

КЛАСИФИКАЦИЯ НА ОБЛАСТИТЕ В БЪЛГАРИЯ СПОРЕД НИВОТО ИМ НА ОСИГУРЕНОСТ С ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Георги Димитров
georgi_gdimitrov@abv.bg

**УНСС, катедра „Икономика на транспорта и енергетиката”,
Студентски град „Христо Ботев”, 1700, София
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: пътна инфраструктура, област, класификация.

Резюме: Автомобилният транспорт играе важна роля за повишаване конкурентноспособността на националната икономика и за транспортното обслужване на населението. Неговото ефективно използване до голяма степен зависи от нивото на развитие на пътната инфраструктура.

В настоящия доклад се анализира нивото на осигуреност с автомагистрала, първокласни, второкласни и третокласни пътища на областите в България. Областите са основните административно-териториални единици в териториалната организация на държавата. Те играят важна роля и са фактор за изграждането и функционирането на ефективно и демократично териториално управление.

Основната цел на изследването е да се направи опит за точно класифициране на областите в България, според нивото им на осигуреност с пътна инфраструктура. По този начин се открояват областите със сравнително добре изградена пътна инфраструктура, от тези със слабо развита републиканска пътна мрежа. На база осъществената класификацията се правят мотивирани предложения за изграждане, модернизация и рехабилитация на пътища, насочени към намаляването на значителната диспропорция между различните области в страната.

ВЪВЕДЕНИЕ

Автомобилният транспорт е един от основните подсектори на икономиката на страната, който през последните години се развива с много бързи темпове. Той е в тясна връзка с всички останали сектори на икономиката, произвеждащи различни видове продукция и изпълнява функцията по доставянето на суровини, материали, горива и съответно транспортирането на готовата продукция до крайния потребител. Водещата роля на автомобилния транспорт на националния транспортен пазар (пътнически и товарен) и тенденциите в неговото развитие показват острата необходимост от качествено поддържане и балансирано териториално развитие на републиканската пътна мрежа в България. Пътната инфраструктура има важно значение за икономическия растеж, за конкурентноспособността, за мобилността на населението, и за предлагането на транспортни услуги на територията на отделните области на страната.

ОБЛАСТЕТЕ В БЪЛГАРИЯ

Областите в България са основните административно-териториални единици в териториалната организация на държавата. „По своята същност областта е деконцентрирана структура на държавната администрация в територията и съгласно Закона тя се състои от една или повече общини, като се характеризира чрез своята територия, граници, население, наименование и административен център. Настоящите 28 области бяха създадени в края на 1998 година с проведената областна реформа и имат за цел да спомагат за преустройството на териториалното управление в страната на основата на принципите за адекватно съчетаване на децентрализацията и деконцентрацията, субсидираността и пропорционалността.”[1]

Данните представени в таблица 1 показват, че най-големи по територия са областите София-област, Бургас, Благоевград, Пловдив и Хасково. Тяхната територия се равнява на 29,5% от общата територия на страната и на нея са разположени 25% от населените места и живеят 26,2% от общото население на страната.

Таблица 1

Основни характеристики на областите в Република България

Област	Територия (кв.км)	Общини (брой)	Населени места (брой)	Население (брой)	Гъстота на РПМ (км./1000 кв.км)	Гъстота на РПМ (км./10000 жители)
Благоевград	6449,47	14	280	311576	105,44	21,83
Бургас	7748,08	13	257	413284	151,78	28,46
Варна	3819,47	12	158	472790	187,72	15,17
В. Търново	4661,57	10	336	243633	201,01	38,46
Видин	3032,88	11	142	90051	202,78	68,30
Враца	3619,77	10	123	170367	179,85	38,21
Габрово	2023,01	4	356	113303	250,12	44,66
Добрич	4719,71	8	215	179520	174,38	45,84
Кърджали	3209,11	7	470	151078	204,73	43,49
Кюстендил	3051,52	9	182	124723	206,13	50,43
Ловеч	4128,76	8	150	130358	180,20	57,07
Монтана	3635,57	11	130	135929	171,36	45,83
Пазарджик	4456,92	11	117	262222	163,12	27,73
Перник	2394,22	6	171	124613	239,74	46,06
Плевен	4653,32	11	123	250062	170,63	31,75
Пловдив	5972,89	18	215	672428	170,77	15,17
Разград	2416,19	7	102	116322	209,42	43,50
Русе	2875,07	8	83	224582	178,08	22,80
Силистра	2846,28	7	118	112603	177,78	44,94
Сливен	3544,07	4	119	190487	165,63	30,82
Смолян	3192,85	10	242	110513	168,81	48,77
София-град	1348,90	1	38	1321721	214,25	2,19
София-обл.	7062,33	22	282	235633	177,85	53,30
Ст. Загора	5151,12	11	206	322531	176,08	28,12
Търговище	2710,38	5	196	114453	192,96	45,70
Хасково	5533,29	11	261	234899	207,11	48,79
Шумен	3389,68	10	151	175098	183,20	35,47
Ямбол	3355,47	5	109	123049	189,84	51,77
Общо:	111001,90	264	5332	7127822	179,29	27,92

Източник: МРРБ, НСИ и изчисления на автора

Като недостатък може да се посочи, че четири от петте най-големи по територия области в страната (Благоевград, Бургас, Пловдив и София-област) разполагат с

републиканска пътна мрежа, чиято гъстота на 1000 кв. км. територия е по-ниска от средната за страната. От представените данни може да се направи извод, че по-малките по територия области в страната са осигурени като цяло с по-плътна републиканска пътна мрежа от областите с по-голяма прилежаща територия.

ПРИЛЕЖАЩА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА НА ОБЛАСТИТЕ В БЪЛГАРИЯ

За да може да се определи нивото на осигуреност с пътна инфраструктура на областите в Република България е необходимо да се направи едномерно честотно разпределение на отделните класове пътища от републиканската пътна мрежа.

Променливите в този случай ще бъдат различните километри автомагистрала, първокласни, второкласни и третокласни пътища с които разполагат отделните области в страната, т.е. те са количествени непрекъснати величини. Поради тази причина е необходимо да се оформят групи с определена ширина на интервала. „Ширината на интервала на групировката (h) се определя като от максималната стойност на променливата (X_{max}) се извади минималната стойност на променливата (X_{min}) и получената разлика се раздели на броя на групите.“[2]

За целите на анализа пътищата от републиканската пътна мрежа на областите в страната (по отделни класове) се разделят на три групи. Първата група обхваща областите, които са добре осигурени със съответния клас път, втората група обхваща тези области, които са сравнително добре осигурени, а третата не достатъчно осигурените с пътна инфраструктура области.

Едномерно честотно разпределение на автомагистралите по области в три групи. С най-много автомагистрала (към 01.01.2017г.) разполага София-област (111 км.), а тринадесет области в страната не разполагат с автомагистрала. Използвайки формулата определяме ширината на интервала на групировката, който се получава, че е 37 км. ($h=111-0/3$). По този начин определяме трите групи: първа група включва областите, които разполагат с от 75 до 111 км. автомагистрала на своя територия, втора група включва областите разполагащи с от 38 до 74 км., а третата група се състои от областите разполагащи с от 0 до 37 км.

В първата група на добре осигурените с автомагистрала области попадат единствено областите Стара Загора, София-област и Хасково, които разполагат съответно с 92, 111 и 93 км., във втората група на сравнително добре осигурените с автомагистрала области попадат областите Бургас, Варна, Кюстендил, Пазарджик, Пловдив и Сливен, а останалите 19 области влизат в третата група на недостатъчно осигурените с автомагистрала (фигура 1а).

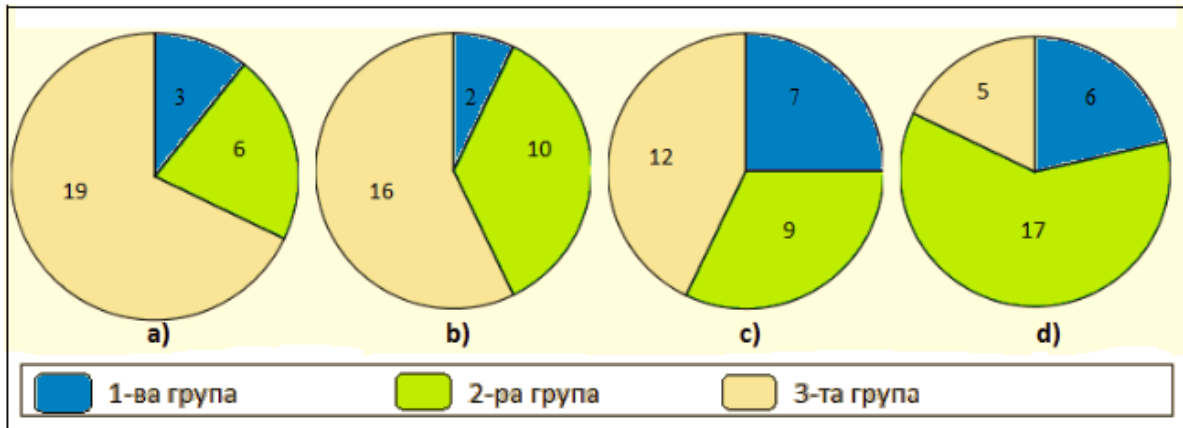
Едномерно честотно разпределение на първокласните пътища по области в три групи. Областта разполагаща с най-много първокласни пътища е София-област (282 км.), а с най-малко разполага област Смолян (0 км.). Използвайки формулата определяме ширината на интервала на групировката, който за първокласните пътища е 94 км. ($h=282-0/3$). Следователно трите групи ще са в следните интервали: първа група от 189 до 282 км., втора група от 95 до 188 км. и трета група от 0 до 94 км.

В първата група на добре осигурените области с първокласни пътища попадат единствено областите София-област и Бургас, във втората група са областите Варна, Велико Търново, Ловеч, Плевен, Пловдив, Русе, Стара Загора, Хасково, Шумен и Ямбол, а в третата група на слабо осигурените с първокласни пътища попадат останалите 16 области на страната (фигура 1б).

Едномерно честотно разпределение на второкласните пътища по области в три групи. Най-осигурената с второкласни пътища област е София-област (287 км.), а с най-малко второкласни пътища е област Габрово (32 км.). Използвайки формулата определяме ширината на интервала на групировката, който за второкласните пътища е

85 км. ($h=287-32/3$). Следователно трите групи ще са в следните интервали: първа група от 203 до 287 км., втора група е 118-202 км. и трета група от 32 до 117 км.

В първата група на добре осигурените с второкласна пътна мрежа влизат областите Бургас, Враца, Добрич, Плевен, Пловдив, София-област и Стара Загора, във втората група са областите Благоевград, Велико Търново, Монтана, Пазарджик, Разград, Русе, Силистра, Сливен и Хасково, а в третата група на недостатъчно осигурените с второкласни пътища попадат останалите 12 области (фигура 1с).



Фигура 1 Едномерно разпределение на автомагистралите (a), първокласните (b), второкласните (c) и третокласните пътища (d) по области в три групи

Едномерно честотно разпределение на третокласните пътища по области в три групи. С най-много километри третокласни пътища разполага област Хасково (747 км.), а с най-малко област София-град (102 км.). Използвайки формулата определяме ширината на интервала на групировката, който за третокласните пътища е 215 км. ($h=747-102/3$) Следователно трите групи ще са в следните интервали: първа група от 533 до 747 км., втора група от 318 до 532 км. и трета група от 102 до 317 км.

В първата група на добре осигурените области с третокласна пътна мрежа влизат областите Бургас, Велико Търново, Ловеч, Пловдив, София-област и Хасково, а в третата група на слабо осигурените области влизат Разград, Русе, Силистра, Сливен и София-град. Останалите 17 области попадат във втората група на сравнително добре осигурените с третокласна пътна мрежа (фигура 1d).

КЛАСИФИКАЦИЯ НА ОБЛАСТИТЕ В БЪЛГАРИЯ, СПОРЕД НИВОТО ИМ НА ОСИГУРЕНОСТ С ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

На база получените резултати от честотното разпределение на отделните класове пътища от републиканската пътна мрежа е осъществена класификация на областите в България според нивото им на осигуреност с пътна инфраструктура.

В таблица 2 е представена класификацията на областите, според обобщените резултати от извършеното едномерно честотно разпределение на автомагистралите, първокласните, второкласните и третокласните пътища, с които разполагат отделните области на Република България. Използвайки данните автора класифицира областите на България в три групи, според осигуреността им с пътна инфраструктура.

В първата група влизат областите, които са добре осигурени с автомагистрала, първокласни, второкласни и третокласни пътища. В тази група влиза София-област, Бургас, Пловдив, Стара Загора и Хасково. Единствено тези пет области попадат само в първа и втора група при едномерните разпределения по отделни класове на пътищата.

Таблица 2

Класификация на областите в Република България,
според нивото им на осигуреност с пътна инфраструктура

Група	Ниво на осигуреност	Област	АМ	Първокласни пътища	Второкласни пътища	Третокласни пътища
I	1	София-област	1-ва група	1-ва група	1-ва група	1-ва група
	2	Бургас	2-ра група	1-ва група	1-ва група	1-ва група
	3	Стара Загора	1-ва група	2-ра група	1-ва група	2-ра група
	3	Хасково	1-ва група	2-ра група	2-ра група	1-ва група
	3	Пловдив	2-ра група	2-ра група	1-ва група	1-ва група
II	4	Плевен	3-та група	2-ра група	1-ва група	2-ра група
	4	В. Търново	3-та група	2-ра група	2-ра група	1-ва група
	5	Ловеч	3-та група	2-ра група	3-та група	1-ва група
	5	Враца	3-та група	3-та група	1-ва група	2-ра група
	5	Добрич	3-та група	3-та група	1-ва група	2-ра група
III	6	Варна	2-ра група	2-ра група	3-та група	2-ра група
	6	Пазарджик	2-ра група	3-та група	2-ра група	2-ра група
	7	Сливен	2-ра група	3-та група	2-ра група	3-та група
	7	Кюстендил	2-ра група	3-та група	3-та група	2-ра група
	7	Русе	3-та група	2-ра група	2-ра група	3-та група
	7	Шумен	3-та група	2-ра група	3-та група	2-ра група
	7	Ямбол	3-та група	2-ра група	3-та група	2-ра група
	7	Благоевград	3-та група	3-та група	2-ра група	2-ра група
	7	Монтана	3-та група	3-та група	2-ра група	2-ра група
	8	Силистра	3-та група	3-та група	2-ра група	3-та група
	8	Разград	3-та група	3-та група	2-ра група	3-та група
	8	Габрово	3-та група	3-та група	3-та група	2-ра група
	8	Кърджали	3-та група	3-та група	3-та група	2-ра група
	8	Видин	3-та група	3-та група	3-та група	2-ра група
	8	Перник	3-та група	3-та група	3-та група	2-ра група
	8	Смолян	3-та група	3-та група	3-та група	2-ра група
	8	Търговище	3-та група	3-та група	3-та група	2-ра група
9	София-град	3-та група	3-та група	3-та група	3-та група	

Източник: Изчисления на автора

Втората група обхваща тези области, които са сравнително добре осигурени с пътна инфраструктура и попадат и в трите групи при едномерните честотни разпределения според класа на пътя. В тази група влизат областите: Велико Търново, Плевен, Враца, Добрич и Ловеч.

Третата група включва областите, които са не достатъчно осигурени с пътна инфраструктура. В тази група влизат областите Варна, Пазарджик, Сливен, Благоевград, Монтана, Разград, Русе, Силистра, Смолян, Ямбол, Видин, Габрово, Кърджали, Кюстендил, Перник, София-град, Шумен и Търговище. Тези области попадат само във втора и трета група при едномерните разпределения по отделни класове на републиканските пътища.

При определяне нивото на осигуреност с пътна инфраструктура и четирите фактора (километрите автомагистрала, първокласни, второкласни и третокласни пътища) са равнопоставени.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализирайки резултатите от осъществената класификация на областите в България, може да се направи извод, че съществува значителна диспропорция между

отделните области на страната по отношение на осигуреността им с пътна инфраструктура. Ясно се забелязва по-високата осигуреност с републиканска пътна мрежа на областите от Южна България в сравнение с тези от северната част на страната, което се дължи основно на факта, че голяма част от действащите автомагистрала са на територията на Южна България.

Неоспорима е ролята на пътната инфраструктура за специализацията, концентрацията и териториалното разположение на производствата, което спомага за разрешаването на острия демографски проблем на областите в България, чрез намаляване на силната концентрация на населението в големите градове. Затова при бъдещото развитие на пътната инфраструктура на областите в северната част на страната трябва да се подходи с повишено внимание и да се насочат необходимите средства и усилия.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Областите в България. Портрети, МРРБ, <http://www.mrrb.government.bg>
- [2] Гоев, В., Статистическа обработка и анализ на информацията от социологически, маркетингови и политически изследвания със SPSS, УИ „Стопанство“, София, 1996
- [3] Статистически годишник 2016, НСИ, <http://www.nsi.bg>

CLASSIFICATION OF THE AREAS IN BULGARIA BASED ON THE LEVEL OF PROVISIONING OF THE ROAD INFRASTRUCTURE

Georgi Dimitrov
georgi_gdimitrov@abv.bg

University of National and World Economy, Sofia
Economics of Transport and Energy Department, Students Town, 1700, Sofia
BULGARIA

Key words: *road infrastructure, areas in Bulgaria, classification.*

Abstract: *The automotive transport plays an important role in raising the competitiveness of the national economy and also for transportation services of the population. Its effective usage depends heavily on the level of development of the road infrastructure.*

In the current report analysis are made about the level of provisioning of highways, first class, second class and third class roads of the areas in the Republic of Bulgaria. The areas in Bulgaria are the main administrative-territorial units in the acting territorial organisation in the country. They play an important role and are also a factor for the building and functioning of an effective and democratic territorial governance.

The main goal of the research is to make an attempt to accurately classify the areas in Bulgaria based on their level of provisioning of road infrastructure. By doing this the areas with relatively well build road infrastructure will stand out from those with weakly developed road network. Based on the classification made motivated proposals are made for further development, modernization and rehabilitation of roads all proposals directed to reducing the significant disproportion between the different areas in the country.