

ГОДИШНИК НА СОФИЙСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“

ГЕОЛОГО-ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ

Книга 2 – ГЕОГРАФИЯ

Том 110

ANNUAL OF SOFIA UNIVERSITY “ST. KLIMENT OHRIDSKI”

FACULTY OF GEOLOGY AND GEOGRAPHY

Book 2 – GEOGRAPHY

Volume 110

---

## ОЦЕНКА НА ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФСКОТО ПОЛОЖЕНИЕ КАТО ФАКТОР ЗА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ НА СЕВЕРОИЗТОЧНА БЪЛГАРИЯ

ДИМИТЪР ДИМИТРОВ

*Катедра Социално-икономическа география*

*Dimitar Dimitrov. EVALUATION OF THE TRANSPORT-GEOGRAPHICAL POSITION AS A FACTOR IN THE REGIONAL DEVELOPMENT IN NORTHEASTERN BULGARIA*

The transport-geographical position of a territory is an important factor for its regional, local and complex social-economic development. Some regions in the national geographic territory of Bulgaria have unique possibilities to use their position as a catalyzer for its development. Such is the region of Northeastern Bulgaria.

The article justifies the optimizing territorial model for the development of the transport infrastructure of the territory through which the problems of the region can be resolved in a permanent way, and conditions for the achievement of a sustainable and balanced model in its regional development can be created.

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

Транспортно-географското положение на една територия е важен фактор за нейното регионално, локално и комплексно социално-икономическо развитие. Някои региони в националното географско пространство на България имат уникалните възможности за неговото използване като катализатор на това развитие.

Такъв е регионът на Североизточна България. Обосновка на териториалния обхват, географската идентичност и границите му (фиг. 1) съм направил в други научни публикации и разработки. Тук географското положение е повлияло съществено върху специфичното пространствено развитие и локализация на транспортната инфраструкту-

ра. Тя, от своя страна, е рефлектирала върху формирането на специфичен регионален модел, който не се наблюдава в нито един друг регион на страната. Той се изразява в това, че центърът на модела, в социално-икономически смисъл, е неговата географска периферия, а периферията на модела е неговият географски център, „хардланда“ на нейната територия. По този начин в необлагодетелствано положение по отношение на транспортната си обезпеченост са поставени голям брой общини, разположени в централните части на Североизточна България. Пониженият транспортен достъп рефлектира и върху другите нейни социално-икономически характеристики: понижена транспортна мобилност на населението, ограничен достъп до социалните фондове, понижени възможности за усвояването на културно-историческия и природно-ресурсния потенциал на територията.

Тези нейни характеристики влияят върху инвестиционната ѝ атрактивност и понижаването на инвестиционния ѝ потенциал. Това е и една от причините стопанската специализация на тази територия да има ясно изразена моноцентрична насоченост главно в зърнопроизводството. Това в голяма степен ограничава възможностите за диверсификация на трудовата заетост на фактора работна сила. В този отрасъл (зърнопроизводството) трудовата заетост е много ниска поради високата степен на механизация и автоматизация на производствените процеси. Това е една от причините за поддържането на устойчиви индекси на безработица в общините от региона.

Всички тези фактори и обстоятелства допринасят за по-ниския социален стандарт на местното население и по-ниските равнища на качеството на живота в тези общини.

Важен инструмент за преодоляването на негативните регионални и локални ефекти от ситуирането на този модел е пространственото развитие на транспортната инфраструктура. Спецификата и сравнителните преимущества на транспортно-географското положение на Североизточна България са важна предпоставка за нейното развитие при новите обществено-икономически и геополитически условия.

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 транспортни инфраструктурни обекти (транспортни коридори, автомагистрали, автомобилни пътища, железопътни линии, летища, пристанища, протоци, 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 териториалното отстояние на географския обект до тази транспортна инфраструктура или до естествени транспортни обекти.

Понастоящем факторът време за транспортен достъп не е водещ при тези оценки. През последните три десетилетия като определящ критерий за оценка на благоприят-

ността на транспортно-географското положение в транспортната логистика все повече се налага степента на функционалната обвързаност на транспортната инфраструктура между двата обекта с оглед извършване на транспортната услуга „точно в срок“. Този критерий се отнася преди всичко за товарните превози, но е съществен, тъй като те формират приблизително 85% от приходите от транспортните дейности.

При пътническия транспорт факторът „време“ за извършване на транспортните услуги е водещ. От друга страна, транспортно-географското положение, за разлика от други подкатегории на географското положение (астрономическо и природогеографско, които са относително константни във времето и пространството величини), е променливо. При развитието на транспортната инфраструктура (строителство на нови обекти, тяхното технологично и функционално обвързване) и динамиката при развитието и функционирането на формите на териториална организация в транспорта (транспортни възли, транспортни центрове и др.), неговите характеристики биха могли да се променят както във възходящ, така и в низходящ порядък.

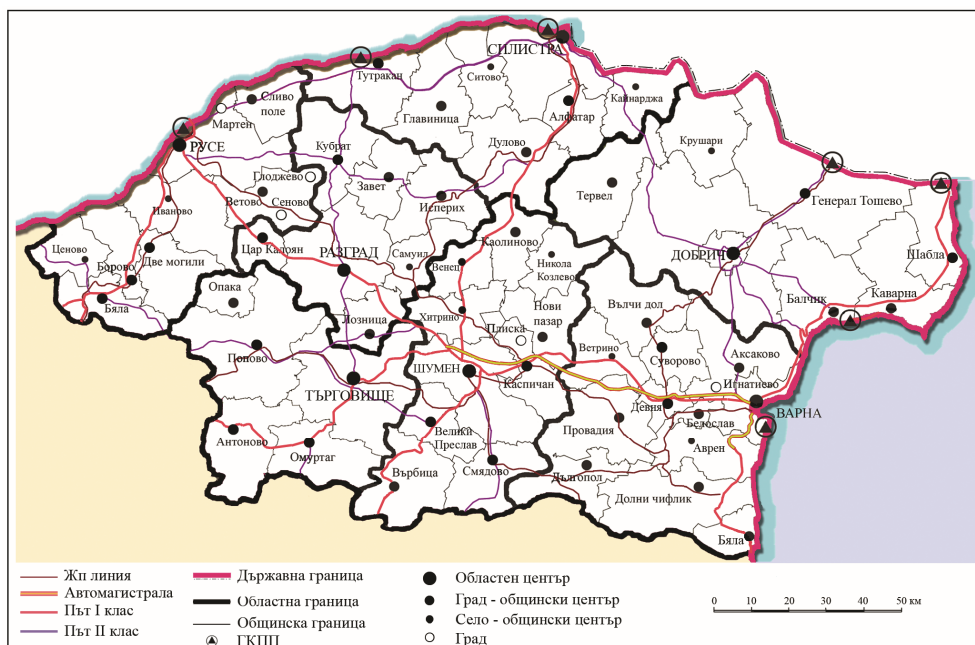
Транспортната инфраструктура е част от по-обхватната категория *инфраструктура*. В научните среди няма единно мнение по отношение на същността и съдържанието на категорията инфраструктура. Особено разнопосочни са мненията за същността и съдържанието на екологичната инфраструктура. Някои автори, освен технически съоръжения за пречистване на атмосферния въздух (въздушни филтри, абсорбатори и др.), пречиствателни станции и инсталации за пречистване на замърсените индустриални и битово-фекални води, отнасят към нея дори изкуствено създадените паркови зони и зелени площи в населените места.

Независимо от различните становища в основни линии под *инфраструктура следва да се разбира онази част от изградените дълготрайни материални активи (ДМА), които не участват пряко в процеса на общественото производство и обезпечаването на ежедневния живот на населението, но без наличието на които те или биха били силно затруднени, или напълно невъзможни в техния съвременен смисъл и измерения.*

Територията на Североизточна България има значими преимущества по силата на своето транспортно-географско положение, каквито не притежава нито един друг регион в националното географско пространство. Те позволяват ситуирането на такъв пространствен модел на транспортната инфраструктура, чрез който да бъдат устойчиво решени визираните по-горе проблеми, резултат от продължителните влияния на този своеобразен модел „център-периферия“ в регионалното ѝ развитие. Те се изразяват в следните акценти и характеристики:

- Това е регионът от националната територия, който има най-голяма териториална близост между два естествени транспортни обекта, като р. Дунав (Дунавския воден път, чрез канала: Рейн-Майн-Дунав и речното трасе Ротердам-Сулина) и Черно море (фиг. 1).

Отстоянието между най-голямото речно пристанище Русе и най-голямото черноморско пристанище на нейна територия Варна е 182 km. Връзката между пристанище Варна и другите две речни пристанища Тутракан и Силистра по течението на реката допълнително се скъсява, респективно Варна-Тутракан (176 km) и Варна-Силистра (156 km). Това е важна предпоставка за развитието на инфраструктурните компоненти на транспортната логистика в целия Европейски Югоизток. Развитието на интермо-



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

Fig. 1. Territorial extent and development of the transport network in Northeastern Bulgaria

далните транспортни линии е един от изведените приоритети в европейската транспортна стратегия Транспорт-2050.

- Територията на Североизточна България има относително еднороден географски фундамент.

На територията ѝ няма значими орографски бариери, които да лимитират или забавят пространственото развитие на транспортната инфраструктура. Това позволява относително равномерното ѝ развитие и така биха могли да се решават и определени регионални и локални проблеми.

- Териториалната ѝ близост с някои макрорегиони на перспективен икономически растеж: Русия и Евразийското икономическо пространство, Кавказ, Средна Азия, Близкия Изток, Северна Африка и др.

Това поставя територията на Североизточна България в зоната на „маргиналната комплиментарност“ и „контактност“ между икономическото пространство на ЕС и визираните региони. Според Дергачов (1995) териториите, попадащи в зоната на контактност между региони с различни характеристики, в перспектива ще се превърнат в територии на ускорен икономически растеж. Материалният носител на икономическите, културните и други връзки между тях е транспортната инфраструктура.

*Връзката между транспортната инфраструктура и регионалното и локалното развитие на територията е пряка. Регионалната политика, прилагана по отношение на развитието на една територия, е интегрална политика. Нейната същност и специфика се изразяват в такова съчетание на отделните секторни политики по територията, чрез което да се генерира териториален синергизъм, който да води до постепенно подобряване на нейните комплексни социално-икономически и инфраструктурни характеристики.*

Първото и задължително условие за генерирането на този териториален синергизъм е наличието и пространственото развитие на оптимален териториално-функционален модел на транспортната инфраструктура. Това позволява постепенното наслагване по нея на другите елементи на инфраструктурата на социално-икономическия и обществения живот.

Благоприятното транспортно-географско положение на една територия е важна предпоставка за нейното перспективно социално-икономическо развитие. За да се превърне то в устойчив фактор, е необходима неговата валоризация. Тази валоризация би могла да се постигне само в резултат на формирането на рационален пространствен модел на развитие на транспортната инфраструктура в нея.

Ситуираният пространствен модел на транспортната инфраструктура на територията на Североизточна България е нерационален. Той не води до валоризацията на нейното иначе благоприятно транспортно-географско положение. Този модел е резултат на пространствени наслагвания на влиянията на комплекс от фактори: геополитически, политически, социално-икономически, природни, екологични, технически и технологични и др. Силата на всеки един от тях в една или друга степен е предопределена от транспортно-географското положение на нейната територия.

През различните исторически периоди от обществено-икономическото развитие на страната влиянието на транспортно-географското положение е с променливо влияние и сила.

Транспортно-географското положение на днешната територия на Североизточна България е оценено още през периода на класическата древност (Антична Гърция и Рим). През тази епоха са локализирани и развити главните черноморски пристанища: Одесос (Варна), Дионисополис (Балчик) Тиризис или Акре (Калиакра). С по-ограничени локални функции през тази епоха е пристанището в местността Болата при с. Българево. За локализацията на тези пристанища важен фактор е бил стопанската специализация на територията в производството на зърнени храни (преди всичко пшеница). Ето защо тези черноморски пристанища се специализират в износа на зърно за древногръцките градове полиси: Ефес, Троя, Асос, Пергам и др., а на по-късен етап и за други региони в Римската империя. По този начин в обхвата на днешната контактна зона „суша-море“ по бреговата линия се формира транспортно-урбанистична ос с непрекъснато засилващи се във времето транспортни и селищни функции. Развитие на транспортните функции на пристанищата катализира демографското и пространственото развитие на селищата по Черноморското крайбрежие в Североизточна България.

На по-късен етап започва прокарването на пътища от тези пристанища към вътрешността на територията. Това е свързано с развитието на попътни укрепени градове крепости по тези направления. Така през периода на Римската епоха възникват градовете:

Марцианополис (Девня), Овеч (Провадия), Мисионис (Търговище) и др. По този начин още през периода на класическата древност е формирано основното направление по паралела на главната транспортно-урбанистична ос на територията на Североизточна България. Днешното му трасе е приблизително по същото направление: Варна–Девня–Провадия–Шумен–Търговище–Попово – за Г. Оряховица и София.

През периода на римската колонизация на Балканския полуостров и покоряването на Тракия и Дакия при управлението на император Траян (98–117) започва формирането на третата транспортно-урбанистична ос на територията на Североизточна България. Тя се развива на базата на развитието на дунавските пристанища: Сексагинта Приста (Русе), Трансмариска (Гутракан), Доросторум (Силистра). Първоначално техните главни функции са преди всичко отбранителни, част от укрепения лимес от градове крепости, които Римската империя ускорено изгражда по долното течение на р. Дунав като бариера срещу все по-интензивните набези от север на чергарски племена (хуни, узи, кумани, печенег, хазари, татари и др.). Поради нарастващото транспортно значение на р. Дунав тези селища много бързо засилват пристанищните си функции и на по-късен етап тяхното пространствено, стопанско и демографско развитие е функция на пристанищните им дейности. По този начин постепенно във времето се формира третата главна транспортно-урбанистична ос на територията на Североизточна България.

През периода на Средновековието територията на днешна Североизточна България придобива още по-голяма политическа, стопанска и културна тежест. Като „люлка“ на Българската държава и държавност, от нейната територия продължава пространственото развитие на пътната мрежа в западна и южна посока. Започва строителството на някои второстепенни пътища към вътрешните територии на региона. Търговска и транспортна тежест придобиват някои селища като Абритус (дн. Разград), който се утвърждава като важно тържище на зърнени храни за цяла Северна България. Това води и до определена промяна в пространствената конфигурация на шосейната мрежа. Като цяло, през този период се експлоатират основно изградените през Римската епоха пътища.

Сравнителните преимущества на транспортно-географското положение на Североизточна България са оценени високо през периода на Българското Възраждане от английския кралски двор. Това става при построяването на първата жп линия по българските земи в рамките на Османската империя – Русе–Варна. Англия поставя като императив пред Високата порта строителството на тази жп линия, като разглежда трасето ѝ като инфраструктурен компонент от едно много по-голямо трасе на сухоzemно-водна транспортна система от Лондон до Бомбай (дн. Мумбай) и Калкута (дн. Колката) в Индия с технически възможности за развитието на комбинирани превози. Тази транспортна система предвижда взаимодействието между: морски-речен-железопътен-морски-сухоzemен транспорт от Лондон през Западна, Централна, Източна Европа, Черноморския басейн, Кавказ, Средна Азия за Индия. За Османската империя жп линията не е била приоритет в този период, тъй като е периферна за нейната територия и е с ограничени стопански функции. Независимо от това османската власт се подчинява на своя основен геополитически съюзник Англия и линията е построена само за три години (1863–1866 г.). Поради всичко това тя не отчита транспортните потребности на територията, през която преминава трасето, и по него са допуснати

много нерационални териториално-устройствени решения. Така например жп гарата на Разград отстои на 5 km от града, което създава редица неудобства от гледна точка на транспортната логистика. Този териториално-устройствен и функционален проблем не е намерил рационално решение и досега. Построяването на жп линията и засилването на функциите на Русенското пристанище през периода водят и до развитието на други пътища към него в южно, източно и югоизточно направление. От важно транспортно инфраструктурно значение е развитието на трасето от Русе за Бяла и Търново. По него през периода е изградено уникално за времето си транспортно съоръжение, каквото е мостът над р. Янтра при гр. Бяла, построен от самоукия възрожденски строител Уста Кольо Фичето. Този мост за времето си представлява шедьовър на транспортното строителство и архитектурата не само за Североизточна България, но и за целия балкански регион. Днес мостът е с изчерпани пропускателни възможности, поради което трафикът е изместен по нов мост, построен източно от него. Днес мостът на Кольо Фичето е със статут на паметник на културата, но се намира в лошо техническо състояние, руши се и се нуждае от значителни ресурси за ремонтно-укрепителни и реставрационни дейности. По този начин се формира четвъртата (меридионална) транспортно-урбанистична ос, която транспортно бележи територията на Североизточна България от запад.

През периода на буржоазно-демократичното развитие на България (1878–1944) сравнителните преимущества на транспортно-географското положение на Североизточна България не са оценени рационално. Независимо от това в резултат на известно инфраструктурно развитие нараства транспортното значение на визираните транспортно-урбанистични оси. През този период в основни линии е формирана основната конфигурация на жп мрежата на Североизточна България. Инфраструктурно развитие получават дунавските и черноморските пристанища. Нараства транспортното значение на пристанищата на Русе и Варна. През 1942 г. при Русе влиза в експлоатация ферибот, превозващ и жп секции, чрез който в продължение на 12 г. се осъществява връзката между шосейните и жп мрежите на България и Румъния. През този период Варна се утвърждава като главно наше черноморско пристанище.

Независимо от тези позитивни аспекти в развитието на транспортната инфраструктура на територията на Североизточна България, нейното техническо и технологично ниво остава на много ниско равнище.

През този период се формира и една ясно изразена регионална диспропорция в развитието на транспортната инфраструктура: ускорено развитие в нейните южни, югоизточни и западни части, и ниска степен на развитие и понижена транспортна достъпност на централните части на територията ѝ (района на Добруджа) и приграничните територии при сухоземната граница с Румъния. Главните фактори за формирането на тази регионална диспропорция са следните:

За 27-годишен период (от 10. 08. 1913 г., съгласно клаузите на Букурещкия мирен договор, до 07. 09. 1940 г., съгласно договореностите в Крайовската спогодба) териториите североизточно от линията Балчик-Тутракан (Южна Добруджа) са извън пределите на България (фиг. 2).

Тя е присъединена към територията на Румъния в резултат на неуспешните за България Балканска (1912) и Междусъюзническа (1913) война. Тази териториална про-





Източник: <https://www.google.bg>

Фиг. 2. Политическо разделение на Североизточна България в периода 1913–1940 г.

Fig. 2. Political division of Northeastern Bulgaria in the period of 1913–1940

мяна на държавните граници на България е препотвърдена и от клаузите на Ньойския договор (27.11.1919 г.) след края на Първата световна война. През този период румънският политически елит не гледа на тази новоприсъединена територия като на своя, съзнавайки, че това е временно политическо положение, и не насочва усилия и ресурси за стопанското ѝ развитие и развитието на транспортната инфраструктура. Построени са само някои второстепенни транспортни обекти, както и жп линията от Негру Вода до Добрич (фиг. 1).

Вторият фактор, влияещ върху по-ниската териториална наситеност с транспортна инфраструктура в тази част на Североизточна България, е естественият стремеж на териториалните общности за съхранение на плодородния почвен фонд за целите на земеделското производство. Този стремеж е обясним, оправдан и трябва да се насърчава и сега при провеждането на регионалната и транспортната политика в района на Южна Добруджа, чрез търсенето на съвременни и модерни териториално-устройствени и технически решения при регионалното развитие на транспортната инфраструктура.

През периода на планово-централизираното развитие на стопанството (1944–1989) са изградени приблизително 95% (в стойностно изражение от ДМА) на транспортната инфраструктура на територията на Североизточна България. Значението и оценката на фактора транспортно-географско положение през този общественно-икономически период следва да се разглежда в контекста на геополитическото положение на тери-



торията ѝ. Влиянието на тези два фактора и икономическото развитие на страната в политическата орбита на бившия Съветски съюз са водещите при пространственото развитие на транспортната инфраструктура по нейната територия. През този период са изградени значими транспортни инфраструктурни обекти. Някои от тях, поради геополитическата преориентация на страната след 1989 г. и промяната на вектора на външноикономическите връзки, не се използват ефективно. В резултат на това, те носят значителни финансови загуби за България поради пропуснати ползи и за разходи по поддръжката. Поради това е необходимо преформулиране на техните функции при новите геополитически и икономически условия и тяхното функционално вписване в нов рационален пространствен модел за развитие на транспортната инфраструктура в района. Независимо от това тези инфраструктурни обекти освен транспортно имат и важно регионално и локално значение, поради това че влияят върху засилване на устойчивостта на селищната мрежа. При определени условия те биха могли да се превърнат и във важен фактор за постигането на устойчив регионален модел на развитие в Североизточна България. С по-важно регионално значение от изградените през този период на нейната територия са следните транспортни инфраструктурни обекти:

#### ИНФРАСТРУКТУРНО РАЗВИТИЕ НА ВАРНЕНСКИЯ ТРАНСПОРТЕН ВЪЗЕЛ

Неговото благоприятно транспортно-географско положение се подсилва от природните му дадености и предпоставки – удобния за развитие на пристанищна инфраструктура Варненски залив, както и удобните за развитието на пристанищна инфраструктура езера (Варненското и Белославското), разположени западно от залива. Те са тектонски, с максимална дълбочина от 18,5 m, което за разлика от трите Бургаски езера (Атанасовско, Вая и Мандренско, имащи максимална дълбочина от 1,2 m) ги прави удобни за корабоплаване и развитие на пристанищна инфраструктура по техните брегове. Тези им сравнителни преимущества са от много важно значение за осъществяване на технологичното взаимодействие между морския и другите видове магистрален транспорт (жп, автомобилен, тръбопроводен). Тези естествени дадености са използвани при инфраструктурното развитие на Варненския транспортен възел. Сравнителните преимущества на благоприятното транспортно-географско положение на Варненския залив и двете езера са оценени от акад. Ан. Бешков в поредица от студии (1953–54, 1957, 1959), в които разкрива важното им значение за развитието на пристанищната инфраструктура. През 1901 г. е прокопан и влиза в експлоатация плавателният канал между Варненския залив и Варненското езеро. Това насочва вектора на развитието на Варненския пристанищен комплекс в западна посока. Академик Бешков обосновава необходимостта от прокарването на втория плавателен канал между Варненското и Белославското езеро (1974) и изграждането на индустриалното пристанище Варна-Запад на западния бряг на Белославското езеро. Това пристанище, освен важно транспортно, има и важно социално-икономическо значение. То отстои на 25 km от морето и е специализирано в транспортното обслужване на Девненската промишлена зона. Това индустриално териториално съсредоточие е най-голямото не само в България, но и в целия Балкански регион. По този начин се формира една от

най-значимите транспортно-логистични оси в цялата страна. Тя е инфраструктурната основа на формираната Варненско-Девненска промишлена агломерация. Подробна еколого-градоустройствена оценка на териториално-устройствените ѝ проблеми е направил Гешев (1982). Зоната с 25 km дължина по северния бряг на двете езера е наситена с транспортна и друга инфраструктура, изградена изцяло през този период. Поради резкия спад в търговско-икономическите връзки между България и държавите от постсъветското пространство (преди всичко с Русия и Украйна) голяма част от нея не се използва рационално и по предназначение. По тази причина е необходимо преосмисляне и преформулиране на функциите на някои от тези инфраструктурни обекти при новата стопанска и политическа конюнктура това вече се извършва. Така например, вече е прието решение на Варненския ОС за релокализацията на пристанище Варна-Изток от сегашното му място на десния бряг на Варненския залив, на 5 km в западна посока в района на Сухото пристанище. Реализацията на такъв проект е рационално както от териториално-устройствена гледна точка, така и от гледна точка на по-добрите възможности за функционална обвързаност на пристанищната инфраструктура с линейните и точковите обекти на инфраструктурата на другите видове магистрален транспорт (жп, автомобилен, тръбопроводен). Съгласно същото решение на ОС Варна, се предвижда днешното пристанище Варна-Изток да бъде превърнато в туристически атракцион, да се използва само за пътнически превози и да бъде създаден музей на историята на пристанище Варна. Така значително ще нараснат възможностите за развитие на интермодалните превози по релацията: р. Дунав-Черно море.

Важен инфраструктурен компонент на Варненския транспортен възел е пристанището на фериботния комплекс „Варна-Иличовск“, локализирано на южния бряг на Белославското езеро. Той влиза в експлоатация през 1978 г. и до сега е уникално пристанищно съоръжение, имащо някои сравнителни преимущества в общоевропейски план. Техническият му капацитет възлиза на 4,1 млн. t товарооборот на година. Поради промяната на геополитическата ориентация на страната в периода след 1990 г., той вече повече от две десетилетия работи с до 25% от своя капацитет. За това има причини, които са извън възможностите за решаване от България. Една от тях е, че партниращото пристанище Иличовск се намира на територията на Украйна. Пристанищната инфраструктура на ферибота в него е изградена изцяло по времето на бившия Съветски съюз. Между двете държави има много нерешени проблеми по отношение подялбата на неговите активи. Освен големия технически капацитет, фериботът има и друго сравнително преимущество: той притежава и единствения терминал в ЕС за подмяна на колесното жп междурелсие от европейски стандарт (1435 mm) на руски стандарт (1520 mm). То трябва да се използва за привличане на товари по жп транспорта в Югоизточна Европа по направление към постсъветското пространство. Нерешен все още териториално-устройствен проблем е, че подхода до терминала на ферибота се осъществява по еднопосочна линия, което затормозява ритмичността на трафика. Преформулирането на функциите на ферибота следва да се насочат към перспективното развитие на интермодалните транспортни линии и комбинираните превози по направление Варна–Севастопол (Крим)–Симферопол–Керч чрез новия полимагистрален мост за континентална Русия. Другата възможност е до руското пристанище Кавказ и грузинските пристанища Потти и Кутаиси. По този начин фериботът ще се превърне

във важен инфраструктурен компонент по трансконтиненталното транспортно трасе от Лондон през Черно море, Кавказкия регион и Средна Азия за Колката (Индия). Значението и тежестта на Варненския транспортен възел нарастват и в резултат на нарастващите функции и транспортен трафик на летищния комплекс. Изграждането на газов хъб или терминал на газопровода „Южен поток-2“ допълнително ще доведе до нарастване на транспортното и геополитическото значение на Варненския транспортен възел.

Инфраструктурното развитие на пристанище Балчик се извършва през този период. То е третото по товарооборот наше черноморско пристанище (след Бургас и Варна). Пристанище Балчик е „морската врата“ на Добруджа. В голяма степен неговата специализация е предопределена от специализацията на Добруджа в земеделието и агробизнеса (преди всичко в производството на зърнени храни – пшеница, царевица, както и някои технически култури, като слънчоглед).

Пристанище Балчик е разположено на 40 km северно от Варна. То се характеризира с преобладаващо южна експозиция. Общата му пристанищна площ е на приблизително 13,5 дка, включително и площта на вълнолома. В техническо отношение е многофункционално пристанище, оборудвано със съвременна техника. Специализирано е в обработката на генерални, насипни, растителни, наливни товари и поща, с непрекъснат режим на работа. Основната характеристика на пристанището е обработката на насипни, предимно зърнени, товари. Пристанище Балчик разполага с две товарни места с обща дължина от 164 m, което позволява да се обработват едновременно два плавателни съда. Мястото на пристанищния терминал е обособено при кейовата стена, изградена при разширяването на вълнозащитния мол. На същото уширение, свързващо мола с брега, са разположени открити складове с обща площ от 4,2 дка, товаро-разтоварното оборудване и обслужващите сгради на пристанището. Пристанището има максимална безопасна дълбочина на газене от 8 m. Пристанищният терминал разполага с два новозакупени фендера (отбивни съоръжения) – „Fentek“ от Германия, с използването на които безопасната дълбочина се увеличава. Надстройката на кейовите стени е на височина 2,2 m над средното водно ниво. От 25. 05. 2006 г. пристанищен терминал Балчик е отдаден на концесия за период от 25 години. „Порт Балчик“ АД, като пристанищен оператор на Пристанищен терминал Балчик, следва политика на постоянно техническо и технологично обновление и модернизация. Въведен е стандарт за качество ISO 9001. 2000 и е едно от първите черноморски пристанища, сертифицирано спрямо изискванията на Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищата – ISPS Code.

По отношение на териториалното и функционалното развитие на пристанище Балчик, лимитиращо влияние имат следните фактори:

- черноморският бряг в района на Балчик се характеризира с активни свлачищни процеси, което затруднява развитието на подходната транспортна инфраструктура към пристанището, както и прилагането на съвременни териториално-устройствени решения, които да оптимизират неговото функциониране;
- пристанището има ограничено технологично взаимодействие с другите видове магистрален транспорт (с изключение на автомобилния), което в много голяма степен ограничава неговата специализация при обработката на масови и генерални товари;

- липсата на пряко технологично взаимодействие преди всичко между морския и жп транспорта силно лимитира нарастването на неговия товарооборот в перспектива;
- значителната денivelация между площадката на пристанищния терминал Балчик и Добруджанското плато в голяма степен ограничава транспортният достъп до терминала.

Това неудобство не би могло да се избегне, без да бъдат възприети нови териториално-устройствени решения. Такива технически решения са предложени от акад. Ан. Бешков в неговата студия „Транспортната проблема на Добруджа“ (1951).

В основни линии неговите идеи се заключават в следното: използването на тръбопроводен пневматичен транспорт за транспортирането на зърно при взаимодействието между морския (порт Балчик) и железопътния и автомобилния транспорт (изграждане на терминал на Добруджанското плато с осигурен транспортен достъп до него на жп и автомобилен транспорт), който технически да обезпечава товаро-разтоварните операции. По този начин, според Бешков, ще се преодолее лимитиращото влияние на сложността на черноморския бряг по отношение пространственото развитие на пристанището.

Въпреки оригиналността си, тази идея е трудно осъществима при новите икономически условия не само поради ограничените финансови ресурси на държавата, а и поради дългия срок на концесионния договор на пристанище Балчик (25 години). Това в голяма степен ограничава институционалните възможности от страна на държавата да влияе върху реализацията на нови териториално-устройствени решения за функционалното развитие на пристанище Балчик.

#### ИНФРАСТРУКТУРНО РАЗВИТИЕ НА РУСЕНСКИЯ ТРАНСПОРТЕН ВЪЗЕЛ

Важен инфраструктурен компонент в него е полимагистралният мост над р. Дунав, известен в близкото минало като „Моста на дружбата“. Два са водещите фактори за териториалната му локализация в Русенския транспортен възел: транспортно-географското положение и геополитическата обвързаност на страната с бившия Съветски съюз и другите държави от Източна Европа от тогавашния СИВ. Той е полимагистрален (жп и автомобилно трасе), има дължина от 2,8 km и е разположен 30 m над повърхността на реката. Мостът се експлоатира вече 62 г., има голяма пропускателна способност и за визирания период е основният носител на икономическите връзки между България и държавите от Източна Европа (бившите социалистически страни). Мостът при Русе и днес е уникален транспортно инфраструктурно съоръжение. При направените две технически експертизи (1992 и 1996 г.) с цел аргументиране на строителството на втори мост („Нова Европа“, вече построен и влязъл в експлоатация при Видин-Калафат) неговият фундамент, както и цялата стоманобетонна конструкция не показват никакви отклонения от първоначалните инжекции в скалната основа. Дори вече три години след влизането в експлоатация на втория мост „Нова Европа“ не се наблюдават съществени промени при трафика от периода преди това. Този мост е пример за устойчиво транспортно инфраструктурно строителство в страната, а и извън нея. Въпреки построяването и влизането в експлоатация на втория мост „Нова Европа“, мостът при

Русе и в перспектива ще запази позицията си на основен обект на транспортната инфраструктура по цялата северна граница на страната.

Основният инфраструктурен компонент, на базата на който функционално се изгражда Русенският транспортен възел, е Русенският пристанищен комплекс. Той включва няколко основни инфраструктурни обекта: пристанище Русе-Изток, пристанище Русе-Запад, пристанище Русе-център и Речна гара-Русе. На тази основа протича развитието на линейната транспортна инфраструктура в обхвата на транспортния възел.

В структурно-организационно и управленско отношение към Русенския пристанищен комплекс се отнасят и пристанищата Тутракан и Силистра. С оглед на тяхното регионално значение ги разглеждам поотделно.

*Пристанище „Русе-Изток“* влиза в експлоатация през 1976 г. Първоначално в него започват да се обработват малотонажни контейнери (3–5-тонни). Осем години по-късно (1984) в пристанището започват да се обработват и голямотонажни контейнери. Пристанището е специализирано в транспортното обслужване на Източната промишлена зона на гр. Русе. Разположено е на km 489–490 от Сулина и при високи „черешови“ води през периода април-юни, може да обработва товарни плавателни съдове от типа „река-море“. Пристанището разполага със стотонен плавателен кран, който му позволява обработката на голямотонажни речни кораби от типа „река-море“, включително и голямогабаритни нестандартни товари.

В непосредствена близост с пристанището е развита Русенската свободна икономическа зона. Тя е най-добре функциониращата от шестте икономически зони в страната. Освен компонентите на транспортната логистика, тя има и редица производствени дейности. Обвързана е с транспортните терминали на пристанище Русе-Изток.

*Пристанище „Русе-Запад“* има обща кейова дължина 1395 m, разполага с 12 корабни места с максимална дълбочина на газене от 2,5 m. То разполага с приблизително 29 дка открити и 9 дка закрити складови площи.

*Пристанище „Русе-център“* разполага с 3 корабни места и има кейова полоса от 270 m и дълбочина на корабно газене от 2,5 m.

През този период е изградена пристанищната инфраструктура на Силистренския пристанищен комплекс.

*Пристанищният терминал Силистра* разполага с 3 корабни места, дължината на кейовата полоса е 300 m и максималната дълбочина на газене от 2 m. С изграждането на жп линията Самуил-Силистра (1974) той беше функционално обвързан с жп мрежата на страната и неговото национално и регионално значение нарасна. Силистренският ПК има и други сравнителни преимущества, които се изразяват в следното: с построяването на Лесотехническият комбинат (ЛТК) при с. Айдемир (западно от Силистра), беше изградено и голямо дълбоководно пристанище с възможности за обработка на кораби от типа „река-море“. То разполага с четири портални крана и е предвидено да доставя суровините за Лесотехническият комбинат (главно дървесина от Коми, Русия). Поради преустановяването на изграждането на комбината то не се използва ефективно още от самото му построяване. Преформулирането на транспортните функции на Силистренския пристанищен комплекс в новите геополитически и икономически условия с оглед развитието на интермодалните превози в Европейския Югоизток е

наложително. Рационални идеи за увеличаването на геополитическата тежест на Силистренския транспортен възел предлага Русев (2014).

Макар и в по-малка степен, инфраструктурно развитие получи и пристанището на гр. Тутракан. То се използва главно при износа на зърнени храни от региона на Североизточна България. Поради ограничения товарооборот местните власти имат идея за реструктурирането му от товарно в пътническо за целите на стопанския туризъм в района. Между Тутракан и румънския град Олтеница функционира фериботна връзка с ограничен капацитет, която е сезонна и с малък трафик.

Останалите дунавски пристанища на територията на Североизточна България – Ряхово, Малък Преславец, Попина, имат епизодична транспортна дейност и ограничено локално значение.

Така формираната пространствена конфигурация на транспортната инфраструктура на територията на Североизточна България стои в основата на своеобразния регионален модел „център-периферия“, формиран на нейната територия. Този модел, освен че не съдейства за трайното решаване на един дългогодишен транспортен проблем: ниската степен на транспортна осигуреност и понижен транспортен достъп на централните ѝ територии в обхвата на Южна Добруджа (Бешков, 1951, 1953–54; Маринов, 1953), не допринася в пълна степен за валоризацията на благоприятното транспортно-географско положение на Североизточна България.

За да се постигне това, е необходимо да се генерира на нейната територия регионален синергизъм в резултат на синхронизирането на влиянието на комплекс от фактори: социално-икономически, геополитически, технически, териториално-устройствени, природни и др. Предлаганият пространствен модел за развитието на транспортната инфраструктура с оглед валоризацията на транспортно-географското положение на територията на Североизточна България се базира на следните основни акценти:

- Използване на сравнителните преимущества на територията на Североизточна България за развитието на интермодалните превози в Европейския Югоизток.

Перспективната реализация на значими транспортни инфраструктурни проекти на нейната територия би трябвало да бъдат подчинени на тази стратегическа цел при пространственото развитие на транспортната инфраструктура. Реализацията на тази цел пряко кореспондира с целите и приоритетите, дефинирани в стратегията за развитието на транспортната система на ЕС – Транспорт-2050.

- Използване на ДМА на вече изградената транспортна инфраструктура на територията и преформулиране на нейните функции при новите социално-икономически и геополитически условия.

Локализираната досега транспортна инфраструктура на територията на Североизточна България е значителна по обем и с много голям технически и технологичен капацитет. Рационално е тя да бъде функционално обвързана в новата транспортната стратегия на държавата и на ЕС.

- Използване на териториалната близост на такива естествени транспортни обекти като р. Дунав и Черно море.

С такова сравнително преимущество не разполага нито един друг регион от националната ни територия. То трябва да бъде използвано и ввлечено в процеса на валоризация на транспортно-географското положение на Североизточна България.



- Използване на благоприятния географски фундамент за относително пропорционално развитие на транспортната инфраструктура по територията ѝ.

По територията на Североизточна България няма значими орографски и хидрографски бариери, които да лимитират пространственото развитие на транспортната инфраструктура. Това обстоятелство позволява бързо развитие на транспортната инфраструктура при благоприятни други условия и фактори. Чрез инфраструктурното развитие на територията по възможно най-бързия начин България, като цяло, би могла да се включи в Европейската транспортна стратегия.

Формираният пространствен модел на транспортна инфраструктура на територията на Североизточна България е резултат на пространствени наслагвания и обвързаности през различните обществено-икономически периоди. По отношение на степента на техническото ѝ развитие и функционално обвързване транспортната инфраструктура е приблизително 90% наследство от периода на планово-централизираното развитие на икономиката. През този период са различни целите и дори самата концепция за пространственото ѝ развитие.

Промяната в принципите на функциониране на националната икономика, както и цялостната ѝ преориентация в геополитическата и пазарна посока на развитие, налагат и възприемането на нова философия и пространствена концепция при развитието на транспортната инфраструктура. Поради тези причини съществуващият пространствен модел не е рационален и се нуждае от оптимизация и развитие.

Философията на предлагания модел при пространственото развитие на транспортната инфраструктура се заключава в използването на сравнителните преимущества, произтичащи от нейното транспортно-географско положение за развитието на интермодалните превози в общеевропейското транспортно пространство и чрез това, решаването на транспортните и регионалните ѝ проблеми. За постигането на тази цел е необходимо да бъдат реализирани следните транспортни инфраструктурни проекти на територията на Североизточна България.

*1. Продължаване на инфраструктурното и технологичното развитие на Варненския транспортно-логистичен център като основен инфраструктурен компонент от Варненския транспортен възел.*

Перспективните транспортни функции на Варненския транспортен възел ще се определят от обслужването на транзитните товарни превози в Европейския Югоизток.

Целесъобразно е цялата транспортно-логистична дейност на пристанище „Варна-Изток“ да бъде изместена в западна посока чрез развитието на транспортната инфраструктура по двата бряга на Варненското и Белославското езеро. Сравнителните преимущества на езерата за развитието на транспортната инфраструктура вече бяха изяснени.

Рационално е там да бъде ситуирана и свободна икономическа зона, аналогична на тези в Бургас и Русе. По този начин допълнително ще се активира стопански целият източен (Причерноморски регион) на Североизточна България. Освен важното му регионално значение, чрез този проект биха се постигнали и следните позитивни локални ефекти:

- Изнасяне на товарните транспортни дейности извън централните градски части на Варна. Настоящата площадка на пристанище „Варна-Изток“ е на 1 km отстояние от центъра на града.

Това създава определени проблеми от териториално-устройствен и функционален характер. Освен това изнасянето на транспортните дейности на една площадка ще постави основите на формирането на съвременен транспортно-логистичен център по смисъл, съдържание и функционални параметри, каквито се влагат за тези форми на организация в постиндустриалните държави.

- Минимизиране на конфликтността между развитието на транспортната инфраструктура и товарните транспортни дейности, от една страна, и другият основен стопански приоритет на територията на черноморското крайбрежие – развитието на стопанския туризъм, от друга.

- Рационално усвояване и използване на териториално-локализационния потенциал по бреговете на двете езера.

Голяма част от локализираните през годините промишлени и транспортни инфраструктурни обекти в тези терени са силно амортизирани, не се използват рационално и ефективно и носят значителни финансови загуби.

*2. Продължаване на инфраструктурното развитие на Русенския транспортно-логистичен център като основен инфраструктурен компонент на Русенския транспортен възел.*

Перспективните транспортни функции на Русенския транспортен възел ще се определят, на първо място, от неговите възможности за обслужване на интермодалните товарни потоци по трасето на 7-и паневропейски транспортен коридор (Дунавския воден път) от Западна и Централна Европа през Черноморския басейн (Варна и Сулина) за постсъветското пространство (Русия, Украйна, Грузия, Молдова, Азербайджан, Армения), Централна и Източна Азия.

Голяма част от инфраструктурните елементи на Русенския транспортно-логистичен център са развити в значителна степен: свободната икономическа зона (най-рационално функциониращата от 6-е икономически зони в страната), пристанището „Русе-Изток“, контейнерните и петролните терминали и др.

С оглед постигането на определени положителни регионални ефекти за територията на Североизточна България при развитието на транспортната инфраструктура в перспектива е рационално дисперсирането на пристанищна инфраструктура и транспортните дейности по обслужването на логистиката на интермодалните превози в направление на изток от Русенския транспортен възел. Това ще се постигне чрез инфраструктурното развитие на пристанищата на Силистра и Тутракан.

Максималното териториално отстояние на Силистренския транспортен възел от Русенския е 120 km. Това в макроевропейски мащаб не променя в никакъв аспект функциите и параметрите на транспортната релация. В същото време, чрез този подход биха се постигнали следните положителни регионални, локални и териториално-устройствени ефекти:

- Изнасяне на някои обекти на транспортната инфраструктура извън обхвата на Русенския транспортен възел. Това ще съдейства за оптимизиране на териториалното устройство както на самия град, така и на пространственото и функционалното обвързване на транспортната инфраструктура в транспортния възел.

- Чрез този подход развитието на транспортната инфраструктура ще се използва и като инструмент при провеждането на регионалната и местната политика в северните части на Североизточна България.

- Развитието на инфраструктурни обекти на транспортната логистика в пристанищата на Силистра и Тутракан ще благоприятства за постигането на демографска устойчивост на тези градове и транспортно гравитиращите към тях селища.

- Чрез инфраструктурното развитие на Силистренския транспортен възел и транспортен център Тутракан ще се създадат алтернативни транспортни трасета за развитието на интермодалните товарни превози по релацията Дунав–Черно море до Варненския и Бургаския транспортни възли.

Този подход е необходимо да се прилага целенасочено поради обстоятелството, че чрез дисперсирането на транспортната инфраструктура по територията тя ще се активира в стопанско отношение.

На следващ етап могат да се очакват и определени регионални и локални ефекти за територията: оптимизиране на транспортната ѝ достъпност, повишаване на мобилността на населението и работната сила, подобряване конюнктурата на трудовия пазар и др.

*3. Инфраструктурно развитие и модернизация на полимагистралната транспортна линия Русе–Разград–Каспичан–Варна.*

Тази полимагистрала в перспектива ще има важни организиращи и регионални функции при цялостното пространствено развитие на транспортната инфраструктура в Североизточна България по следните причини:

1. Тя „прорязва“ диагонално територията на Североизточна България в посока северозапад-югоизток, като я разделя на две приблизително равни части (фиг. 1). Преприинавайки през „хардланда“ на нейната територия, практически е обвързана функционално с всички структуроопределящи компоненти на транспортната инфраструктура (линейни и точкови компоненти, както и с основните форми на териториална организация на транспорта).

2. По тази причина полимагистралата с двете крайни (начални) точки – транспортните възли на Русе и Варна, формира главната транспортно-урбанистична ос в Североизточна България.

3. Чрез рехабилитацията и модернизацията на жп линията и първокласния път тази транспортна полимагистрала ще се превърне в основният линейен компонент за развитието на интермодалните превози в Североизточна България.

От гледна точка на перспективното общоевропейско значение на нейното трасе по-удачно е развитието на автомагистрала, а не скоростен път в отсечката Русе–Каспичан, както е предвидено в Транспортната стратегия на страната за периода 2013–2020 г.

Изпълнявайки функциите по транспортната логистика, тази полимагистрала ще има и важно регионално значение за СИБ, изразяващо се в следните аспекти:

- постигане на устойчиво социално-икономическо и демографско състояние на селищата, разположени в полосата на пряко влияние на полимагистралата (Ветово, Сеново, Цар Калоян, Самуил и др.) (фиг. 1).
- чрез нея ще се осъществят функционални връзки практически с всички линейни компоненти на транспортната инфраструктура (меридионални и паралелни направления на линейната транспортна инфраструктура).
- значително ще нарасне транспортното значение на някои от визираните селища като форми на териториална организация на транспорта (транспортни възли и и транспортни центрове).

Чрез инфраструктурното развитие на тази транспортна релация за целите на транспортната логистика в Европейския Югоизток ще се решат и следните национални и регионални транспортни проблеми:

- решаването на един 150-годишен транспортен проблем за страната: транспортната и икономическата неефективност на жп линията Русе–Варна;
- стопанска консолидация на цялата територия на Североизточна България;
- затвърждаване на пространствената конфигурация и устойчивост на селищната мрежа в Североизточна България;
- затвърждаване на регионалния модел на умерен полицентризм за територията на Североизточна България.

#### *4. Инфраструктурно развитие на Силистренския транспортно-логистичен център.*

Този транспортен инфраструктурен проект ще има важно значение за инфраструктурното развитие и регионалното развитие в следните аспекти.

1. Пристанището на Силистра разполага с технически възможности за обработка на плавателни съдове с дълбоко газене от типа „река-море“. Тези му потенциални възможности понастоящем не се използват рационално. Чрез преформулирането и инфраструктурното развитие на неговите функции то би могло да се превърне във важен компонент за развитието на интермодалните превози по трасето на 7-и еврокоридор от Западна Европа по Дунавския воден път, през Черноморския басейн по направление на ТРАСЕКА.

2. За дисперсирането на регионалното влияние на това трасе е рационално част от инфраструктурните компоненти по обслужването на транспортната логистика да бъдат изнесени и развити в пристанище Тутракан. По този начин ще се преустанови депопулацията и стопанската маргинализация на източните придунавски територии в Североизточна България.

#### *5. Изграждане на трето товарно пристанище в северната част на Българското черноморско крайбрежие.*

Идеята за него не е нова. Тя е лансирана от Бешков (1957, 1959) и е актуална и днес по следните причини:

- Инфраструктурното развитие на трасето на 8-и еврокоридор на българска територия. Макар и отложено във времето, неговото инфраструктурно развитие ще продължи. Счита се, че по него годишно ще се транзитират 70 млн. t товари, което над два пъти надхвърля пълния технически капацитет на пристанищните комплекси на Варна и Бургас, взети заедно. При това става въпрос за допълнителен товаропоток над сегашния. Не би могло да се счита, че пристанище Констанца ще „погълне“ този товарооборот, въпреки големия си технически капацитет.

- Изчерпването в голяма степен на териториално-устройствения потенциал на Варненския и Бургаския пристанищен комплекс. Развитието на допълнителна транспортна инфраструктура в тях е възможно само при възприемането на нови териториално-устройствени решения и големи инвестиции.

- Невъзможност за използването на пристанище Балчик за тези цели. Увеличаването на техническия капацитет на пристанище Балчик не е рационално. Причините за това вече бяха изяснени. Порт Балчик ще запази своята специализация и товарооборот в сегашните си обеми.

Важен териториално-устройствен проблем в тази част на контактната зона на Българското черноморско крайбрежие е локализацията на това пристанище. Неговото ситуиране в акваторията на Шабленското или Дуранкулашкото езеро, каквито са идеите на Бешков, е практически невъзможно. Това е така поради обстоятелството, че и двете са хабитати и гнездилища на големи колонии прелетни птици по миграционния път „Виа Понтика“. По тази причина те са защитени орнитоложки зони и попадат в режима на екологичната мрежа Натура 2000.

Към днешна дата е рационално новото пристанище да бъде локализирано в акваторията на Черно море, а наземната му компонента – в терените на нефтеното поле между Шабла и Тюленово. Обосновката на този териториално-устройствен вариант е следната:

- Брегът в този участък на Добруджанското плато се понижава до кота нула. Това създава благоприятни теренни условия за безпрепятствена и оптимална технологична комуникация на морския транспорт с другите видове магистрален транспорт (жп, автомобилен, тръбопроводен), чиито терминали ще бъдат развити на бреговата площадка.

- Терените на нефтодобивния полигон са много подходящи за тази цел. Нефтеното поле е изчерпано. То е държавна собственост. Поради това няма да има отчуждителни процедури, които да забавят реализацията на проекта. Силно развитие в него има карстът. Поради това този терен е с тънка почвена покривка и ниска тревна растителност. По тази причина степента на конфликтност между опазването на природната среда и развитието на пристанищната транспортна инфраструктура ще е минимална.

- В този участък на Българското черноморско крайбрежие шелфът е с най-голяма широчина (увеличението на дълбочината е постепенно). Така ще се облекчи ситуирането на две или три (в зависимост от техническото решение) кейови диги с посока запад–изток. На тези изкуствено изградени диги ще бъдат локализираните терминалите на жп и автомобилния транспорт. Драгирането и удълбаването на подходните плавателни канали между тях в голяма степен се облекчава. Това не поражда екологична конфликтност с депонирането на извлечената драгажна маса, тъй като тя ще се използва при строителството на изкуствените пристанищни диги.

По обща оценка себестойността на този проект ще възлезе на 1,2 млрд. €, при технологичен капацитет на пристанището от 20 млн. t товари годишно.

Тук следва да се има предвид, че това е най-обща оценка за себестойността на самото изкуствено пристанище (в акваторията на морето). След неговото окончателно обвързване с подходната транспортна инфраструктура (жп, автомобилни пътища, тръбопроводи), визираната сума ще нарасне.

*6. Реализацията на проекти за развитието на линейната транспортна инфраструктура, обвързваща пристанище Шабла с транспортната мрежа на Североизточната България.*

С най-голямо значение за неговото функционално обвързване са следните проекти:

- Шабла–Генерал Тошево–с. Красен–с. Добрин–с. Кайнарджа–Силистра. Функционалното значение на това трасе се изразява в транзитирането на товари между пристанище Шабла и пристанищен комплекс Силистра при развитието на интермодалните превози между тях. Регионалното и локалното значение на трасето ще се изразява в стопанското активизиране на приграничните общини на една значителна част в

полосата по сухоземната граница с Румъния (общините Генерал Тошево, Крушари, Кайнарджа, Алфатар). Понастоящем голяма част от техните територии са в процес на стопанска маргинализация и депопулация.

При инфраструктурното развитие на тази транспортна логистика ще се формира, макар с по ограничено и периферно регионално значение, транспортно-урбанистична ос, която ще ограничи визираните неблагоприятни регионални процеси. В по далечна времева перспектива (15–20 г. ) те ще бъдат спрени.

- Функционалното обвързване на пристанище Шабла с жп мрежата на страната. Без изграждането на такава връзка функционирането на пристанището се обезпредметява. Европейските, а и световните тенденции доказват, че взаимодействието между морския и жп транспорта в перспектива ще нараства.

В конкретния случай е рационално това да стане чрез развитието на жп линия по направление: Шабла–Добрич–Тервел–Дулово. Чрез развитието на жп възел Дулово ще се осъществи функционалното обвързване на пристанище Шабла с речните пристанищни комплекси на Силистра и Русе. Това ще разшири инфраструктурните алтернативи за развитието на интелигентните транспортни системи и интермодалните превози през територията на Североизточна България.

В по-далечна перспектива от регионална и функционална гледна точка е рационално жп линията да бъде продължена по направление Главиница–Тутракан. Това създава трета алтернатива за развитието на интермодалните превози през територията на Североизточна България чрез инфраструктурното развитие на дунавските пристанища.

Удачно е пристанищният терминал да бъде локализиран западно от сегашното пристанището на Тутракан, при с. Нова Черна. Там брегът е най-нисък и ще се избегнат свлачищните терени и сложната геоложка обстановка при Тутракан. Това ще подобри възможностите за функционално обвързване на речния със сухоземния магистрален (жп и автомобилен) транспорт.

Формирането на жп възел Дулово ще има и важно регионално значение. Той е разположен в централните части на Южна Добруджа – територия с ниска транспортна достъпност и нерешени транспортни инфраструктурни проблеми. Инфраструктурното му развитие ще катализира развитието и на шосейната линейна инфраструктура в зоната на неговия гравитационен потенциал и значително ще разшири териториалния ѝ обхват.

Чрез жп възел Самуил пристанище Шабла се обвързва с Русенския пристанищен комплекс. С развитието на главен (или скоростен път, в зависимост от техническите и териториално-устройствените решения по трасето му) по направление: Шабла–Добрич–Тервел–Дулово–Исперих–Кубрат–Русе (респ. Главиница–Тутракан) ще се формира паралелна транспортно-урбанистична ос в Североизточна България. Тя би имала важно регионално значение, тъй като преминава през територии с ниска транспортна обезпеченост и ниска степен на трудова заетост.

#### *7. Реализация на проект за плавателен канал Дунав-Черно море.*

Идеята за такъв не е нова, но в условията на 25-годишна социално-икономическа криза тя изглежда трудноосъществима. В средносрочна перспектива (15–20 г.) реализацията на такъв транспортен инфраструктурен проект не е неосъществим.



- Изпълнението му би имало катализиращо влияние за развитието на цялата икономика на страната. Световната и европейската практика сочи, че към реализацията на такива мащабни транспортни инфраструктурни проекти се пристъпва не само поради тяхната транспортна необходимост и икономическа обосновка. В повечето случаи те се използват преди всичко като инструмент при провеждането на цялостната социално-икономическа и регионална политика. Показателни в това отношение са плавателните канали Рейн–Майн–Дунав (Германия), паралелния на Панамския плавателен канал (през територията на Никарагуа) и др. Строителството и на двата се базира не толкова на транспортна, колкото на социално-икономическа и регионална обосновка.

- Това съоръжение би имало важно значение за регионалното развитие на Североизточна България. Територията ѝ осезаемо се нуждае от мащабен инфраструктурен проект, който да я активира стопански и да блокира неблагоприятните демографски процеси.

- Каналът би имал важно стопанско значение за развитието на земеделието и агробизнеса в Североизточна България. Част от водите му ще се използват за стопански цели (развитието на поливно земеделие).

- Каналът би имал важно геополитическо значение за целия ЕС. Той е алтернатива на плавателния канал Негру Вода–Констанца в Северна Добруджа (Румъния). В случай на геополитическа криза в Приднестровието и военно блокиране на Сулинския канал, той е алтернативно трасе от Атлантика за Черноморския басейн.

Териториално-устройствените варианти за неговото строителство са:

1. Русе (устието на р. Русенски Лом)–Варна (заустване в акваторията на Белославското езеро). При този вариант трасето на канала би било с дължина 192 km. За преодоляването на денивелацията на платата и възвишенията, трасето би трябвало да следи поречията на реките Черни Лом и Провадийска и да бъдат изградени 4 аквадукта.

С днешна дата този териториално-устройствен проект е трудно реализуем поради редица екологични ограничения в поречието на каньоновидната речна мрежа на р. Русенски Лом (значителна част от тези територии попадат в екологичната мрежа Natura 2000).

2. Тутракан–Варна (акваторията на Белославското езеро). При този териториално-устройствен вариант дължината на трасето е 156 km. Вариантите за неговото начало от р. Дунав са два: първият е с начало при землището на с. Малък Преславец (източно от Тутракан), а вторият е при землището на с. Нова Черна (западно от Тутракан).

Според мен по-удачен вариант е вторият по направление с. Нова Черна–с. Окорш–с. Зърнево–гр. Суворово–Белославско езеро. Чрез това трасе в голяма степен се избягва голямата денивелация в резултат на платовидния и хълмист характер на релефа.

Изграждането на канала би имало следните позитивни ефекти:

- *транспортен*: създаването на алтернатива за транзитиране на товари от Атлантика за Черноморския басейн само с един вид транспорт (воден), без прилагането на комбинирани превози между няколко вида магистрален транспорт;
- *икономически*: по трасето на канала ще се формира стопанска ос на гравитация с развитието на икономически дейности и дейности, свързани с обслужването на транзита;

- *социален*: при строителството и поддръжката на това транспортно инфраструктурно съоръжение ще бъде ангажирана значително количество работна сила. За регион, който е с висока безработица, това е от много важно значение, тъй като ще се генерира и устойчива трудова заетост след построяването му;
- *регионален*: трасето (заедно с трасетата на жп и автомобилния транспорт) ще формира устойчива транспортно-урбанистична ос в централната част на Североизточна България и ще повиши демографската устойчивост на цялата ѝ територия.

Техническите параметри на канала (33 m широчина при дъното и 4,8 m дълбочина) позволяват транзитирането годишно на товари в обем от 20 млн. t.

Себестойността на проекта се оценява на приблизително 4,6 млрд. лв. Реализацията на проекта е рационално да стане чрез привличането на външни инвеститори и отдаването му на концесия за период от 20–30 г.

#### 8. *Завършване на строителството на АМ „Хемус“.*

За територията на Североизточна България с регионално значение е участъкът Шумен–Попово. След пълното инфраструктурно развитие на тази отсечка, в южната част на СИБ ще се засили влиянието на южната транспортно-урбанистична ос.

#### 9. *Инфраструктурно развитие на трасето на скоростен път по направление Йовково–Добрич–Девня–Провадия–Дългопол–Айтос–Бургас (респ. границата с Турция).*

Реализацията на този транспортен инфраструктурен проект ще има много важно значение за облекчаване на туристическия пътнически трафик по трасето на Панорамния път.

Изнасянето на товарния транзитен трафик в тилната част на контактната зона „суша–море“ ще намали степента на конфликтност между развитието на стопанския туризъм и развитието на транспортната инфраструктура в нея. Това ще оптимизира и цялостното териториално устройство по нейното трасе.

#### 10. *Инфраструктурно развитие на скоростен път по направление Силистра–Шумен–Карнобат.*

Неговото трасе ще формира меридионална транспортно-урбанистична ос в централната част на Североизточна България и ще засили функциите на Силистренския пристанищен комплекс. Трасето му преминава през територии с ниска степен на наситеност с транспортна инфраструктура (фиг. 1). Практически то ще оптимизира транспортния достъп на голям брой населени места до всички центрове на стопанска активност по територията и ще повиши мобилността на работната сила за централните части на изследваната територия.

#### 11. *Инфраструктурно развитие на скоростен път по направление Тутракан–Разград–Търговище–Котел–Сливен–Ямбол–Лесово.*

Трасето му ще формира трета меридионална транспортно-урбанистична ос на територията на Североизточна България (фиг. 1). То ще засили функциите на пристанище Тутракан и ще повиши транспортния достъп на селищата от Придунавска Добруджа.

#### 12. *Инфраструктурно развитие на скоростен път по трасето на 7-и еврокоридор (Дунавският воден път) по направление Русе–Тутракан–Силистра–Констанца (Румъния).*

Той ще бъде вторият инфраструктурен компонент на полимагистралата по трасето на 7-и еврокоридор (Дунавският воден път) – сухоземната му компонента. При про-

дължаване на неговото трасе в западна посока по направление Русе–Пиргово–Батин–Свищов–Видин за Централна Европа, общоевропейското му значение ще нарасне. Това би осигурило неговото финансиране и реализация.

Този транспортен инфраструктурен проект би имал следните позитивни регионални ефекти за Североизточна България:

- ще формира устойчива транспортно-урбанистична ос в придунавските територии на Североизточна България. По този начин ще се повиши устойчивостта на демографската структура на селищата, попадащи в полосата на нейния транспортно-гравитационен потенциал;
- ще засили транспортно-логистичните функции на трите дунавски пристанища на територията ѝ – Русе, Силистра и Тутракан.

*13. Реализацията на локални транспортни инфраструктурни проекти с местно значение.*

Те имат много важно значение за дисперсиране на локалните влияния на предложения регионален модел за развитието на транспортната инфраструктура в Североизточна България. Такива трябва да реализират всички 57 общини от изследвания регион.

Обвързването на всички визирани транспортни инфраструктурни обекти от различен териториален и функционално-йерархичен ранг с общинската пътна мрежа ще доведе до следните ефекти за общините:

- повишаване на транспортния достъп до териториите им;
- повишаване на транспортната мобилност на населението;
- по-доброто усвояване на техния потенциал (териториално-устройствен, природо-ресурсен, културно-исторически, социално-икономически, демографски, екологичен);
- повишаване на инвестиционната атрактивност на техните територии;
- повишаване на рационалността и ефективността на социалната политика в региона.

*14. Преформулиране функциите на гражданските летища в Североизточна България.*

По силата на природния фундамент на територията и развитието на транспортната инфраструктура на въздушния транспорт, е рационално преосмислянето и преформулирането на функциите на гражданските летища в Североизточна България.

1. Летищен комплекс Варна. И в перспектива той ще запази и развива своята инфраструктура в изпълнение на функциите, свързани с обслужването на международния трафик, поддръжка на вътрешните линии (целогодишно) със София, както и международни и вътрешни чартърни полети през целия туристически сезон.

2. Летище Русе (Щръклево). Рационално е неговото перспективно развитие да се насочва в посока на обслужването на международния транзитен въздушен трафик от Западна Европа за Средна Азия и Далечния Изток (междинни кацания, навигация по въздушния коридор и др.).

3. Летище Търговище (Буховци). По силата на своето благоприятно транспортно-географско положение и потенциални технически възможности на изградената в него инфраструктура (възможности за прием на самолети от най-висок клас) е рационално то да бъде съхранено, а инфраструктурата – консервирана за период с благоприятна икономическа конюнктура.

4. Летище Силистра (Полковник Ламбриново). Поради периферното си географско положение на настоящия етап то не би могло да се използва ефективно за обслужване на

граждански полети. Рационално е инфраструктурата му да се използва за селскостопанската авиация и развитието на въздушни спортове (парашутизъм, мотопланеризъм и др.).

Много важно условие при практическото приложение на предлагания оптимизационен модел за развитието на транспортната инфраструктура на територията на Североизточна България е, че при него са минимизирани негативните екологични влияния и въздействия за територията ѝ. Това е много важно за съхранението на нейния агроекологичен, културно-исторически и рекреационен потенциал.

Тези влияния при пространственото развитие на транспортната инфраструктура в перспектива все повече ще се утвърждават като лимитиращ фактор и като причина за търсенето на рационални териториално-устройствени решения.

Практическата реализация на предлагания регионален модел за пространствено развитие на транспортната инфраструктура в Североизточна България напред във времето постепенно ще допринесе за валоризацията на нейното благоприятно транспортно-географско положение. Чрез него ще се постигнат следните положителни ефекти.

- Въвличането на цялата транспортна система на страната в изпълнението на критериите и постигането на целите залегнали в Европейската транспортна стратегия – Транспорт-2050.

- Чрез предлаганата оптимизация на пространственото развитие на транспортната инфраструктура устойчиво ще се реши един десетилетен регионален проблем на територията ѝ – нерационалния и затруднен транспортен достъп на централните и североизточните части от територията – „транспортния проблем на Добруджа“.

- Чрез него ще се мултиплицират позитивните ефекти от благоприятното транспортно-географско положение на регионално (областно) и местно (общинско) ниво.

- Този оптимизационен модел на пространствено развитие на транспортната инфраструктура ще съдейства за формирането на устойчив регионален модел на развитие на Североизточна България.

Практическата реализация на предлагания модел в перспектива ще зависи от влиянията на комплекс от фактори: динамиката на интеграционните и кохезионните процеси в ЕС, комплексната социално-икономическа политика на страната, динамиката на геополитическите процеси в Европа и в света. Поради спецификата на своето геополитическо и транспортно-географско положение с най-голяма сила на влияние са последните.

По тези причини при реализацията на предлагания модел за пространствено развитие на транспортната инфраструктура в Североизточна България прогнозирам три варианта за развитие.

*1. Благоприятен.* Този вариант би се реализирал при следните обстоятелства: регулиране на украинския геополитически конфликт с мирни средства, по дипломатически 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 транспортната инфраструктура в Североизточна България 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). В този случай биха се реализирали, макар и дисперсирано във времето, значителна част от транспортните инфраструктурни 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 транспортната инфраструктура на територията на Североизточна България за неопределен и трудно прогнозируем период от време. При определени обстоятелства (използването на територията ѝ като плацдарм за военно-логистични операции) голяма част от изградената вече транспортна инфраструктура ще бъде унищожена и ще излезе от функционална употреба. Този вариант е с вероятна събитийност: 20–40% но не бива да бъде напълно изключван.

## SUMMARY

The transport-geographical position of a territory is an important factor for its regional, local and complex social- economic development. Some regions in the national geographic territory of Bulgaria have unique possibilities to use their position as a catalyzer for its development. Such is the region of Northeastern Bulgaria.

The article analyses the transport-geographical situation of Northeastern Bulgaria as a factor of its regional and local development.

It also analyses the relative advantages of the territory, resulting from its transport-geographical situation and it justifies the territorial development of the optimizing model of the transport infrastructure in it, which can be the main factor for the achievement of a sustainable and balanced model in the whole regional development of the territory.

On that territory, as a result of the complex influence of a number of factors for a long period of time, the regional model “centre- periphery” is situated.

This model shows that the center in the social-economic sense of the model is its geographical periphery, and the periphery in its social economic sense of the model, is the geographic center “heartland” of its territory. As a result of this model, a big number of municipalities situated in the central parts of Northeastern Bulgaria are in unfavorable position due to the limited transport accessibility.

The limited transport access impacts on the rest of the social economic characteristics: limited transport mobility of the population, limited access to the social funds, limited possibilities for the assimilation of the cultural-historic potential and the natural resources of the territories.

The article justifies the optimizing territorial model for the development of the transport infrastructure of the territory through which the problems of the region can be resolved in a permanent way, and conditions for the achievement of a sustainable and balanced model in its regional development can be created.

## ЛИТЕРАТУРА

- Бешков, А. 1951. Транспортната проблема на Добруджа. С.
- Бешков, А. 1958. За ефективността на канала Варна – р. Девня. – *Изв. на Българско географско дружество*, кн. II / XII.
- Бешков, А. 1975. За промишлените пристанища Шабла и Девня. – *Изв. на ГИ БАН*, т. III.
- Гешев, Г. 1982. Еколого-градоустройствена оценка на промишлената агломерация: Варна-Девня. – *Проблеми на географията*, кн. 1.
- Дергачов, В. А. 1995. Концепция маргинальной комплиментарности. Одеса.
- Маринов, Хр. 1953. Транспортната проблема на Добруджа. Свищов.
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013–2025 г. на България до 2020 г.
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2020 г.
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.
- Стратегия: транспорт 2050.
- Русев, М. 2014. Силистра-Кълъраш: геостратегически приоритети и комплексна ефективност на третия мост между България и Румъния. – *Геополитика и геостратегия*, кн. 5, 16–26.
- Развитие на устойчива транспортна система в Република България до 2020 г.
- Транспорт и околна среда в Република България : настояще и бъдеще. 17.09.2008 г.

*Постъпила март 2017 г.*