

ГОДИШНИК НА СОФИЙСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“

ГЕОЛОГО-ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ

Книга 2 – ГЕОГРАФИЯ

Том 109

ANNUAL OF SOFIA UNIVERSITY “ST. KLIMENT OHRIDSKI”

FACULTY OF GEOLOGY AND GEOGRAPHY

Book 2 – GEOGRAPHY

Volume 109

---

РЕГИОНАЛНИЯ МОДЕЛ „ЦЕНТЪР–ПЕРИФЕРИЯ“ НА ТЕРИТОРИЯТА  
НА СЕВЕРОИЗТОЧНА БЪЛГАРИЯ: ФАКТОРИ ЗА ФОРМИРАНЕТО  
МУ И РОЛЯТА НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА  
ПРЕОДОЛЯВАНЕТО НА НЕГОВИТЕ НЕГАТИВНИ ЕФЕКТИ

ДИМИТЪР ДИМИТРОВ

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

*Dimitar Dimitrov.* THE REGIONAL MODEL “CENTER-PERIPHERY” ON THE TERRITORY OF NORTHERN EAST BULGARIA: FACTORS FOR THE FORMATION OF THIS MODEL AND THE ROLE OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE FOR THE OVERCOME OF ITS NEGATIVE EFFECTS

As a result of the complex influence of a big number of factors on the territory of North eastern Bulgaria, a specific regional model “center–periphery” was formed, which was not typical for no one of the rest regions in the country.

This model is expressed in a higher level of social-economic and infrastructural development (saturation with long lasting tangible assets, infrastructure, economic activity and investment attractiveness) of the peripheral part of the territory: the northern, eastern, western and southern parts and less developed central parts, despite the relatively uniform geographical character of its territory.

The dynamics of the transport-geographical and geopolitical situation and the territorial development of its transport infrastructure have impact on this regional model of development. To a lesser extent, its positioning is impacted by other factors.

This territorial regional model is irrational as it puts the central territories of North-East Bulgaria in an unfavorable situation in terms of transport access, mobility of the work force, access to the healthcare network and other social funds etc.

The present article evaluates also the factors for the formation of this model and the role of the territorial development of the transport infrastructure for the overcome of the negative regional and local effects.

It argues the optimized regional model of territorial development of the transport infrastructure, which should be applied as an instrument for the achievement of a sustainable and balanced regional model on the territory of North-East Bulgaria.

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

През последните две десетилетия регионалната проблематика придобива все по-голяма актуалност и заема все по-голямо място в географските научни изследвания. Това е обяснимо и логично, като се имат предвид обекта и предмета на географската наука. По тази и други причини най-голямо основание да я развива има географската научна общност.

За успешната управленска практика при провеждането на регионалната политика, от много важно значение е познаването на реалните проблеми и процесите в отделните региони в страната.

По тази причина научните методи на географските районираня на страната: природно-географски и социално-икономически (интегрални и целеви), ще намират все по-широко приложение в управленската практика.

През последните години в научната географска общност целенасочено или инерционно се прокарва една теза по отношение на райониранията на страната, че географската колегия следва да се съобразява с администрирането на този процес.

Едва ли не, тя трябва да се чувства задължена „научно“ да аргументира административния подход в районирането и администрирането на този процес както по отношението на определянето на модела на административно-териториалното устройство и деление на страната, така и при определянето на границите и териториалния обхват на статистическите райони в България. Последните са от особено голямо значение за провеждането на регионалната политика и местното самоуправление в страната. Това е така, защото статистическите райони в България са териториалната основа, заложена в законовата рамка и във всички планово-нормативни документи, регламентиращи провеждането на регионалната политика в страната.

Това според мен е продиктувано не толкова от меркантилни и комерсиални съображения, колкото от статистическа целесъобразност и прагматизъм. Той се изразява в това, че цялата статистическа отчетност, необходима за обезпечаването на научните изследвания, е в рамките на съществуващите административно-териториални единици (области и общини).

Поради това някои специалисти и експерти по регионална проблематика са на мнение, че географската колегия трябва да приема административно налаганите районираня на страната и да им придава само необходимата „научнообразна“ форма и аргументация.

Считам, че това е много погрешен подход, който може да води само към един резултат за колегията: още по-голямо снижаване на авторитета на географската общност в академичната общност и в управленските политически кръгове в страната. Това е обаче по-маловажният негативен ефект.

По-тежкият ефект от този научен „опортюнизъм“ е свързан с крайно негативните резултати от самата регионална политика в страната. Значителен принос за нея има и това, че през последните 15 години с райониране на националната територия се занимават „специалисти“ с оскъдна научна подготовка и ниски равнища на компетентност по проблемите на социално-икономическото райониране на България.

Последният и много показателен пример в това отношение е свързан с границите и териториалния обхват на статистическите райони, залегнали в ЗРП, 2008 г. (фиг. 1).

Това райониране на България е един механично пренесен и силно деформиран пространствен модел на икономическото райониране на България от началото на 60-те години на XX в. (География на България, Том 2, Икономическа география, БАН. С., 1961).

За периода на своето съществуване той има важно практико-приложно значение и е изиграл положителна роля по отношение на: постигането на относително пропорционално разположение на производителните сили в страната, укрепването на устойчивостта на пространствения модел на селищната мрежа и за формирането на относително пропорционален модел на пространственото развитие на транспортната мрежа.

Към днешна дата този модел не е рационален поради това, че не отчита протеклите социално-икономически и демографски процеси, както и дълбоките регионални трансформации по територията на страната, които се изразяват в следните основни аспекти:

- за изминалите 26 години страната ни е снизила своя демографски потенциал с приблизително 2 млн. д.;
- производственият потенциал на страната е намалял драстично;
- регионалните трансформации по националната територия са много големи;



Източник: <http://www.nsi.bg/nrnm/>

Фиг. 1. Статистически райони на България (ЗРП, 2008 г.)

Fig. 1. Statistics regions in Bulgaria ( Regional Development Act, 2008)

- наблюдават се тенденции към формиране на модел на „краен моноцентризм“ в регионалното развитие на страната.

При него освен фрапантните от географска гледна точка алогизми при определянето на границите и териториалния обхват на статистическите райони, изобщо не са взети под внимание характеристиките на формираните регионални социуми в страната, техният културен облик, битовите особености, производствените традиции и др. Поради това този пространствен модел има по-скоро формално-статистическо приложение, отколкото реално практико-приложно значение като териториална основа и географската рамка за провеждането на регионалната политика в страната.

В това се изразява и неговият идеен замисъл, а именно – да покрие формално-статистическите и императивните изисквания на ЕВРОСТАТ за демографски прагове на районите от ниво NUTS-2 (табл. 1).

Таблица 1  
Table 1

Прагови стойности за броя на населението на статистическите райони в ЕС  
Threshold levels of the population in the statistics regions of the European Union

Ниво	Минимален брой население	Максимален брой население
NUTS 1	3 000 000	7 000 000
NUTS 2	800 000	3 000 000
NUTS 3	150 000	800 000

Източник: <http://www.nsi.bg/nrnm/>

Дори и за хора с по-ограничени географски познания е много трудно да възприемат областите Силистра, Русе и Разград в обхвата на Северния Централен статистически район (фиг. 1). В стопанската история на страната Русенска и Силистренска област винаги са били главната част от Придунавска Добруджа, с нейната стопанска специализация, културна специфика и битови особености. В стопанското и културно-историческото развитие на страната Разград и областта винаги са били неформалният „хардланд“ (гравитационен център) на географската област Лудогорие и културно-историческата област Делиорман, с техните културни, битови и етно-конфесионални характеристики и специфики.

Северозападна България в представите на масовото обществено съзнание винаги е възприемана в териториалния обхват на областите Видин, Монтана и Враца. Чисто механичното и изкуствено приобщаване на Плевенска и Ловешка област към териториалния обхват на Северозападния статистически район, с цел засилването на неговия демографски потенциал от географска гледна точка, е несъстоятелно (фиг. 1). В стопанско и културно-битово отношение двете области винаги са били неразривна част от Северна Централна България.

Отнасянето на Старозагорска област към Югоизточния статистически район (фиг. 1) е също с цел увеличаването на неговия демографски потенциал и покриването на им-

перативните изисквания на ЕВРОСТАТ. И ако при примера със Старозагорска област има и определена социално-икономическа логика, свързана с посоката на вектора на икономическите връзки в западна посока по направление: Бургас–Сливен (респективно Ямбол)–Стара Загора, то при първите два примера такава логика напълно липсва. Но дори и при примера със Стара Загора това не е търсено целенасочено, а е резултат на чиста случайност, с оглед статистическото покриване на демографските показатели за нивото NUTS-2. Поради това определено считам, че професионалната географска колегия би трябвало да отстоява убедително принципите, научните подходи и практическите достижения при разработването на тази научна проблематика.

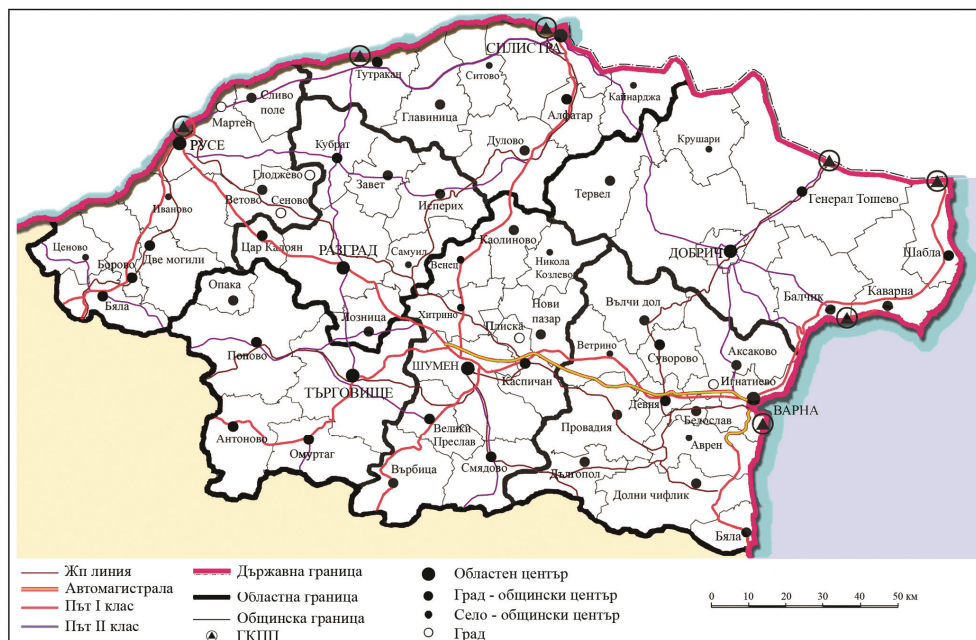
Въпросът, свързан с териториалния обхват на Североизточна България, е несъстоятелен. Той не би могъл да бъде обект на някаква дискусия. Определянето на нейните граници и териториален обхват не противоречат на принципите на интегралното социално-икономическо райониране на страната. В почти всички модели на интегралните социално-икономически районираня на България (Бешков, 1934.; Хр. Маринов и др., 1953; Бешков, 1954; Попов и др., 1953; Брадистилов и др., 1956; Христов и Пенков, 1978; География на България, БАН, 1989) тя е възприемана като компактен стопански район. Формалната ѝ подялба на два социално-икономически района (Приморски и Придунавски) е по-скоро от гледна точка на поделената стопанска и транспортна гравитация на нейната територия, културно-историческите и битовите ѝ особености, както и търсенето на определен демографски и социално-икономически паритет на двете ѝ съставни части при някои от административно-териториалните деления на територията ѝ.

Поради това и с оглед целевото ѝ използване за териториална основа при провеждането на регионалната транспортна инфраструктурна политика и регионална политика е рационално тя да бъде възприемана като единен и компактен социално-икономически район (фиг. 2).

В този си териториален обхват територията на Североизточна България би имала практико-приложно значение при провеждането на регионалната политика и на транспортната инфраструктурна политика на нейната територия.

Територията на Североизточна България е твърде специфична от гледна точка на регионалното си развитие. Тук е формиран един специфичен регионален модел „център–периферия“, който не се наблюдава при нито един друг регион на страната. Той се изразява в следното: *неговият център в социално-икономическия смисъл на модела е географската му периферия. При нея се наблюдава много по-голяма стопанска активност: наситена е с много по-голямо количество ДМА, има по-голяма териториална наситеност с техническа, социална и други видове инфраструктура и към нея има по-силен инвестиционен интерес. Централните територии на Североизточна България (в географски смисъл) са неговата периферия в социално-икономическия смисъл на модела.*

Формирането на този пространствен модел е резултат от продължителното действие на множество фактори. Като цяло той е неблагоприятен от гледна точка на перспективното развитие на нейната територия, тъй като задълбочава пространствените неравновесия и генерира допълнителни социално-икономически диспропорции между териториалните ѝ социуми. Той поставя в необлагодетелствано положение населе-



Фиг. 2. Териториален обхват и пространствено развитие на транспортната мрежа в Североизточна България

Fig. 2. Territorial range and territorial development of the transport infrastructure in Northeastern Bulgaria

нието в тях по отношение на транспортния достъп, достъпа до социалните фондове, образователната и здравната система и др. В резултат на това населението в тези централни части на Североизточна България има по-нисък социален стандарт и качество на живот.

Върху генезиса и задълбочаването на негативните ефекти от този модел с определящо влияние са следните групи фактори:

1. Геополитически. Те трябва да се разглеждат, анализират и оценяват паралелно с транспортно-географското положение и географския фундамент на територията на СИБ.

В резултат на продължителното социално-икономическо и политическо развитие на България в орбитата на бившия Съветски съюз, както и по силата на транспортно-географското си положение и спецификата на характеристиките на географския фундамент на територията, в нея бяха локализирани значими обекти на транспортната инфраструктура. Тези обекти са материалните носители на икономическите връзки между България и държавите от постсъветското икономическо и културно пространство и понастоящем. Поради динамиката на влиянията на геополитическите фактори и

трансформациите в геополитическото положение на страната след 1989 г., голяма част от тези транспортни инфраструктурни обекти не се използват рационално и носят значителни финансови загуби за страната в резултат на пропуснати ползи и техническата им поддръжка. И в перспектива влиянието на геополитическите фактори ще се характеризира с голяма динамика и стохастичност. Поради това тяхната прогнозируемост е твърде сложна и с висока степен на вероятност.

2. Политически. С най-голяма тежест при тях са транспортната политика на държавата и комплексната ѝ социално-икономическа политика. В перспектива транспортната политика ще се определя от целите и приоритетите, залегнали в Европейската транспортна стратегия до 2050 г., Националната транспортна стратегия до 2022 г. и Националната концепция за пространствено развитие до 2025 г.

Комплексната социално-икономическа политика на страната е решаваща и за резултатите от регионалната политика по територията. Провежданата през последните 26 години социално-икономическа политика не води до устойчив икономически растеж.

Едва ли е рационално да измине още четвърт век, за да се направи печалната констатация, че България вече няма никакъв потенциал за позитивно социално-икономическо развитие. Едва ли би могла да се нарече успешна такава социално-икономическа политика, която се одобрява едва от 3% от гражданите на страната, а 97% да са на мнение, че страната им върви по погрешен път на социално-икономическо развитие. Структурирането на такъв тип икономика е нерационално.

През последните 5–6 години императивно и под влиянието на външни фактори се ситира такъв тип икономика, която се базира не на икономически растеж, а на базата на външни потребителски заеми, чрез които в страната да се поддържа изкуствено относителен социален стабилитет, който да гарантира и поддържането на политическа стабилност в вея. Този тип икономическа политика, освен че вкарва страната в дългова спирала с трудно прогнозируеми икономически и политически последици, в обзримо бъдеще е крайно неблагоприятен и по отношение на провежданата регионална политика. Дори и да бъдат реализирани определени инвестиции в инфраструктурни проекти по територията, те не могат да се поддържат от общините поради липса на ресурс и липса на функциониращи местни икономики. Паради тези и други причини тези инвестиции не се превръщат във фактор за устойчив икономически растеж на територията. Успешна регионална политика може да се провежда само при постигането на териториален синергизъм от позитивните влияния върху конкретната територия на комплекс от фактори.

3. Транспортно-географско положение. Транспортно-географското положение е най-голямото сравнително преимущество на Североизточна България спрямо всички останали региони на страната. Това е регионът, при който има най-голямата териториална близост в националното географско пространство между два естествени транспортни обекта: море и плавателна река.

На сравнително близко териториално отстояние (192 km) са разположени нашето най-голямо дунавско пристанище Русе (6 млн. t товарооборот) и второто по големина на товарооборота черноморско пристанище Варна (приблизително 11 млн. t товарооборот). Потенциалните транспортни връзки на другите две дунавски пристанища –

Тутракан и Силистра, с Варна са на още по-малко териториално отстояние: съответно на 176 и 156 km. Това е важна предпоставка за развитието на допълнителни транспортни инфраструктурни алтернативи за развитие на интермодалните транспортни линии през нейната територия.

Варненският пристанищен комплекс, от своя страна, има всички предпоставки при определени условия да се превърне в една от входно-изходните транспортни „врати“ на общоевропейското транспортно-икономическо пространство в неговата югоизточна част.

Валоризацията на благоприятното транспортно-географско положение на Североизточна България, както и използването му като инструмент при провеждането на регионалната политика на нейната територия би могло да бъде постигнато само при постигането на териториален синергизъм от влиянията и на други фактори.

4. Географски фундамент на територията. Територията на Североизточна България се характеризира с относително еднороден орографски фундамент. Релефът не е лимитиращ фактор при пространственото развитие на транспортната инфраструктура по територията ѝ. (фиг. 3). По-голяма част е заета от плата: Лудогорско, Добруджанско,



Източник: <https://www.google.bg>

Фиг. 3. Природо-географски фундамент на територията на Североизточна България

Fig. 3. Natural geographic fundamentals of the territory of Northeastern Bulgaria

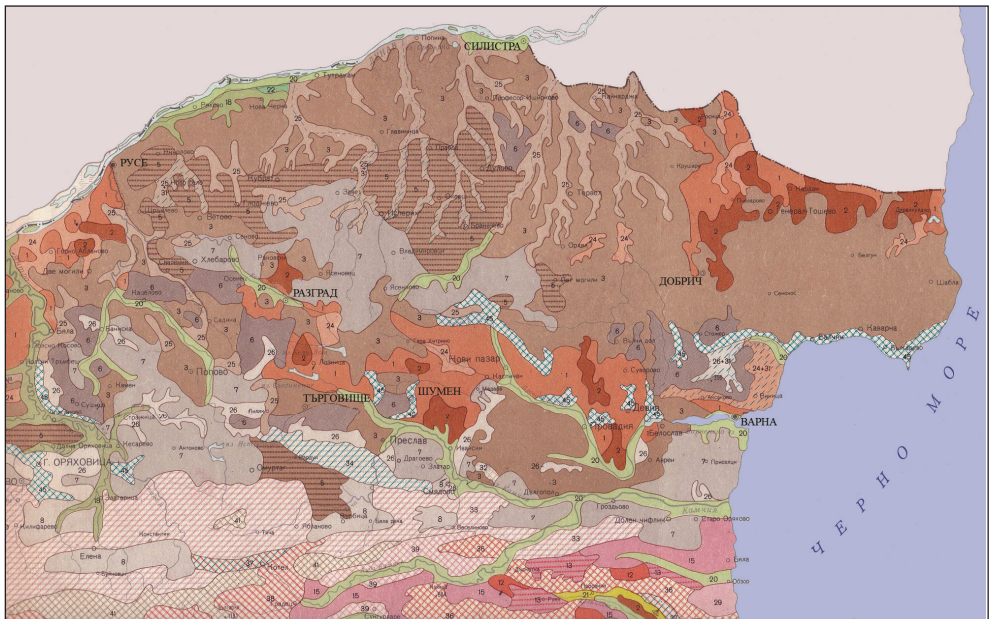


Авренско, Франгенско, Провадийско, Шуменските и Самуиловските височини, както и източните старопланински разклонения, обхващащи нейните южни части. Всички тези морфоструктури не представляват съществена орографска бариера пред пространственото развитие на транспортната инфраструктура по територията.

5. Разнообразието в природно-ресурсния потенциал на Североизточна България и неговото въвличане в стопански оборот. Природо-ресурсният потенциал в голяма степен е съществен ограничител на пространственото развитие на транспортната инфраструктура. От него най-съществен лимитиращ фактор за развитието на транспортната инфраструктура е почвеният фонд. На територията ѝ преобладават почвени типове с висок бонитет и почвено плодородие: отделните типове черноземи, алувиално-ливадни, сиви горски (фиг. 4).

Формираните пространствени диспропорции при развитието на транспортната инфраструктура са резултат в голяма степен и на стопанската специализация на територията ѝ. По-голямата част от нея е заета от интензивни земеделски площи със специализация в зърнопроизводството (пшеница, царевица, на по-ограничени площи зърнено-бобови култури), техническите култури (слънчоглед), трайните насаждения (кайсии в Силистренска област, праскови по поречието на р. Камчия – Варненска област).

Като цяло територията на Североизточна България е силно антропогенизирана и техногенно натоварена. Това в някои случаи благоприятства пространственото раз-



Фиг. 4. Основни почвени типове в Североизточна България

Fig. 4. Main soil types in Northeastern Bulgaria

витие на транспортната инфраструктура, но в други е силно лимитиращ фактор при нейното пространствено развитие.

Стремежът на териториалните социуми към съхранението на почвения фонд за целите на земеделието и развитието на агробизнеса е една от причините за по-ниската териториална гъстота на транспортната и селищната мрежа. Този стремеж е разумен, рационален и той трябва да се насърчава при провеждането на социално-икономическата и регионалната политика на територията на Североизточна България.

За минимизиране на степента на конфликтност между тази тенденция и пространственото развитие на транспортната инфраструктура е целесъобразно да се прилагат рационални технически и териториално-устройствени решения, в резултат на които да се подобри транспортния достъп по територията и да се оптимизира териториалната организация и логистиката за обезпечаване на населението с транспортни услуги.

Усвояването на природо-ресурсния потенциал на Североизточна България е в пряка зависимост с пространственото развитие на транспортната инфраструктура по нейната територия.

Голяма част от известните находища на полезни изкопаеми са въввлечени в стопански оборот. Това са находищата на каолин ( на територията на Шуменска и Русенска област), каменна сол (Варненска област), манганови руди (Добричка и Варненска област), варовици (Русенска и Варненска област), кварцов пясък (Русенска, Варненска и Разградска област), природен газ (Варненска и Добричка област), инертни материали (по поречието на Дунав, Камчия и други реки). Транспортната инфраструктура до тях е развита и е достатъчна.

Някои от находищата на полезни изкопаеми са почти изчерпани и са в процес на закриване. Такова е находището на нефт при с. Тюленово, общ. Шабла, Добричка област, с разработката на което през 1951 г. започва индустриалният нефтодобив в България. Терените на неговото нефтено поле са почти изчерпани и в перспектива са много подходящи за развитието на стационарните обекти на транспортната инфраструктура на второ голямо товарно пристанище в северния участък на Българското черноморско крайбрежие.

Други находища на полезни изкопаеми на територията на Североизточна България, макар и със значителни запаси, не се предвижда да бъдат въввлечени в експлоатация през следващите 50 до 100 г. Такова е находището на висококалорични черни въглища в Добруджанския въглищен басейн (6000–6500 kkal/kg) на територията на общ. Каварна, Добричка област. По експертни оценки запасите на този басейн са значителни (между 400 млн. и 1,2 млрд. t). Освен висококалорични, въглищата от това находище са с метален блясък и лом. Въглищните пластове обаче залягат на голяма дълбочина (между 1300–2000 m). По тази причина са силно преовлажнени. Всички тези характеристики правят потенциалния въгледобив в басейна с много висока себестойност и икономически неефективен.

От друга страна, световният въглищен пазар на висококалорични въглища при настоящите темпове на потребление е обезпечен за период от над 300 г. Като се имат предвид и тенденциите в световната енергетика и икономиката като цяло, насочени към преминаване от въглеводородни ЕИ към алтернативни и възобновяеми ЕИ, този времеви хоризонт допълнително ще се разшири.

По тази причина дори и при потенциално перспективно нарастване на вътрешното потребление на висококалорични коксуващи се въглища вносът им от външните пазари би бил икономически по-ефективен, отколкото разработката на Добруджанския въглищен басейн. Поради всички тези причини неговото въвличане в експлоатация до края на настоящия XXI в. не се очаква. Всичко това не налага развитието на подходящата транспортна инфраструктура към него.

Друго такова находище е соловият щок на територията на общ. Омуртаг. Запасите на каменна сол в него се оценяват на 3,6 млрд. t. Поради обстоятелството, че запасите на соловия щок при гара Мирово, общ. Провадия, са още по-големи (4,4 млрд. t) и при настоящите темпове на експлоатация, те са самодостатъчни за осигуряването със суровина на содовия комбинат в Девня за период от над 300 г., в перспектива не се предвижда да се пристъпи към неговата експлоатация. По тази причина не се налага и допълнително развитие на транспортната инфраструктура към него.

6. Икономически приоритети на територията на Североизточна България. Много важен стопански приоритет на региона е развитието на стопанския туризъм, преди всичко черноморския (в контактната зона „суша-море“ по северното крайбрежие) и културно-историческия (по цялата територия). С оглед намаляването на степента на конфликтност в активната туристическа зона по черноморското крайбрежие между пътническия туристически и товарния трафик е целесъобразно изнасянето на втория в тилната ѝ част в западна посока. Поради високата степен на антропогенна и техногенна натовареност на територията при развитието на линейните и точковите елементи на тази транспортна линия (дублираща Панорамния път) е необходимо прилагането на рационални териториално-устройствени и технически решения. По този начин ще се минимизира степента на конфликтност между пространственото развитие на транспортната инфраструктура и градската среда.

Усвояването на културно-историческия потенциал на територията на Североизточна България е пряко свързан с пространственото развитие на транспортната инфраструктура. Поради спецификата на своето историческо и културно развитие, по територията ѝ има наслагване на културни пластове от няколко обществено-исторически епохи: периода на класическата Древност (Античността), свързана с наличие на артефакти и културни обекти най-вече по Черноморското крайбрежие, периода на Римската колонизация на Балканския полуостров и наличието на археологически останки от някои градове-крепости – Марцианополис (Девня), Овеч (Провадия), Сексагентас Пристас (Русе), Трансмариска (Тутракан), Доросторум (Силистра), Абритус (Разград), Мисионис (Търговище) и др.; от периода на ранното Средновековие, свързан с възникването и развитието на българската държава във вътрешността на територията ѝ (Плиска, Преслав и др.); от периода на късното Средновековие, свързано с развитието на много градове-крепости от Османския период: Дръстър (Силистра), Русчук (Русе), Шумен и др.; от периода на българското Възраждане, свързан с архитектурното и пространственото развитие на много градове, както и строителството на някои транспортни обекти (жп линията Русе–Каспичан, моста над р. Янтра при гр. Бяла (Русе), някои дунавски и черноморски пристанища и др. При някои от случаите те са съществен фактор, лимитиращ пространственото развитие на транспортната инфраструктура, тъй като съхранението им като част от културно-историческото наследство на стра-

ната налага възприемането на специфични териториално-устройствени и технически решения. В повечето от случаите те значително оскъпяват и забавят изграждането на транспортните инфраструктурни обекти.

От друга страна, усвояването на културно-историческия потенциал на територията на Североизточна България за целите на стопанския туризъм и превръщането му във фактор за икономически растеж по територията и в отделните АТЕ налага оптимизирането на транспортния достъп до тези обекти.

7. Екологични (лимитиращото влияние на териториите, попадащи в Натура-2000 и защитените природни обекти). Защитените територии и обекти все повече се превръщат във фактор, лимитиращ пространственото развитие на транспортната инфраструктура в Североизточна България. Значителна част от територията ѝ попада в защитената екологична мрежа „Натура-2000“. Поради спецификата на своето природо-географско положение, определени ареали са хабитати на защитени биологични видове (животински и растителни). Такава са Шабленското и Дуранкулашкото езеро. Двете езера се намират в ивицата на прелетния миграционен път на птиците „Виа Понтика“ (от Южна Африка и оз. Виктория за Прибалтика). Поради тази причина двете езера са естествени хабитати и гнездилища на много видове прелетни и местни птици и не биха могли да се използват в перспектива за развитието на транспортна инфраструктура при изграждането на пристанища, независимо че са изключително подходящи за тази цел от териториално-устройствена гледна точка.

През периода на Първата Българска държава Шабленското езеро, поради съществуващата проливна връзка с морето, е било важно пристанище за износ на зърно. В края на 70-те години на XX в. са визирани от акад. А. Бешков като потенциална възможност за локализирането на второ индустриално пристанище (след Варна) в северния участък на Българското Черноморско крайбрежие. Към днешна дата този вариант е невъзможен. И двете езера са орнитоложки зони с изградени информационни центрове и са посещавани от много туристи. По тази причина за инфраструктурното развитие на това второ промишлено пристанище предлагаме друг вариант за реализация.

Поради влиянието на всички тези фактори на територията на Североизточна България е формиран непропорционален и нерационален пространствен модел и на развитието на транспортната инфраструктура. Това е причина и за нерационален транспортен достъп по нейната територия.

Диспропорциите при пространственото развитие на транспортната инфраструктура на територията на Североизточна България се разкриват на две териториални равнища: локално (на ниво общини) и регионално (на ниво области). Те са определени според два показателя:  $I$  – индекс на транспортна инфраструктурна наситеност на територията;  $2$  – индекс на транспортна инфраструктурна осигуреност на територията.

Индексът на транспортна инфраструктурна наситеност се изчислява по следната формула:

$$ITN = ti / pi : t / p,$$

където:  $ITN$  – индекс на транспортна инфраструктурна наситеност на територията;  $ti$  – гъстотата на шосейната мрежа на един квадратен километър от съответната АТЕ;  $pi$  – гъстота на населението на един квадратен километър от територията на съответна-

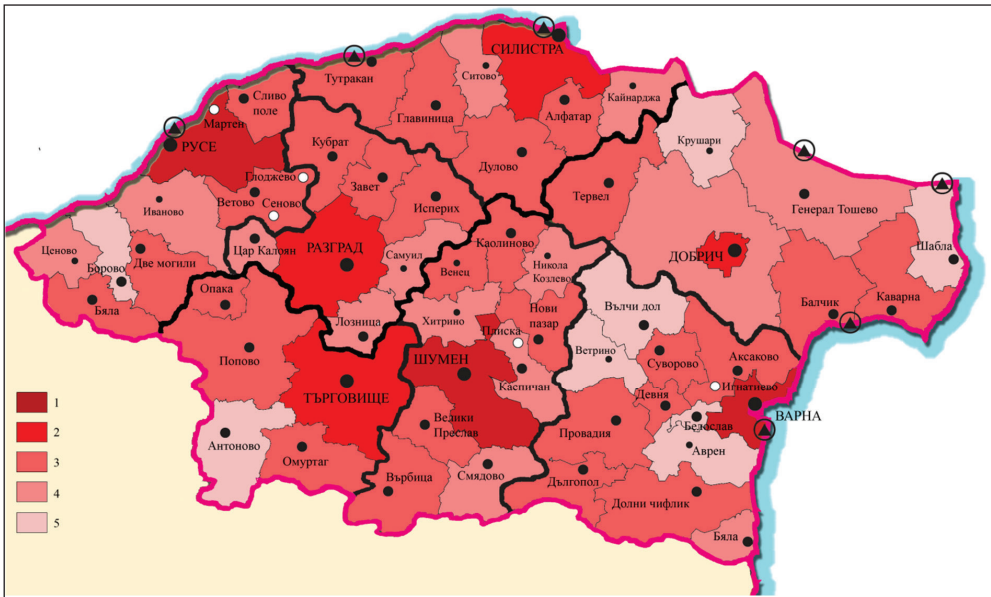
та АТЕ;  $t$  – гъстота на шосейната мрежа на един квадратен километър от територията на България;  $p$  – гъстота на населението на един квадратен километър от територията на България.

Индексът на транспортна инфраструктурна осигуреност на територията се изчислява по формулата:

$$ITP = pi / ti : p / t,$$

където:  $ITP$  – индекс на транспортна инфраструктурна осигуреност;  $pi$  – гъстота на населението на един квадратен километър от територията на съответната АТЕ;  $ti$  – гъстота на шосейната мрежа на един квадратен километър от територията на съответната АТЕ;  $p$  – гъстота на населението на един квадратен километър от територията на България;  $t$  – гъстота на шосейната мрежа на един квадратен километър от територията на България.

При типологията на общините според индекса на транспортна инфраструктурна наситеност се наблюдават съществени териториални различия. В неблагоприятно положение попадат голям брой общини, разположени в централните части на територията на Североизточна България (фиг. 5).



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

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

Fig. 5. Typology of the municipalities in Northeastern Bulgaria (index of transport intensity)

Според индекса на транспортна инфраструктурна наситеност на територията на Североизточна България е ситуиран следният пространствен модел:

1. Общини с висока степен на транспортна инфраструктурна наситеност на територията. В тази група попадат три общини – Варна, Русе и Шумен (фиг. 5). Те са с показатели, значително превишаващи средния за страната. Това се дължи на обстоятелството, че на тяхна територия пространствено са развити и функционират елементите на транспортната инфраструктура на транспортни възли с наднационално значение и функции (Варненски и Русенски). Тези им позиции в перспектива ще се засилват и е рационално да се използват като фактор в регионалното развитие на територията на Североизточна България. Това може да се постигне в резултат на развитието и модернизацията на линейните елементи на транспортната инфраструктура между двата транспортни възела и развитието на интермодалните превози по тях (Дунав–Черно море). По този начин визираната транспортна релация би могла да се превърне в елемент от обезпечаването на транспортната логистика в цялостното транспортно пространство на Европейския Югоизток. За да може да се генерират и значими регионални ефекти от развитието на тези инфраструктурни елементи в централната част на територията на Североизточна България, е необходимо насочването на ресурси за развитието и функционалното обвързване на третокласната и общинската пътна мрежа с линейните и точковите елементи на инфраструктурата по трасето на тази полимагистрала (фиг. 2).

Община Шумен попада в тази типологична група поради високата степен на териториална транспортна инфраструктурна наситеност в зоната на транспортно-гравитационното влияние на Шуменския транспортен възел (високата ѝ степен на наситеност с по-низши форми на териториална организация на транспорта: транспортни центрове и пунктове – Велики Преслав, Хитрино и др.). Поради териториалната си близост в неговата зона на транспортно-гравитационно и икономическо влияние попада и Каспичан-Новопазарският транспортен възел. По тази причина неговите функции са преди всичко по отношение на обезпечаването на транспортната логистика на територията на областта и в много по-малка степен – по отношение на нейното регионално развитие.

2. Общини с транспортна инфраструктурна наситеност на територията си, с близки до средния за страната показатели. Тук попадат общините: Силистра, Добрич, Разград и Търговище. При всички тях са развити транспортни възли от регионално значение.

Силистренският транспортен възел е с благоприятна перспектива за инфраструктурно развитие като транспортно-логистичен компонент на интелигентните транспортни линии в Югоизточна Европа поради следните сравнителни преимущества:

- териториалната близост до Сулинския канал (само той от трите ръкава в делтата на р. Дунав се използва за транспортни цели);
- разполага с най-дълбоководното речно пристанище по цялото протежение на р. Дунав в българския участък, което може да обработва плавателни съдове от типа „море–река“ (при с. Айдемир, западно от Силистра);
- намира се в най-голяма териториална близост до румънското пристанище Констанца.

Това му създава потенциални възможности за развитие на транспортната логистика с него. Привличането на транзитен транспортен трафик от порт Констанца, чрез

Силистренския транспортен възел по трасето на 7-и еврокоридор (Дунавския воден път до Ротердам и Сулина) е от важно транспортно значение както за България, така и за Североизточна България. При неговото функционално обвързване с пътната мрежа на общините Силистра, Ситово, Главиница, Тутракан и Сливо поле това би съдействало за стопанската активизация на придунавските територии в Североизточна България като цяло, а в частност – за местното развитие на тези общини.

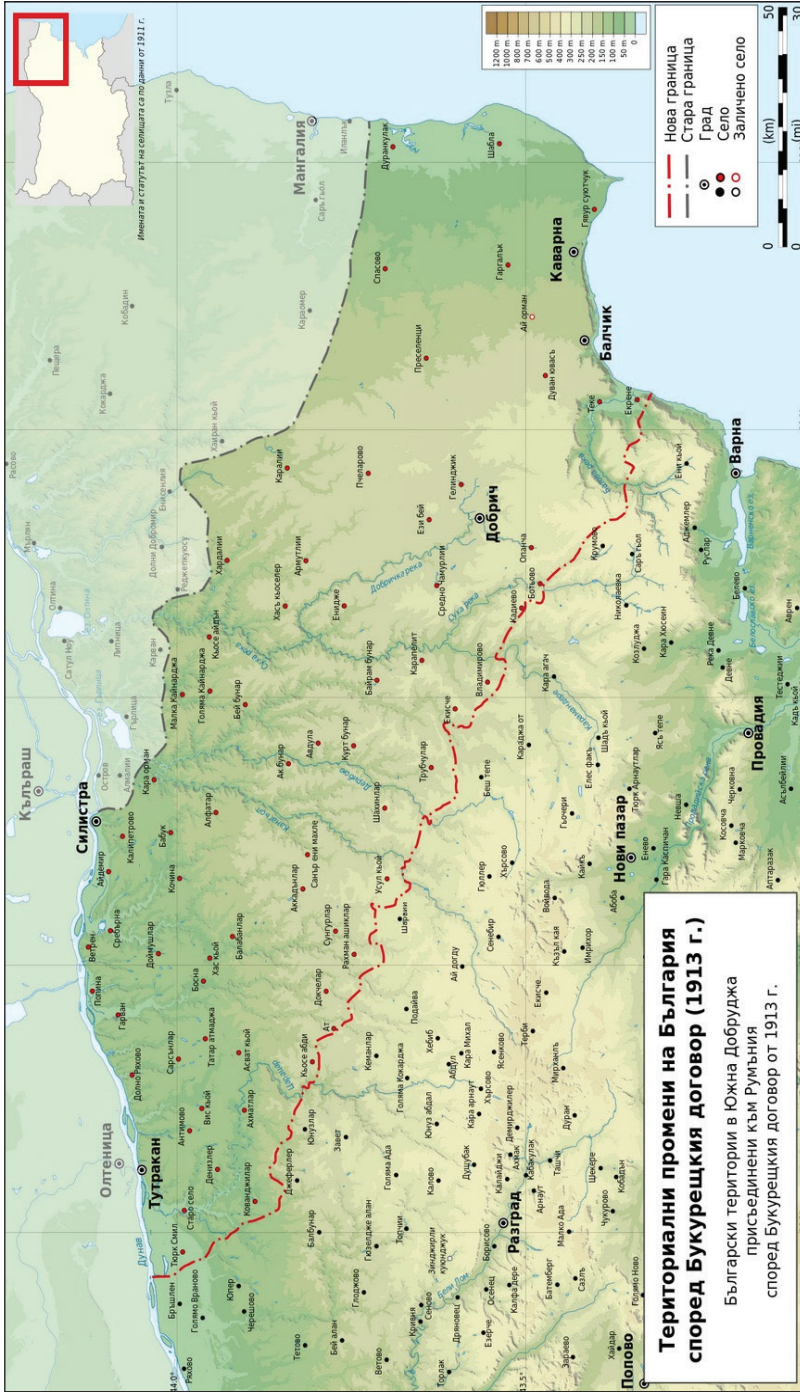
3. В трета и четвърта типологични групи попадат общини с индексно отклонение между 2–10 пункта от средния за страната показател (фиг. 5). Видно е, че те формират няколко компактни района по територията на Североизточна България:

3.1. В централната и част. Той е и с най-голям териториален обхват и е в основата на специфичния и регионален модел „център-периферия“ независимо от благоприятния географски фундамент на нейната територия. Териториалната гъстота на линейната транспортна инфраструктура е твърде ниска. Два са водещите фактора, повлияли за ситуирането на този пространствен модел на транспортната инфраструктура. Първият е политически. Значителна част от територията на тези общини попада в обхвата на географската област „Южна Добруджа“. 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. 6).

Тя е присъединена към територията на Румъния в резултат на неуспешните за България Балканска (1912) и Междусъюзническа (1913) война и клаузите на Букурещкия и Лондонския мирен договор. Впоследствие тази политическа промяна 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, включително и за развитието на транспортната инфраструктура. Построени са само някои второстепенни транспортни обекти, както и жп линията от Негру Вода до Добрич (фиг. 2).

Вторият фактор, влияещ върху по-ниската териториална наситеност на транспортната инфраструктура, се дължи на естествения стремеж на местните териториални общности за съхранение на плодородния почвен фонд за целите на земеделското производство. Това е факторът, повлиял и за по-ниската гъстота на селищната мрежа в региона. Този стремеж е обясним, оправдан и трябва да се насърчава и сега при провеждането на регионалната и транспортната инфраструктурна политика в района на Южна Добруджа, чрез търсенето на съвременни и модерни териториално-устройствени и технически решения при регионалното развитие и развитието на транспортната инфраструктура.

3.2. В североизточната ѝ част. Той обхваща територията на Добричка област. В него попада преобладаващата част от общините в областта. Изключение е Добричград и общините Крушари и Шабла. По-високите показатели на първата се дължат на функциите и пространствената наситеност в транспортно-гравитационната зона на Добричкия транспортен възел. Общините Шабла и Крушари са с много голямо индексно отклонение. Териториите им се характеризират с нерационален транспортен достъп



Източник: <https://www.google.bg>

Фиг. 6. Политическо разделение на Северизточна България в периода 1913–1940 г.

Fig. 6. Political division of Northeastern Bulgaria in the period 1913–1940



и ниска степен на пространствено развитие на транспортната инфраструктура. По тази причина тези общини трябва да бъдат обект на преференциална локална и транспортна инфраструктурна политика. Като цяло по-ниската транспортна наситеност на територията на областта се дължи на водещият ѝ стопански приоритет – развитието на агробизнеса и зърнопроизводството.

3.3. В южната и югозападната част. В нея попадат общини от планинските територии на Североизточна България (северната част на Източна Стара планина). Основните фактори, влияещи върху нейните по-ниски показатели, са по-високото хоризонтално и вертикално разчленение на релефа и произтичащата от това по-висока степен на сложност и себестойност на изгражданата транспортна инфраструктура. Тези територии са значително по-гористи от останалите части и поради това има по-големи защитени в екологично отношение площи. Степента на техногенно натоварване на територията е значително по-ниска. Териториалното отстояние на тези общини от транспортни инфраструктурни обекти с национално и регионално значение (трасето на АМ „Хемус“, скоростни пътища и др.), при определени условия допълнително би могло да маргинализира техните територии.

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

- типологията на общините според индекса им на ТИ наситеност е от важно значение за дефинирането на целите и подбора на инструментите при провеждането на преференциалната регионална и местна политика по отношение на развитието на транспортната инфраструктура по територията;
- общините са основният бенефициент при усвояването на ресурси както от републиканския бюджет, така и от оперативните програми на фондовете на ЕС.

За мултиплицирането на позитивни регионални и локални ефекти от реализацията на мащабните и капиталоемки транспортни инфраструктурни проекти е необходимо да се насочат на ресурси за развитието на четвъртокласната (общинската) пътна мрежа, чрез която функционално да се обвърже транспортната инфраструктура на локално ниво с тази на регионално и национално ниво. По този начин ще се постигнат два позитивни ефекта за територията.

1. Повишаване на транспортната мобилност на населението. Това е от значение за осигуряването на по-голяма мобилност и на работната сила по територията. Повишаването на транспортната мобилност ще се отрази благоприятно върху безвъзвратните трудови миграции на населението чрез увеличаването на ежедневните трудови пътувания, което ще намали темповете на обезлюдяване на територията, ще намали индекса на безработица и ще води до по-пропорционално разпределение на обществените фондове.

2. Подобряване на транспортната достъпност и осигуреност на територията. Това е важен фактор за спиране на процеса на нейната стопанска маргинализация. Липсата на инвестиции в икономиката на региона до голяма степен се дължи и на ниската степен на развитие на транспортната инфраструктура и нерационалните транспортни връзки. Постигането на тези два позитивни ефекта ще повиши като цяло инвестиционната активност на територията.

Според индекса на транспортна инфраструктурна наситеност на територията на локално (общинско) ниво също се наблюдават съществени териториални различия (фиг. 7).

Според индекса на инфраструктурна транспортна осигуреност общините на територията на Североизточна България попадат в следните типологични групи:

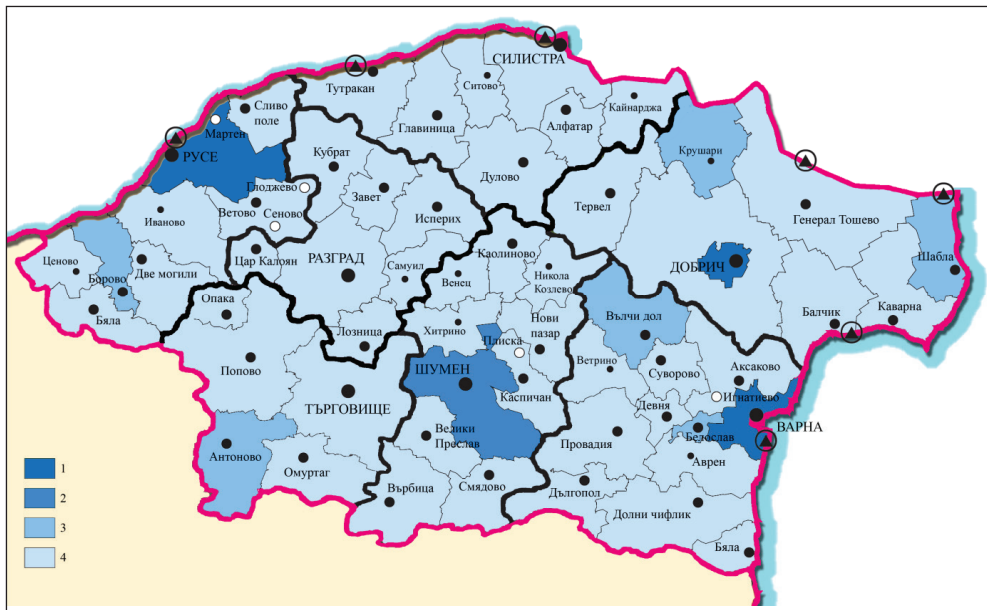
1. Общини с индекс, превишаващ над два пъти показателя за страната. В нея попадат общините: Варна, Русе и Добрич.

2. Общини с индекс, близък до средния за страната: Шумен.

3. Общини с индекс до 0,100 от средния за страната: Белослав, Вълчи дол, Крушари, Шабла, Борово, Антоново.

4. Общини с индекс от 0,100 до 0,500: всички останали общини в СИБ.

Типологията на общините според този синтетичен показател може да има важно практико-приложно значение при провеждането на транспортната инфраструктурна политика, както и за цялостната регионална политика на територията на Североизточна България.



Фиг. 7. Типология на общините в Североизточна България (индекс на транспортна инфраструктурна осигуреност)

1 – общини с транспортна инфраструктурна осигуреност на територията превишаваща над два пъти средния за България показател; 2 – общини с транспортна инфраструктурна осигуреност на територията, близка до средния за България показател; 3 – общини с транспортна инфраструктурна осигуреност на територията с индекс до 0,100 от средния за България показател; 4 – общини с транспортна инфраструктурна осигуреност на територията с индекс от 0,100 до 0,500 от средния за България показател.

Fig. 7. Typology of the municipalities in Northeastern Bulgaria (index of transport infrastructure provision)

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

- възприемане на териториално-устройствени решения, чрез които да се минимизират негативните влияния от транспорта и пространственото развитие на транспортната инфраструктура върху градската среда и урбанизираните територии;
- да се реализират транспортни инфраструктурни проекти, насочени към приоритетите и постигането на целите, залегнали в Европейската транспортна стратегия Транспорт-2050;
- да се реализират транспортни инфраструктурни проекти, свързани с оптимизирането на функционалното взаимодействие между отделните видове магистрален транспорт и разширяване на инфраструктурните възможности на територията на Североизточна България за развитието на интермодалните транспортно-логистични линии.

Общините от третата типологична група са най-необлагодетелствани по отношение на пространственото развитие на транспортната инфраструктура и достъпност на своите територии. Провежданата по отношение на тях транспортна инфраструктурна политика следва да бъде насочена към:

- реализацията на транспортни инфраструктурни проекти, насочени към функционално обвързване на общинската им пътна мрежа с РПМ от трети и втори клас;
- поради обстоятелството, че техните територии са част от райони на интензивно земеделско производство, териториалната гъстота на транспортната мрежа не е целесъобразно да нараства. Поради това подобряването на транспортния достъп в техните територии следва да се осъществява чрез реализацията на оптимизационни проекти по интензивен път – използване на съществуващите транспортни трасета и направления (тяхната рехабилитация и модернизирание).

Общините от четвъртата типологична група са най-много на брой. Поради това те са определящи за пространствения транспортен инфраструктурен фазиес на Североизточна България. Инфраструктурната политика, провеждана от тях и по отношение на тях, е рационално да бъде със следните основни акценти:

- пространствено и функционално обвързване на общинската пътна мрежа с транспортната инфраструктура от по-висш пространствено-йерархичен и функционален порядък;
- възприемането на оптимизационни териториално-устройствени решения за развитието на транспортната инфраструктура, които да минимизират степента ѝ на конфликтност с другите стопански приоритети на територията на Североизточна България;
- функционално обвързване и вграждане в предлагания от автора регионален модел за пространствено развитие на транспортната инфраструктура в Североизточна България.

Възприемането на този подход при развитието на транспортната инфраструктура на местно (общинско) ниво, в съчетание с останалите секторни и местни политики, постепенно ще доведе до минимизирането на негативните териториални ефекти от

вече формираните диспропорции и формирането на устойчив и балансиран регионален модел на развитие на Североизточна България.

Макар и по-слабо, изразени регионални диспропорции при пространственото развитие на транспортната инфраструктура в Североизточна България се наблюдават и на макрорегионално ниво (области).

Типологията на 7-е области на територията на изследвания регион според индекса на транспортна инфраструктурна наситеност има значение за разкриването на диспропорциите в развитието на транспортната инфраструктура в регионален план. Това е от важно значение преди всичко за обосновката на реализацията на големите и капиталоемки транспортни инфраструктурни проекти.

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

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

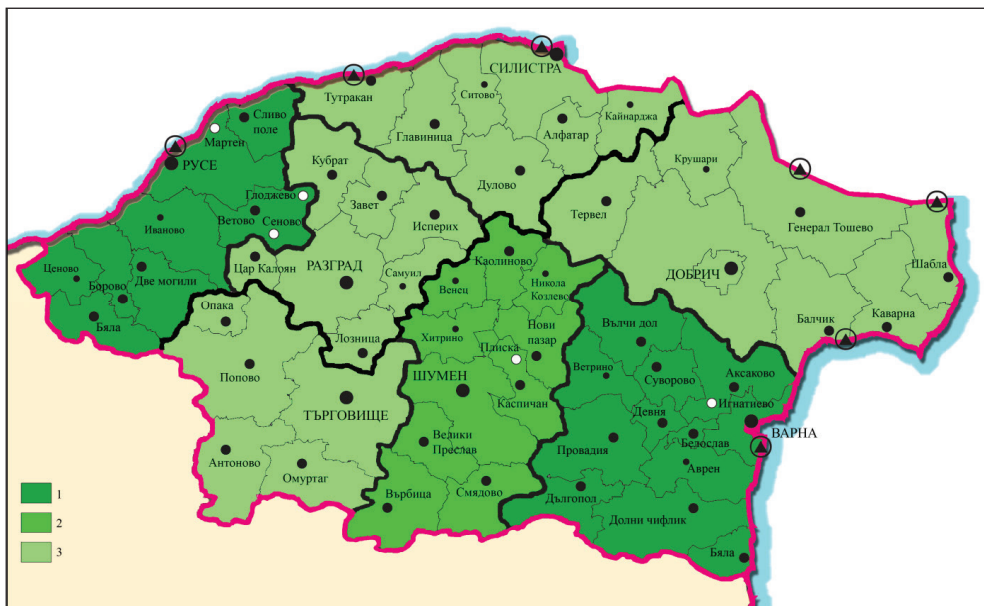
Според индексите на транспортна инфраструктурна наситеност и осигуреност седемте области в Североизточна България попадат в три типологични групи.

1. Области с висока степен на развитие на транспортната инфраструктура и с положителна перспектива за развитие. Към тази група се отнасят Варненска и Русенска област.

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

3. Области с ниска степен на развитие на транспортната инфраструктура. В тази типологична група попадат областите Добричка, Силистренска, Разградска и Търговищка (фиг. 8 и 9).

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

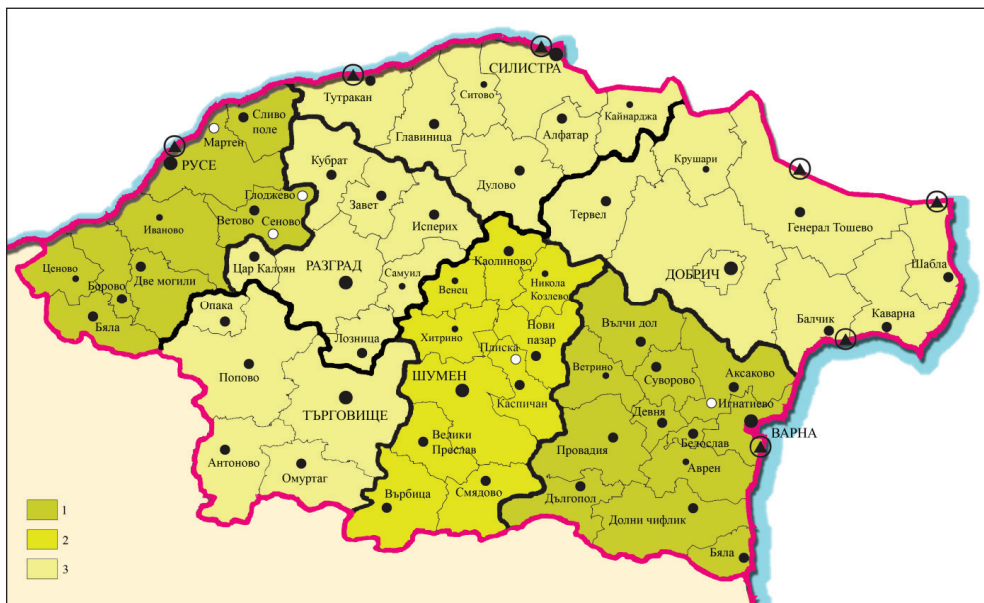


Фиг. 8. Типология на областите в СИБ (индекс на транспортна инфраструктурна наситеност)  
 1 – области с транспортна инфраструктурна наситеност на територията с показател превишаващ средния за България; 2 – области с транспортна инфраструктурна наситеност на територията с показател малко по-нисък от средния за България; 3 – области с транспортна инфраструктурна наситеност на територията с показател значително по-нисък от средния за България.

Fig. 8. Typology of the regions in Northeastern Bulgaria (index of transport infrastructure intensity)

Още по-рационално би било тези индекси да се определят на още по-ниски териториални равнища: на кметство или землище на населено място. По този начин биха се открили пространствените диспропорции на микролокално ниво. Това би имало голямо значение при провеждането на местните политики при пространственото развитие на транспортната инфраструктура. Тази политика, от своя страна, е най-значимият инструмент при провеждането на цялостната регионална политика по територията. Сnižаването на транспортната достъпност на територията, за която основна причина е пространствената недоразвитост на транспортната инфраструктура, е главният фактор за нейната цялостна стопанска маргинализация. Тя стои в основата и на обезлюдяването както на значителни територии от изследвания регион, така и на обширни територии в страната като цяло.

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



Фиг. 9. Типология на областите в СИБ (индекс на транспортна инфраструктурна осигуреност)  
 1 – области с транспортна инфраструктурна осигуреност, с индекс над средния за България; 2 – области с транспортна инфраструктурна осигуреност, с индекс близък до средния за България; 3 – области с транспортна инфраструктурна осигуреност, с индекс по-нисък от средния за България.

Fig. 9. Typology of the regions in Northeastern Bulgaria (index of the transport infrastructure provision)

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

Поради това този метод за оценка на транспортно-инфраструктурната наситеност и обезпеченост на територията е подходящ да се използва преди всичко за територии с относително еднороден географски фундамент, какъвто е този на Североизточна България.

От направения анализ на пространственото развитие на транспортната инфраструктура на територията на Североизточна България е видно, че независимо от наличието на потенциален териториален синергизъм за постигането на един относително пропор-

ционален пространствен модел за развитие на транспортната инфраструктура такъв не е налице.

Точно обратното, формиран е един нерационален пространствен модел, който поставя в необлагодетелствано положение по отношение на транспортния достъп обширни части от централните ѝ територии. Този проблем не е нов и съпътства цялото модерно стопанско развитие на страната (над 70 години). Той е идентифициран, макар и в по-ограниченото му мащабно проявление (само за територията на Южна Добруджа), още в началото на 50-те години на XX в. от известните български географи и специалисти по транспортна география акад. Ан. Бешков (1953–1954) и проф. Хр. Маринов (1953). За тогавашните обществено-икономически и политически условия те предлагат конструктивни идеи за неговото трайно разрешаване. В периода на планоцентризираното развитие на стопанството една част от тях са намерили практическа реализация (прокарването на плавателния канал между Варненското и Белославското езеро, построяването на пристанище „Варна-Запад“ и др.), но други (модернизацията и решаването на териториално-устройствените проблеми при пристанище Балчик, изграждането на второ индустриално пристанище при Шабла, оптимизацията на функционалната обвързаност на жп мрежата в Североизточна България и др.) не са намерили практическа реализация. За съжаление, по-голяма част от нереализираните техни идеи при новите обществено-икономически и геополитически условия са практически неприложими.

Като цяло транспортните проблеми на Североизточна България все още не са намерили своето рационално решение.

Този нерационален пространствен модел на развитието на транспортната инфраструктура в региона е в основата и на формирания нерационален регионален модел в нейното развитие. Той е причината и за един от многото социални парадокси в страната: на територията с едни от най-плодородните почви в страната, каквито са централните части на Североизточна България, да живее население с невисоки доходи и жизнен стандарт.

Независимо от това регионът има благоприятна перспектива за своето регионално и комплексно социално-икономическо развитие. За това трябва да се използват сравнителните преимущества на територията му за развитието на транспортната инфраструктура в съответствие с целите и приоритетите в стратегията за развитието на европейската транспортна система Транспорт-2050.

Философията на предлагания модел се заключава в това, че чрез използването на сравнителните преимущества на територията на Североизточна България за развитието на инфраструктурните компоненти на транспортната логистика за развитието на интермодалните транспортни линии в Европейския Югоизток, да бъдат решени трайно транспортните проблеми на Североизточна България.

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

1. Сравнителните преимущества, произтичащи от уникалното ѝ за мащабите на цялата страна транспортно-географско положение.

2. Особеностите в геополитическото положение на Североизточна България в европейското транспортно и икономическо пространство.

3. Степента на изграденост и функционална обвързаност на транспортната инфраструктура.

4. Перспективните възможности за усвояването на нейния природно-ресурсен потенциал.

5. Тенденциите в социално-икономическото и демографското развитие.

6. Особеностите на географския фундамент на територията (релеф, хидрографска мрежа, климатични характеристики и др.), благоприятстващи или лимитиращи пространственото развитие на транспортната инфраструктура в Североизточна България.

7. Степента на конфликтност между развитието на транспортната инфраструктура и другите стопански приоритети (земеделие и агробизнес, стопански туризъм, културно-историческо наследство).

8. Минимизиране на степента на конфликтност между пространственото развитие на транспортната инфраструктура и опазването на природната среда.

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

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

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

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

4. Инфраструктурно развитие на Силистренския транспортно-логистичен център. Рационални идеи за инфраструктурното развитие на Силистренския транспортен възел предлага Русев (2014), с оглед на сравнителните преимущества, произтичащи от транспортно-географското и геополитическото му положение, и изграждането на трети Дунав-мост в неговия обхват. Реализацията на такъв проект значително ще увеличи транспортно-гравитационния потенциал на Силистренския транспортно-логистичен център.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

#### SWOT-АНАЛИЗ НА СЕВЕРОИЗТОЧНА БЪЛГАРИЯ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

##### *Силни страни:*

1. Концентрация на значителни ДМА в транспортната инфраструктура.
2. Благоприятни условия за нейното функционално обвързване и кохезия в европейското транспортно и икономическо пространство.
3. Благоприятни възможности за осъществяване на технологично взаимодействие между отделните видове магистрален транспорт.
4. Благоприятни възможности за развитието на интермодалните превози в Европейския Югоизток.
5. Благоприятни възможности за взаимодействие между речния и морския транспорт на сравнително малка територия (това сравнително преимущество няма никой друг регион в страната).

##### *Слаби страни:*

1. Значителна част от транспортната инфраструктура, развита на нейната територия, не се използва рационално и икономически ефективно поради промяната на геополитическите и икономическите приоритети на страната.
2. Формиран дебалансиран (непропорционален) регионален модел на развитие на транспортната инфраструктура, който е един от главните фактори за формирането на диспропорциите ѝ при регионалното развитие на Североизточна България.
3. Амортизация и морално остаряване на значителна част от ДМА на транспортната инфраструктура по територията ѝ.
4. Невисока степен на функционална обвързаност на транспортната инфраструктура от различните териториални и функционално-йерархични нива.
5. Извеждането на някои компоненти на транспортната инфраструктура от експлоатация (жп линии, летища, пристанищни съоръжения и др.).

##### *Възможности:*

1. За развитието на съвременни високотехнологични интермодални превози „река–море“ в общоевропейското транспортно пространство.
2. За преформулиране на функциите на вече изградена по територията ѝ транспортна инфраструктура.
3. За възприемането на рационални оптимизационни териториално-устройствени решения при развитието на транспортната инфраструктура по територията, които да минимизират негативните екологични ефекти за географската среда.
4. За решаването на регионални и локални проблеми чрез пространственото развитие на транспортната инфраструктура (използването ѝ като инструмент при провеждането на регионалната и местната политика).

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

*Ограничения:*

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

2. Дълбоката социално-икономическа стагнация в цялата страна.

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

4. Задълбочаващите се регионални диспропорции по територията.

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

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

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

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

*1. Благоприятен*

Този вариант би се реализирал при следните обстоятелства: урегулиране на Украинския 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). При този вариант 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%.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Чрез практическата реализация на предлагания пространствен модел с течение на времето ще се постигнат следните положителни ефекти:

- устойчиво решаване на един десетилетен регионален проблем в Североизточна България: по-слабото пространствено развитие на транспортната инфраструктура в централните и части за сметка на периферните;
- валоризация на благоприятното транспортно-географско положение на територията и превръщането му в устойчив фактор за икономически растеж за цялата и територия;
- развитие на инфраструктурните компоненти на интермодалните превози през територията и при развитието на интелигентните транспортни системи в Европейския югоизток.

По този начин ще се постигнат няколко важни резултата:

1. Изпълнение на някои от целите и приоритетите на Европейската транспортна стратегия Транспорт-2050.
2. Преодоляване на формираните диспропорции при пространственото развитие на транспортната инфраструктура на територията на Североизточна България;
3. Преодоляване на негативните ефекти от формирания специфичен регионален модел „център–периферия“ на територията на Североизточна България.

## ЛИТЕРАТУРА

- Батаклиев, Ив. 1940/1941. Южна Добруджа. Геополитически преглед. – Просвета, 1.
- Бешков, А. 1940. Стопанско влияние на железопътната линия София–Варна за изменяване общия облик на някои селища. С.
- 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.
- Бешков, Л. 1992. България и Добруджа. С.
- Божков, Л. 2005. България и транспортните проблеми на Балканите. – Геополитика и геостратегия, 6.
- Божков, Л. 2008. Дунав и съобщителната система на България. – Геополитика и геостратегия, 2.
- Бояджиев, В. 1998. Регионалната политика в българското земеделие: по-добре късно, отколкото никога. – В: Аграрната реформа – нови проекции-век XXI. Свищов.
- География на България. 1989. Том 3. Физико-географско и социално-икономическо райониране. С., БАН.
- Географията в съвременна България. 1986. С., БАН.
- Димитров, Д. 2007. Приложение на комплексното (интегрално) социално-икономическо райониране при провеждането на регионалната политика в България. – Год. на СУ Геол.-геогр. фак., кн. 2, 99.
- Димитров, Д. 2011. Преходът към устойчиво развитие, демографските процеси и тенденции в света и задълбочаващите се регионални диспропорции в България. – География 21, кн. 6.
- Димов, Н. 2006. Проблеми на самоорганизацията и синергизма в регионалното развитие на България. Инст. по социология, С.

- Димов, Н. 2007. Регионално устойчиво развитие на България: предимства, ограничения и синергетичен ефект. – В: Евроинтеграция и устойчиво развитие. С., Фондация „Фридрих Еберт“, Институт по социология при БАН.
- 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...
- Закон за местното самоуправление и местната администрация. – Обн. ДВ. бр. 77 от 17 Септември 1991 г., изм. ДВ. бр. 24 от 14 Март 1995 г., изм. ДВ. бр. 49 от 30 май 1995 г., изм. ДВ. бр. 65 от 21 Юли 1995 г., изм. ДВ. бр. 90...
- 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.
- Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012–2022 г.
- Национална концепция за пространствено развитие на Република България за периода 2013–2025 г.
- Русев, М. 2014. Силистра–Кълъраш: геостратегически приоритети и комплексна ефективност на третия мост между България и Румъния. – Геополитика, 5.
- Статистически годишник. НСИ. 2012, 2014.
- Статистически справочник. НСИ. 2012.
- Dimov, N. 2007. Geography and theory: Cartography of the natural and social synthesis. – Сборник радова, кн. 1, Београд.
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013–2025 г. на България до 2020 г.
- Развитие на устойчива транспортна система в Република България до 2020 г.
- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.
- Стратегия: Транспорт 2050.
- Транспорт и околна среда в Република България настояще и бъдеще – 17.09.2008 г.

*Постъпила май 2016 г.*