

## **СЪСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ НА ПЪТНО-ШОСЕЙНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В БЪЛГАРИЯ**

**Илия Гътовски**  
[gatovski@unwe.bg](mailto:gatovski@unwe.bg)

*Университет за национално и световно стопанство,  
гр. София, ул. 8-ми Декември,  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** пътно-шосейна инфраструктура, интеграция, национална транспортна система, европейска транспортна система, автомобилен транспорт.*

***Резюме:** В доклада е разгледано текущото състояние и развитието на пътно-шосейната инфраструктура за периода 2010 – 2020 година. Акцент е поставен върху доизграждането на автомагистралите и първокласни пътища, които са част от основната и разширена Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), преминаваща през страната. Пълното доизграждане на всички магистрали и републикански пътища от висок клас в нашата страна и модернизирани връзките със съседните държави по европейските коридори ще доведе до привличане на нови транзитни товаропотоци и пътничкопотоци, повишаване на конкурентоспособността на българската икономика и икономически растеж. Конкретно за автомобилния транспорт развитието на пътно-шосейната инфраструктура, е важен фактор, който ще оказва влияние върху намаляване времето за доставки, намаляване разхода на гориво и намаляване на вредните емисии за околната среда.*

### **ПОСТАНОВКА**

За нормалното функциониране на всяка икономическа система, която включва и автомобилния транспорт, се изисква добре развита инфраструктура. Транспортната инфраструктура има важно значение за икономическия растеж, за конкурентоспособността на българската икономика, за мобилността на трудовите ресурси и за предлагането на транспортни услуги. Подобряването и изграждането на пътната инфраструктура е един от основните фактори, който ще доведе до намаляване на разходите и подобряване на качеството на транспортната дейност.

Изграждането и модернизиранието на пътната инфраструктура ще допринесе за получаването на допълнителни приходи в икономиката, както и за намаляване на експлоатационните разходи в транспорта. [1] Освен това ще се намалят вредните емисии за околната среда, което е пряко свързано с постигане на устойчиво развитие на транспорта.

Стратегията на ЕС в областта на транспорта се изразява преди всичко в подобряване и по-рационално използване на инфраструктурата и на транспортните средства, постигане на по-надеждна сигурност за потребителите на транспортни

услуги, подобряване на работните условия и по-добра защита на околната среда. За постигане на тези цели е необходимо да се изградят транс-европейски пътни мрежи, както и да се реализира висока степен на интеграция на различните видове транспорт.

Европейската транспортна система функционира в условията на конкуренция между отделните видове транспорт, респективно и между голям брой транспортни предприятия от различните страни. Тази конкуренция обаче не изключва взаимодействието и координацията между предприятията на отделните видове транспорт. Това взаимодействие осигурява намаляване на разходите за транспорт, подобряване качеството на превоза, а също намаляване вредното въздействие на транспорта върху околната среда.

Първостепенно условие за ефективното функциониране на европейската транспортна система е успешното развитие на транспорта в отделните страни-членки. Тя може да се разглежда и като интегриране на националните транспортни системи в единно цяло.

За националната транспортна система е особено важно изграждането на транспортна инфраструктура по европейски стандарти. От гледна точка на намеренията за европейска интеграция, както и по отношение на транспортните връзки на Балканския регион и оформянето на страната ни в дългосрочен период като транспортен мост, следва да се свързва европейската транспортна инфраструктура с тези на Черноморския регион и Азия. Потенциалният ефект от увеличаването на транзитния пазар през България може да бъде огромен.

Транс-европейският транспортен коридор трябва да се разглежда като сложна комуникационна система. Освен пътната (железопътната, воднотранспортната) връзка в него се включват телекомуникациите, далекосъобщенията, преносът на енергоносители, т.е. това е система за пренос на транспортни, съобщителни и енергийни комуникации.

Два от коридорите на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), а именно коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и коридор „Рейнско Дунавски“, пресичат територията на страната. В продължение на два програмни периода (2007-2013 г. и 2014-2020 г.) бяха реализирани проекти за доизграждането и модернизацията на транспортната инфраструктура на България предимно по направленията на „основната“ TEN-T мрежа. До 2030 г. е необходимо да се осигури продължителност и логична последователност на инвестициите от предходните програмни периоди с оглед отстраняване на наличните “тесни” места в транспортните мрежи (липса на връзки или на съответствие в техническите параметри).

За нуждите на анализа в териториален и национален мащаб са необходими данни преди всичко за пътно-шосейната мрежа. Това изискване се определя от водещото място на автомобилния транспорт не само в националната транспортна система, а и в териториалните транспортни системи. За целите на планирането, управлението, ресурсното осигуряване и оценката на регионалното развитие в България се обособяват райони, които се разделят на нива в съответствие с изискванията на общата класификация на териториалните единици (NUTS)<sup>1</sup> прилагана в Европейския съюз.

По данни на НСИ общата дължина на пътищата в България към 31.12.2020 г. (Табл.1.) е 19 917 км. От тях автомагистралите са едва 4 % (806 км.), а първокласните пътища – 15 % (2 883 км.). С най-голям относителен дял от 61 % са третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли (12 209 км.). Второкласните пътища (4 019 км.) представляват 20 % от общата дължина на пътищата в България. развитието на

---

<sup>1</sup> NUTS (фр. Nomenclature des unités territoriales statistiques); Номенклатура на териториалните единици за статистика, валидна за страните членки на Европейския Съюз

пътната мрежа е в посока увеличаване на общата ѝ дължина. За периода 2010-2020 г. тя се е увеличила с 461 км. Дължината на автомагистралите се е увеличила със 369 км., а на третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли със 190 км. Незначителна е промяната в дължината на първокласните и второкласните пътища – те са намалели съответно с 87 км и 11 км. (Граф. 1 и Граф. 2.)

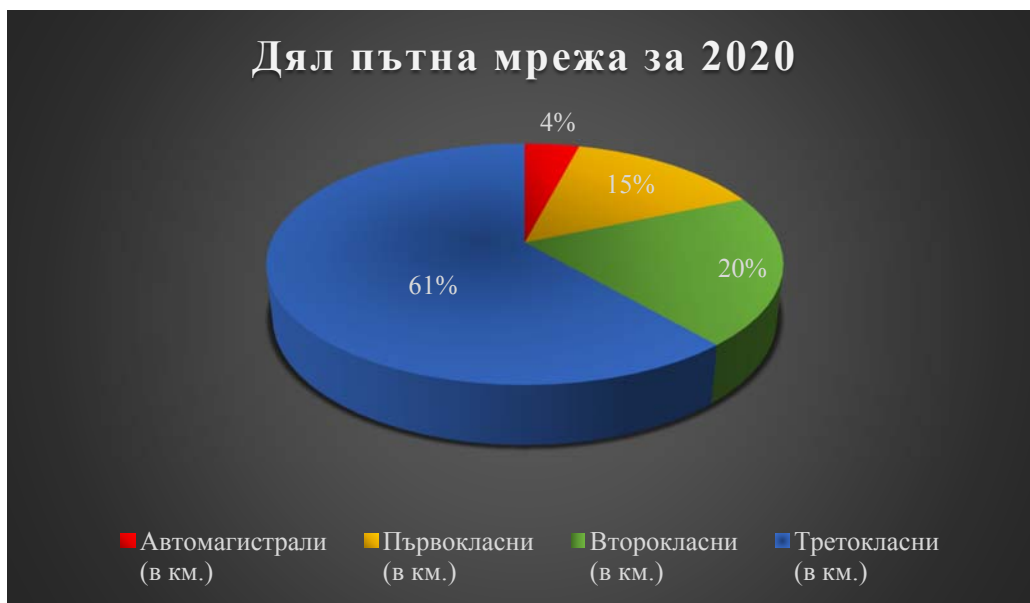
**Таблица 1.** Развитие на републиканската пътна мрежа за периода 2010 – 2020 г. (км.)

Год.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Пътища</b>											
Автомагистрали	437	458	541	605	610	734	733	734	757	790	806
Първокласни	2970	2970	2975	2975	2965	2954	2983	2928	2925	2900	2883
Второкласни	4030	4030	4035	4035	4042	4025	4028	4028	4022	4019	4019
Третокласни	12019	12054	12051	12063	12111	12140	12151	12171	12172	12170	12209
<b>Общо</b>	<b>19456</b>	<b>19512</b>	<b>19602</b>	<b>19678</b>	<b>19728</b>	<b>19853</b>	<b>19895</b>	<b>19861</b>	<b>19876</b>	<b>19879</b>	<b>19 917</b>

Източник: НСИ и изчисления на автора



**Граф. 1.** Развитие на Автомагистралите от 2010 – 2020 г. (км)



**Граф. 2.** Дял на различните класове пътища от общата дължина за 2020 г. (%)

Покритието на страната с автомагистрали и първокласни пътища е неравномерно. Пътните направления изток-запад са по-добре развити от тези в посока север-юг, което се обуславя и от релефа на страната. Въпреки направените до момента инвестиции за развитие на пътната инфраструктура, съществуват голям брой пътни участъци с интензивност на движението близка до максималната им пропускателна способност.

От Табл. 2. става видно, че съществуват значителни отклонения в разпределението на пътно-шосейната инфраструктура по икономическите райони. Най-голяма пътно-шосейна мрежа е изградена в Южния централен район (4105 км.) – 20,7 % от цялата пътно-шосейна мрежа на страната.

Влошеният транспортен достъп до някои периферни територии, отдалечени от функциониращата пътна мрежа от висок клас, в голяма степен определя изоставането в социалното и икономическото развитие на Северозападния и Северния централен район, в сравнение с други райони.

Териториалното разпределение на пътищата от висок клас е от решаващо значение за мобилността на населението и транспортната достъпност. В Северен централен район липсва, а в Северозападен район са изградени само 17 км автомагистрали. Заедно със недостатъчно развитата първокласна пътна мрежа, Северозападният район има сериозни затруднения в транспортните комуникации, което пряко рефлектира върху утежненото социално-икономическо развитие на района. Териториалното развитие на пътната мрежа определя възможностите за транспортен достъп на населението до центровете, предлагащи определен тип услуги (административни, здравни, образователни, културни и др.). Друг проблем на пътната мрежа е липсата на добри и бързи транспортни комуникации между районите в северната и южната част на страната, с изключение на връзката по автомагистрала „Хемус“ между Югозападния и Северозападния район.

В Северозападния и Северния централен район пътната мрежа от висок клас е с по-малък относителен дял, като в тези случаи нейните транспортни функции се поемат от регионалните пътища, чийто относителен дял е сравнително по-висок, но това се отразява неблагоприятно върху транспортните услуги, тъй като освен регионалния, те провеждат и тежък товарен трафик.

**Таблица 2. Републиканска пътна мрежа по райони от ниво 2 по NUTS, за 2010 и 2020 г. (км.)**

Год.		2010	2020
<b>Общо за страната</b>	<b>Пътища - общо</b>	<b>19456,0</b>	<b>19917,0</b>
	<b>Автомагистрали</b>	<b>437,0</b>	<b>806,0</b>
	<b>Първокласни</b>	<b>2970,0</b>	<b>2883,0</b>
	<b>Второкласни</b>	<b>4030,0</b>	<b>4019,0</b>
<b>Северозападен</b>	<b>Пътища - общо</b>	<b>3390,0</b>	<b>3424,0</b>
	<b>Автомагистрали</b>	<b>7,0</b>	<b>17,0</b>
	<b>Първокласни</b>	<b>387,0</b>	<b>394,0</b>
	<b>Второкласни</b>	<b>767,0</b>	<b>763,0</b>
<b>Северен централен</b>	<b>Пътища - общо</b>	<b>2959,0</b>	<b>2976,0</b>
	<b>Автомагистрали</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>Първокласни</b>	<b>462,0</b>	<b>461,0</b>
	<b>Второкласни</b>	<b>635,0</b>	<b>636,0</b>
<b>Североизточен</b>	<b>Пътища - общо</b>	<b>2668,0</b>	<b>2682,0</b>
	<b>Автомагистрали</b>	<b>84,0</b>	<b>95,0</b>
	<b>Първокласни</b>	<b>483,0</b>	<b>487,0</b>
	<b>Второкласни</b>	<b>467,0</b>	<b>467,0</b>
<b>Югоизточен</b>	<b>Пътища - общо</b>	<b>3168,0</b>	<b>3312,0</b>
	<b>Автомагистрали</b>	<b>87,0</b>	<b>223,0</b>
	<b>Първокласни</b>	<b>597,0</b>	<b>606,0</b>
	<b>Второкласни</b>	<b>767,0</b>	<b>746,0</b>
<b>Югозападен</b>	<b>Пътища - общо</b>	<b>3272,0</b>	<b>3418,0</b>
	<b>Автомагистрали</b>	<b>118,0</b>	<b>279,0</b>
	<b>Първокласни</b>	<b>615,0</b>	<b>519,0</b>
	<b>Второкласни</b>	<b>619,0</b>	<b>622,0</b>
<b>Южен централен</b>	<b>Пътища - общо</b>	<b>3999,0</b>	<b>4105,0</b>
	<b>Автомагистрали</b>	<b>141,0</b>	<b>192,0</b>
	<b>Първокласни</b>	<b>426,0</b>	<b>416,0</b>
	<b>Второкласни</b>	<b>775,0</b>	<b>785,0</b>

*Източник: НСИ и изчисления на автора*

За подобряване на транспортните комуникации между северната и южната част на страната е необходимо да се насочат средства и усилия за развитие на пътните връзки през старопланинските проходи, експлоатационното състояние на голяма част от които е незадоволително.

Доизграждането на мрежата от автомагистралаи и скоростни пътища следва да се разглежда като важен приоритет на политиката за развитие на страната, тъй като е тясно свързан с постигането на устойчиво регионално развитие. Тя е важно условие за успешното развитие на икономиката на районите и откриването на нови работни места в тях. [2] Изграждането на пътни връзки със съседните страни на ниво автомагистрала е важно условие за постигане на по-висока степен на интеграция и сътрудничество със съседните региони, особено в страните членки на Европейския съюз. Реализацията на проектите за автомагистралаи и скоростни пътища се очаква да ускори съществено развитието на регионите и да повиши качеството на живот в тях. Осигуреното намаляване на времето за пътуване до областен град вследствие оптимизацията на пътната мрежа в съответния регион ще подобри стандарта на живот на локално ниво, като повиши достъпа до здравеопазване на населението, намали транспортните разходи за доставка на стоки, гарантира по-безопасно и комфортно пътуване и др.

Делът на автомагистралите от общата дължина на РПМ в България е под средния за страните членки на ЕС. От 2 % през 2010 г., достига едва 4 % през 2020 г. (Табл.3.)

**Таблица 3** *Обща гъстота на пътната мрежа по райони от ниво 2, за 2010 и 2020 г. (км./1000 км<sup>2</sup>)*

<i>Гъстота на пътната мрежа и дял на автомагистралите за 2010 и 2020 г.</i>		
	<b>2010</b>	<b>2020</b>
<b>Пътна мрежа на страната (в км.)</b>	<b>19 456</b>	<b>19 917</b>
<b>Автомагистралаи (в км.)</b>	<b>437</b>	<b>806</b>
<b>Гъстота на пътната мрежа (Републиканска пътна мрежа/обща площ на страната (км/1 000 км<sup>2</sup>))</b>	<b>175,289</b>	<b>179,442</b>
<b>Дял на автомагистралите от общата дължина на РПМ</b>	<b>2,246%</b>	<b>4,047%</b>

*Източник: НСИ и изчисления на автора*

Гъстотата на пътната мрежа в страната е близо 180 км на 1000 км<sup>2</sup> площ, което е над средните нива за други европейски държави със сходна площ, население и релеф.

Традиционно, с най-ниска гъстота на общата пътна мрежа се очертават Северозападният и Югоизточен райони за планиране. Структурата и функциите на пътната мрежа в отделните райони дава насоки за необходимостта от мерки за подобряване на определен вид пътища за различните райони, така че пречките в комуникациите между тях да намаляват. (Граф. 3)

Докато за Северозападния район ниската изграденост се дължи основно на слабо развита пътна мрежа от висок клас, за Югоизточния недостатъчно развитата е регионалната пътна мрежа. В същото време, изградеността на републиканската пътна мрежа е еднаква за Югоизточния и Югозападния райони, но в Югозападния функциите на недостатъчно изградената регионална пътна мрежа се допълват от добре развита общинска пътна мрежа.



**Граф. 3.** Дължина на пътната мрежа и магистралите по райони в страната (км)

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитието и усъвършенстването на пътната инфраструктура са една от основните предпоставки за интегрирането на националната с европейската транспортна система.

Пътно-шосейната инфраструктура е важен фактор, който влияе върху конкурентоспособността на автомобилния транспорт, мобилността на работната сила и икономическия растеж на България. Поради тази причина нейното използване трябва да бъде колкото се може по-ефективно. Постигането на тази цел зависи от това какво е състоянието на пътната инфраструктура и как тя ще се експлоатира и развива.

Основните проблеми, които могат да се определят във връзка с функционирането на националната пътно-шосейна инфраструктура, са следните:

- Ниският относителен дял на автомагистралите е пречка за привличането на транзитни товаропотоци през територията на страната. Общото експлоатационно състояние на пътищата в България е незадоволително. Значителен е и относителният дял на пътищата с изчерпана пропускателна способност.

- Основна слабост на националната пътна мрежа е липсата или много ниската степен на изграденост на обходни пътища, което насочва основния автомобилнопоток през населените места. Необходимо е също така, повишаване на товароносимостта на пътната настилка на 11,5 т/ос по основните направления на международните превози през територията на страната.

- Един от основните показатели - осигуреността с пътно-шосейна инфраструктура като абсолютна величина, на 10 000 жители от населението, както и на 1000 кв. км от територията на страната, след 2004 г. макар и с бавни темпове бележи постоянен темп на нарастване.

### ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Гътовски, И., Повишаване конкурентоспособността на автомобилния транспорт чрез развитието на националната пътно-шосейна инфраструктура, С., 2012
- [2] Димитров, Г., „Усъвършенстване на пътната инфраструктура на Република България в условията на либерализиран европейски пазар“, С., 2014
- [3] <http://www.nsi.bg/bg/content/1737/%D0%B4%D1%8A%D0%BB%D0%B6%D0%B8>

# **CONDITION AND DEVELOPMENT OF THE ROAD INFRASTRUCTURE IN BULGARIA**

**Iliya Gatovski**  
[gatovski@unwe.bg](mailto:gatovski@unwe.bg)

**University of National and World Economy – Sofia**  
**Department: Economics of Transport and Energy**  
**THE REPUBLIC OF BULGARIA**

**Keywords:** road infrastructure, integration, national transport system, european transport system, road transport.

**Summary:** The report examines the current status and development of road infrastructure for the period 2010 - 2020. Emphasis is placed on the completion of motorways and first-class roads, which are part of the main and extended Trans-European Transport Network (TEN-T), passing through the country. The complete completion of all high-class highways and national roads in our country and modernization of connections with neighboring countries along European corridors will lead to attracting new transit freight and passenger flows, increase the competitiveness of the Bulgarian economy and economic growth. Speaking about road transport, the development of road infrastructure is an important factor that will have an impact on reducing delivery times, reducing fuel consumption and reducing harmful emissions to the environment.