата власт в страната беше провеждана политика, насочена към осуетяване на техния естествен стремеж към сдружаване и коопериране с цел рационализиране на обработката на земята и повишаване на икономическата ефективност на произвежданата земеделска продукция. Създаваха се изкуствени административни пречки за спиране на тези процеси. По този начин обработването на земеделските земи (най-вече в планинските и хълмистите територии) в техническо отношение беше върнато на нивото от периода преди Втората световна война. Резултатът от паралелното протичане на тези процеси в продължение на повече от две десетилетия рефлектира върху регионалното развитие на обширни територии в страната. Тези рефлекти се изразяваха в тяхното ускорено обезлюдяване, социално-икономическа и инфраструктурна маргинализация.

В резултат на обезлюдяването бързо се амортизира и жилищният фонд в тези територии. В България по отношение на жилищния фонд националната статистика оперира с некоректни статистически показатели: разполагам жилищен фонд на човек от населението, който е един от най-високите сред страните от ЕС. В действителност голяма част от него е неизползваем, силно амортизиран и носещ повече разходи, отколкото приходи за собствениците.

В резултат от всичко това протеклите през последните 20 години миграционни процеси в страната се превръщат в необратими. Поради тези причини очакваната стопанска активност и предприемчивост на новите „стари“ собственици или на техните наследници след възстановяването на поземлената собственост не се състоя. Нещо по-

вече, в резултат на редица не добре премислени положения в Закона за собствеността и ползването на земеделските земи се стигна до някои крайно негативни ефекти, като: тотална декомасация на поземления фонд в страната, неравнопоставеност на голям брой собственици, поради възстановяване на земята в „реални“ граници. Тези процеси и тенденции доведоха и до ускорена амортизация на транспортната инфраструктура преди всичко в малките общини и малките населени места в региона. При над 80% от линейната транспортна инфраструктура в тях (четвъртокласна общинска пътна мрежа) за последните 30 години не е извършвана никаква рехабилитация. През последните 25 години в голяма степен се съкратиха междуселищните и междуобщинските транспортни връзки. Това, в съчетание с дълбокия срив в социалния стандарт на населението в тези селища, понижи икономическата активност на населението в региона и като цяло значително понижи неговата инвестиционна атрактивност.

Преодоляването на транспортната инфраструктурна маргинализация на региона би могла да се постигне постепенно чрез реализацията на следните транспортни инфраструктурни проекти:

1. Изнасяне на трасето на АМ „Хемус“ в участъка ѝ Ябланица–Велико Търново в максимална териториална близост до общините от региона. Преминаването на нейното трасе по направление Ябланица–Плевен–Бяла(обл. Русе)–Попово не би имало съществени регионални ефекти за региона. В този участък тя се дублира с трасето на бъдещата автомагистрала или високоскоростен път Русе–Бяла–Плевен–София. Такъв вариант е рационален, като се има предвид световната практика, че някои аналогични транспортни инфраструктурни проекти целенасочено се изграждат на територията на по-слабо развити в социално-икономическо отношение райони, като по този начин се преследва постигането на определени регионални и социално-икономически ефекти за територията: нейната стопанска активизация, привличането на инвестиции, повишаването на доходите на населението, повишаване на равнищата на трудовата заетост, повишаване на нейната инвестиционна атрактивност и др.

2. Изграждането на съвременен второкласен път по направление: Димитровград (Сърбия)–Годеч–Своге–Ботевград–Правец–Етрополе–Тетевен–Рибарица–Троян–Априлци–Габрово–Плачковци–Вонеща вода–Елена–Върбица–Смядово–Дългопол–Старо Оряхово. Перспективното инфраструктурно развитие на това трасе е от важно значение за оптимизиране на транспортния достъп до малките населени места в този регион (Предбалкана и Стара планина), който независимо от обстоятелството, че географски е разположен в хардланда на националната територия в транспортно отношение остава твърде изолиран от основните транспортни линии.

3. Реализацията на инфраструктурния проект за строителството на полимагистрален тунел Троян–Христо Даново. Той е най-важният инфраструктурен компонент по трасето на Централнобългарския транспортен коридор: Свищов (респективно Белене и Никопол)–Плевен–Ловеч–Троян–Карлово–Пловдив–Асеновград–Смолян–Мадан–Рудозем–Ксанти. Разработването на това трасе кардинално ще реструктурира и рационализира транспортните връзки между Северна и Южна България. Освен това функционалното му обвързване с трасето на визираното по-горе транспортно направление ще катализира усвояването на туристическия потенциал на региона и развитието на стопанския туризъм в него.

4. Реализацията на проекта за строителството на мономагистралния тунел под прохода Шипка. Той ще има аналогични функции и ще бъде алтернативен на визираното вече трасе.

5. Насочване на ресурси за рехабилитация и развитие на междуселищната и вътрешноселищната транспортна мрежа в региона.

Само чрез функционалното обвързване на тези основни елементи на линейната транспортна инфраструктура в региона би могло да се генерира позитивен регионален и местен ефект.

IV. Регион от общини, попадащи в централните части на Южна Добруджа. Този регион включва общините: Главиница, Ситово, Алфатар, Кайнарджа, Исперих, Завет, Кубрат, Венец, Каолиново, Тервел, Крушари, Хитрино, Никола Козлево (фиг. 2).

Независимо от обстоятелството, че географският фундамент на територията на тези общини не възпрепятства развитието на транспортната инфраструктура, тъй като е равнинно-хълмист и платовиден, малките селища в тези общини, а и дори някои от областните центрове, имат неравнопоставеност от гледна точка на транспортния достъп до главните транспортни направления в Североизточна България. Основните фактори за това са следните:

1. Всички тези общини са разположени в Южна Добруджа. Това е територията в страната с най-интензивно развитие на земеделието и агробизнеса и доминираща специализация в зърнопроизводството (пшеница, царевица) и маслодайни технически култури (слънчоглед). Естественото почвено плодородие в този географски регион е много голямо. Поради това през целия период на стопанското развитие на региона се наблюдава логичен стремеж за съхранението на почвения му фонд. Това се потвърждава от по-ниската териториална гъстота на селищната мрежа, която е оказала влияние и върху пространствената конфигурация и териториалната гъстота, и на транспортната мрежа. Тази тенденция трябва да се насърчава и поддържа чрез провежданата цялостна регионална политика и в частност при провежданата транспортна инфраструктурна политика. Поради това при развитието на линейната транспортна инфраструктура в региона и в перспектива не трябва да се залага на екстензивното ѝ развитие (строителството на нови пътища и друга инфраструктура върху плодородните земеделски терени), а следва да се търсят нови териториално-устройствени и технологични решения за оптимизиране на транспортния достъп до малките населени места.

2. Територията на Южна Добруджа има специфично политическо, социално-икономическо и регионално развитие.

Съществени рефлекти в развитието на транспортната инфраструктура има продължителното ѝ включване в пределите на Румъния (1913–1940), съгласно клаузите на Букурещкия мирен договор (28 юли – ст. ст., 10 август – н. ст. 1913 г.). За този 27-годишен период няма почти никакво развитие. Това е така, тъй като румънският политически елит е бил наясно, че това е изконна българска територия, която рано или късно отново ще бъде приобщена към българската държава, поради което не е рационално да се насочват средства за нейното инфраструктурно развитие. През този период се изгражда само жп линия Негру Вода–Добрич. Транспортната необезпеченост на Добруджа е осмислена и идеи за решаване на транспортните ѝ проблеми и оптимизация на транспортната ѝ мрежа са лансирани от български географи, специа-

листи по транспортна проблематика още в средата на XX в.: Бешков (Транспортната проблема на Добруджа, 1953–1954); Маринов (Транспортната проблема на Добруджа, 1953). Рационални идеи за оптимизация на транспортните връзки на нейна територия се дават и в периода след това.

### 3. Периферното географско положение.

Поради трансформациите в икономическите и политическите приоритети на страната след 1991 г. дори съществуващата транспортна инфраструктура на територията на Добруджа не се използва рационално. Тези фактори, в съчетание с цялостния икономически спад в страната, са причина за драстичното намаление на транспортния трафик през сухоземната граница с Румъния, както и нерационалното използване на дунавските пристанища Силистра и Тутракан.

4. Драстичен спад на междуселищните транспортни връзки през последните 20 години. Това се дължи, от една страна, на амортизираните шосейни пътища, и, от друга, на драстично понижената транспортна мобилност на населението в резултат на ниските му доходи и нисък социален стандарт. Независимо от обстоятелството, че този регион е един от най-богатите в страната от гледна точка на почвените му ресурси и възможности за развитие на агробизнеса, социалният стандарт и доходите на населението са едни от най-ниските в страната, което е един от многото парадокси в социално-икономическото развитие на страната.

Оптимизирането на транспортните връзки в тези общини и подобряването на транспортния достъп до малките населени места в тях поради визираните фактори, лимитиращи транспортния достъп, изисква прилагането на коренно различен подход, свързан преди всичко с възприемането на специфични за този регион териториално-устройствени и технологични решения. Развитието на транспортната инфраструктура в перспектива би следвало да се постига само по интензивен път на развитие: рехабилитация на съществуващата такава, повишаване на пропускателните възможности на линейните и точковите ѝ обекти и др. За тази цел през следващите години трябва да бъдат насочени ресурси за рехабилитация на съществуващата транспортна мрежа. Поради обстоятелството, че тези общини са типологизирани като селски и попадат в категорията селски райони на страната, те биха могли да усвояват средства, предвидени за стимулиране на развитието на селските региони по европейските програми. От друга страна, съгласно Закона за регионалното развитие, почти всички от тях попадат в категорията „изостанал селски район“ и като такива са потенциални обекти за провеждането на преференциална регионална политика от страна на държавата. По тази линия те биха могли също да използват ресурси за развитието на транспортната си инфраструктура чрез реализацията на определени проекти.

Голяма част от територията на региона попада в дунавските територии и поради това за тези общини съществува потенциалната възможност да бъдат бенефициенти на финансов ресурс при реализацията на Дунавската стратегия на ЕС (93 млрд. евро), включително и за реализацията на транспортни проекти.

При този регион съществува и един специфичен транспортен проблем, който е характерен най-вече за него и в много по-малка степен за всички останали региони. През определена част от годината (зимния период) транспортният достъп в целия регион и още повече до малките населени места в него е силно затруднен, а понякога и напъл-

но блокиран. Поради орографската отвореност на релефа от североизток в района на Добруджа през зимния период по няколко пъти се проявява специфична климатична ситуация, свързана с обилни снеговалежи и снегонавявания, които се отразяват на транспортната достъпност в региона. Това води до блокирането на стопанския живот, понякога за повече от седмица. По тази причина е целесъобразно освен специфични технически и технологични решения при развитието на транспортната инфраструктура, и изграждането на териториални структури за борба с тези екстремни транспортни ситуации. Те трябва да бъдат или на общинско подчинение, или на подчинение на областните управители на Добричка, Силистренска, Разградска, Търговищка, Шуменска, Русенска и Варненска област. През останалото време през годината биха могли да бъдат ангажирани с поддръжката на сезонната транспортна инфраструктура на съответните области.

V. Регион на Странджа-Сакар. Този регион включва общините: Царево, Малко Търново, Средец, Болярово, Елхово, Тополовград (фиг. 2). Регионът е периферен за страната и неговата инфраструктурна маргинализация е резултат от влиянието на следните основни фактори :

1. Геополитическото му положение. Регионът има водещо значение за неговата стопанска и инфраструктурна транспортна маргинализация. В периода на блоковото противопоставяне по време на Студената война тази територия е разглеждана като потенциалния театър на военни действия при евентуален военен сблъсък. Поради това при териториалното планиране и разработката на генералната схема за разположението на производителните сили тук не са предвидени значими транспортни инфраструктурни и стопански обекти. Дори междуселищните шосейни пътища са толкова тесни, че е много трудно разминаването на два съвременни леки автомобила. Това е така, тъй като те са проектирани главно с оглед придвижването на бронетанкова военна техника.

2. Демилитаризацията на неговата територия след 1990 г. Тя оказва допълнителни негативни ефекти върху поддръжката на транспортната инфраструктура по неговата територия. Дислоцираните в малките селища на региона (Средец, Звездец, Малко Търново, Болярово и др.) военни поделения имаха важни функции по поддръжката на инфраструктурата и на първо място на транспортната инфраструктура. Ликвидирането на тези гарнизони в съчетание с ограничените финансови ресурси на тези малки пригранични общини влошиха допълнително транспортния достъп до малките населени места в региона през последните 20 години. Поради това състоянието на транспортната мрежа е с едни от най-ниските технически и функционални параметри в страната.

Състоянието на транспортната мрежа и понижената транспортна достъпност в региона са един от основните фактори за неговата депопулация и цялостна стопанска маргинализация. Територията му се характеризира с една от най-ниската гъстота на населението на един квадратен километър: общ. Малко Търново – 4,9 д., Болярово – 6,3 д., Средец – 13,9 д. Проблемите със стопанската маргинализация на района на Странджа-Сакар бяха осмислени на управленско ниво още в началото на 70-те години на XX в. За преодоляването на този проблем в социално-икономическото и регионалното развитие на страната беше приета и започна да се реализира широкомащабна програма за стопанската му активизация: регионалната програма „Странджа-Сакар“.

Нейната реализация не доведе до устойчиви във времето позитивни резултати по две основни причини:

1. Тя се изпълняваше с командно-административни методи и централизиран подход.
2. Настъпилите след 1990 г. дълбоки социално-икономически и регионални трансформации в българското общество и държава ликвидираха дори и малкото положителни ефекти от нейната реализация в предходните години.

Настъпилите геополитически промени след 1989 г.: разпада на блоковото противопоставяне, членството на страната в ЕС и НАТО, са предпоставки за постепенното преодоляване на стопанската и инфраструктурната маргинализация на този приграничен регион на страната. През последните години има някои инфраструктурни проекти и инициативи, които водят до преодоляване на бариерността на българо-турската граница, наследена от периода на блоковото противопоставяне, а в по-далечна перспектива ще допринесат и за постепенното преодоляване на неговата транспортна и инфраструктурна маргинализация. Отварянето на трансграничната връзка Лесово–Хамзабейли (2004 г.) създаде алтернативна възможност за разтоварване на интензивния трафик по трасето на Четвърти еврокоридор (ГКПП Капитан Андреево). Нещо повече, това трасе се утвърди и трафикът през него нарасна за по-кратко време от прогнозираното преди изграждането му. Неговото важно регионално значение обаче се изразява преди всичко в стопанската активизация на приграничните територии, през които преминава. Преодоляването на инфраструктурната маргинализация на този регион ще протича и в резултат на постепенната реализация на следните инфраструктурни проекти:

1. Инфраструктурното развитие на трасето на Панорамния път през Странджанското черноморско крайбрежие по направление Царево–Ахтопол–Резово–Истанбул .

Това е рационално, тъй като след Царево трасето навлиза във вътрешността на Странджа по посока на Малко Търново и губи своята панорамност. Това трасе ще има важно значение за развитието на стопанския туризъм в този регион. Принципна договорка за откриване на ГКПП при Резово и строителството на мост над р. Резовска между България и Турция има от 1994 г. Реализацията на проекта се забави във времето. Една от причините за това са и местните настроения на териториалния социум в с. Резово и желанието му транспортната инфраструктура, осигуряваща транспортния достъп до него, да не се модернизира с цел запазването и съхранението на автентичния вид на крайбрежието в тази зона. Тези настроения са обясними и оправдани, като се има предвид презастрояването на Черноморското крайбрежие през последните 20 години на север от Синеморец.

2. Изграждане в средносрочна перспектива на допълнителни локални трансгранични връзки по границата с Турция

Такива потенциални възможности съществуват по направленията: Елхово–Голям Дервент–Вейсал; Болярово–Странджа–Кофчаз; Средец–Факия–Горно Ябълково–Кофчаз. Те не биха достигнали транспортния трафик на съществуващите трасета, но биха имали важно значение както за преодоляване на стопанската бариерност на тази граница, така и за комплексното усвояване на туристическия потенциал на Странджа планина. Тези проекти ще подобрят транспортната достъпност на малките селища в тази зона на Странджа. Това ще съдейства и за усвояването на туристическия потенциал на приграничните територии на Странджа.

3. Усвояването на потенциала на Странджа планина в неговата цялост. Това е наложително поради следните обстоятелства: природният комплекс на Странджа е уникален в рамките на европейското природно богатство. Той се характеризира с уникалност от гледна точка на неговото биологично разнообразие на растителни и животински видове. Той е уникален именно в неговата цялост. По-голямата част от планината се намира на територията на Турция (по-високата, по-лесистата и с по-висока атрактивна стойност). Политическата граница не бива повече да бъде лимитиращ фактор за неговото усвояване и достъпност. В перспектива съществуват възможности за такъв подход при приемането на Турция за член на ЕС.

4. Реализацията на някои хидротехнически проекти по поречията на някои от притоците на р. Тунджа и по черноморските реки в териториалния обхват на региона.

Като се има предвид териториалната му близост с мегаполиса Истанбул и перспективния дефицит на питейна вода за него, строителството на водоеми е една от възможностите за стопанското развитие на неговата територия. Реализацията на тези проекти ще подобри и транспортната достъпност на региона като цяло.

VI. Регион на южните пригранични планински територии, включващ общини, попадащи в териториалния обхват на Източните Родопи, Западните Родопи, долината на р. Места, Славянка и южните подножия на Пирин. Този регион включва общините: Гърмен, Сатовча, Доспат, Борино, Девин, Смолян, Рудозем, Мадан, Неделино, Златоград, Ардино, Джебел, Кирково, Момчилград, Крумовград, Ивайловград (фиг. 2).

Регионът е периферен за националната територия и неговата инфраструктурна маргинализация е резултат от продължителното и комплексно влияние на следните фактори:

1. Геополитическо положение. Едва през последните 20 години то започна да се превръща във фактор за стопанска активизация и постепенно преодоляване на инфраструктурната маргинализация на този приграничен район. В продължение на приблизително пет десетилетия този регион беше жертва на блоковото противопоставяне и сложните двустранни отношения с Република Гърция. За това свидетелства факта, че за този период по общата ни граница, с дължина 493 km, функционира само две трансгранични връзки: ГКПП „Кулата“ и ГКПП „Капитан Петко войвода“, които са разположени съответно в най-западната и в най-източната част на общата ни граница. По протежение на приблизително 460 km за този период не функционираше нито една трансгранична връзка. Това е една от главните причини за по-ниската транспортна достъпност на селищата от този регион и инфраструктурната му маргинализация като цяло. С промяната на геополитическото положение на страната след 1989 г. се създадоха предпоставки за постепенно преодоляване на този проблем.

2. Географския фундамент на територията. Силната пресеченост на релефа в този регион (редуване на дълбоко всечени долини с високи планински хребети и високи котловини и долинни разширения) е ясно изразен лимитиращ фактор при развитието на линейната транспортна инфраструктура. Следва да се отбележи, че този регион освен със затруднения си автомобилен транспортен достъп, е известен и с това, че той е лишен от достъп до жп мрежата на страната.

3. Моноцентрична специализация на стопанството. Тази стопанска структура в голяма степен е резултат на природно-ресурсния потенциал на региона и агро-кли-



матичните условия за развитието на земеделието и агробизнеса. На територията на региона в продължение на десетилетия се развиваха приоритетно няколко стопански дейности: добивни отрасли (главно оловно-цинкови руди, нерудни полезни изкопаеми, дървопреработвателния производствен цикъл), производство на ориенталски тютюни, развитие на пасищно животновъдство. Диверсификацията на отрасловата и териториалната структура на стопанството на този регион ще започне да се осъществява с постепенното преодоляване на неговата транспортна инфраструктурна маргинализация. Преодоляването на тази маргинализация се постига постепенно в резултат на синергетичното влияние на следните фактори:

4. Транспортното отваряне на географското пространство на страната в резултат на промяната на нейното геополитическо положение

За последните две десетилетия територията на този регион е най-показателният пример изобщо в страната за ускореното протичане на този процес. През 2005 г. влезе в експлоатация трансграничната връзка Гоце Делчев–Драма (ГКПП „Илинден“) по долината на р. Места. Замислена като разтоварваща трафика по основното трасе на полимагистралата по Четвърти еврокоридор за Солун и Атина, тя бързо увеличи транспортния си трафик. Това оказва позитивно влияние върху цялостното стопанско развитие и на общините Гърмен и Сатовча по отношение на усвояването на техния природно-ресурсен и туристически потенциал.

2. През последните четири години влязоха в експлоатация три нови трансгранични връзки: ГКПП „Златоград“ (13. 01. 2010 г.), ГКПП „Ивайловград“ (9.09. 2010 г.) и ГКПП „Маказа“ (9. 09. 2013 г.). Първите две трансгранични връзки, макар и с по-ограничено локално значение, са важен фактор за подобряване на транспортния достъп на селищата в тези общини, а и на региона като цяло. ГКПП „Маказа“ е важен инфраструктурен елемент по трасето на Девети еврокоридор. Освен важното ѝ международно значение тази трансгранична връзка има и голямо значение и за подобряването на транспортната достъпност на малките пригранични селища в региона на Източните Родопи.

3. Инфраструктурното развитие на трасето на Централнобългарския транспортен коридор (Никопол (респективно Свищов и Белене)–Плевен–Ловеч–Троян–Карлово–Пловдив–Смолян–Рудозем–Ксанти).

В национален мащаб неговото трасе има дори по-важно транспортно и регионално значение от останалите меридионални трасета, тъй като то преминава през възможно най-централната част на националната територия, и при неговата пълна инфраструктурна завършеност то ще се обособи като основна транспортно-урбанистична и стопанска гравитационна ос за територията на страната и като най-натовареното трасе, обслужващо транспортния трафик между Северна и Южна България. Реализацията му ще изисква повече време и ресурси, тъй като преминава през силно пресечения терен на Западните Родопи, но то ще рефлектира върху оптимизирането на транспортния достъп до малките селища в този регион.

4. Изграждане на паралелна транспортна линия по направление Г. Делчев–Гърмен–Сатовча–Доспат–Девин–Мадан–Златоград–Ивайловград–Свиленград.

За подобряването на транспортния достъп до селищата от този регион е необходимо изграждането на съвременен второкласен път по това направление. Това трасе

функционално ще обвърже транспортните връзки на малките селища в региона с трансграничните меридионални връзки от национално значение.

Реализацията на тези транспортни проекти във времето ще доведе до подобряването на транспортната достъпност на този приграничен район като цяло и на малките населени места в него. Подобряването на техническите и технологичните параметри на транспортната му инфраструктура постепенно ще стимулира процеса на диверсификацията на трудовата заетост на работната сила и моноцентричното стопанско развитие на района (отглеждането на ориенталски тютюни, развитието на някои добивни отрасли, шивашка промишленост, пасищно животновъдство). Подобряването на транспортната достъпност на региона и неговото транспортно отваряне ще стимулира усъвършенстването на туристическия потенциал и развитието на стопанския туризъм в района.

Извън териториалния обхват на тези шест компактни региона, намиращи се в неблагоприятно положение по отношение на техническото и технологичното ниво на транспортната инфраструктура и ниска транспортна достъпност на малките населени места в тях, остават и значителен брой други малки общини и отделни по-малки населени места, които сами за себе си покриват визираните критерии и показатели и също се характеризират с по-ниска транспортна достъпност. Те обаче са единични и не формират компактни географски региони. Поради тази причина те не са обект на анализа в това изследване. Решаването на техните проблеми би могло да се постигне по-бързо и с по-малки ресурси чрез насочването на целеви средства към тези общини и малки населени места за инфраструктурно развитие и функционално обвързване на транспортната им мрежа с транспортната мрежа от по-висок териториално-йерархичен и функционален ранг.

## ИЗВОДИ

Решаването на проблемите с подобряването на транспортния достъп и функционалните параметри на транспортната инфраструктура в малките общини и малките населени места трябва да се разглежда като елемент от цялостната регионална политика и местно развитие в съчетание с други секторни политики. По такъв начин ще се генерира положителен синергетичен ефект за територията и ще се избегне тясноведомствения подход при решаването на регионалните и местните проблеми в страната, който не винаги е рационален от гледна точка на териториалните общности и обществения интерес.

В заключение следва да се отбележи, че промените в законово-нормативната база, направени след 2004 г., са предпоставка за позитивното решаване на тези тежки проблеми в регионалното развитие на страната. Особено важно значение има ЗИД на Закона за регионалното развитие от м. април 2005 г., чрез който се променя цялата философия на провежданата в страната регионална политика. Чрез него акцента в нея се поставя върху преференциалната регионална политика, която пряко влияе върху перспективите за развитие и на разглежданите в настоящата статия изостанали от гледна точка на развитието на транспортната инфраструктура и ограничения си транспортен достъп региони. В голяма степен се премахва администрирането при целия процес. Чрез въвеждането на категорията изостанали райони (изостанали селски, изостанали

пригранични, изостанали планински райони и райони в индустриален упадък) се дава възможност на една община, когато тя покрие формалните критерии за всеки един от тях, да може да бъде категоризирана към всеки един от тези райони едновременно. Това положение потенциално ѝ позволява да участва в усвояването на средства от Републиканския бюджет и от еврофондовете по различни програми за развитието на такъв тип райони. Голяма част от този ресурс би могъл да се усвоява целенасочено за реализацията на инфраструктурни проекти и подобряване на транспортната достъпност на територията на тези общини.

#### ЛИТЕРАТУРА

- Бешков, Ан. 1953. 1954. Транспортната проблема на Добруджа. Варна.  
Годишник на общините в България. 2002, ФРМС.  
Деведжиев, М. 1996. География на транспорта в България, С., ФОРКОМ.  
Деведжиев, М. 1988. Модулното развитие на железопътната мрежа в България. С.  
Димитров, Д. 2006. Преференциалната регионална политика в България и някои държави от Европейския съюз. – *География-21*, кн. 3.  
Димитров, Д. 2007. Приложение на комплексното (интегралното) социално-икономическо райониране при провеждането на регионалната политика в България. – *Год. на СУ, Геол.-геогр. фак., кн. 2 геогр.*, 99.  
Димов, Н., 2012. Райониране, социално-икономически райони и регионално развитие на България. С.  
Маринов, Хр. 1953. Транспортната проблема на Добруджа. Свищов.  
Закон за собствеността и ползуването на земеделските земи обн. дв. бр. 17 от 1 март 1991 г.  
Закон за административно – териториалното устройство на Република България, Обн. ДВ. бр. 63 от 14 Юли 1995 г., изм. ДВ. бр.51 от 14 Юни 1996 г., изм. ДВ. бр.27 от 10 Март 1998 г., изм. ДВ. бр.33 от 24 Март 1998 г., изм. ДВ. бр.154 от 28 Декември 1998 г., изм. ДВ. бр.10 от 5 Февруари 1999 г., изм. ДВ. бр. 69 от 3 Август 1999 г., изм. ДВ. бр.57 от 14 Юли 2000 г., изм. ДВ. бр. 67 от 29 Юли 2003 г., изм. ДВ. бр. 80 от 9 Септември 2003 г., изм. ДВ. бр.46 от 3 Юни 2005 г., изм. ДВ. бр. 63 от 3 Август 2007 г., изм. ДВ. бр. 36 от 4 Април 2008 г., изм. ДВ. бр. 9 от 28 Януари 2011 г., изм. ДВ. бр. 95 от 2 Декември 2011 г., изм. ДВ. бр. 66 от 26 Юли 2013 г.  
Закон за регионалното развитие. В сила от 31.08.2008 г. Обн. ДВ. бр.50 от 30 Май 2008 г., изм. ДВ. бр. 47 от 23 Юни 2009 г..  
Закон за местното самоуправление и местната администрация. В сила от 17.09.1991 г. Отразена деноминацията от 05.07.1999 г.  
Закон за местните избори. Отразена деноминацията от 05.07.1999 г. Обн. ДВ. бр. 66 от 25 Юли 1995 г., попр. ДВ. бр.68 от 1 Август 1995 г.,  
Статистически годишник, НСИ, 2012.  
Статистически справочник, НСИ, 2012.  
Статистически справочник, НСИ, 2014.

*Постъпила април 2015 г.*