МЛАД ФОРУМ
Механика Транспорт Комуникации
Научно списание http://www.mtc-aj.com

ISSN 2367-6558 (print)
ISSN 2367-6612 (online)
том 15, брой 1, 2026 г.
статия № 2797

ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БЪЛГАРИЯ: СТРУКТУРА, СЪСТОЯНИЕ И ОСОБЕНОСТИ

Димитър Тодоров
todorov.exante@gmail.com

Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“,
гр. София 1574, ул. Гео Милев 158
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: *пътна инфраструктура, транспортна мрежа, интермодалност, устойчиво развитие, политика, качество, транспортна услуга*

Резюме: *Настоящият доклад има за цел да анализира пътната инфраструктура на България, съвременното състояние и нейните особености, като се открояят основните тенденции в развитието ѝ чрез програми и проекти, съществуващите проблеми и възможностите за повишаване на транспортната свързаност и ефективност. Разглежда се пътната инфраструктура на България като важен и приоритетен елемент от националната икономическа система и като един от основните фактори за териториална свързаност, мобилност и икономическото развитие на страната.*

В доклада се акцентира и върху специфичните особености на пътната инфраструктура, свързани с географското положение, демографските и икономическите фактори, както и необходимостта от устойчиво развитие, и повишаване качеството на транспортната услуга.

1. УВОД

За функционирането на всяка икономическа система, за спомагане на икономическия растеж, за нарастване на конкурентоспособността на икономиката, за мобилността на трудовите ресурси, както и за предлагането на транспортни услуги се изисква добре развита транспортна инфраструктура [1].

Транспортната инфраструктура разглеждаме като съвкупност от инфраструктурите на отделните видове транспорт, чрез които се постига транспортната осигуреност, необходима за ефективно функциониране на производството и за обслужване на населението.

Основна съставна част на транспортната инфраструктура е транспортната мрежа на страната, която включва железопътната мрежа, шосейните пътища, водния плавателен път и въздушните линии, както и тръбопроводната мрежа. В транспортната инфраструктура се включват морските и речните пристанища, както и летищата на въздушния транспорт.

В този контекст транспортната инфраструктура и в частност пътната инфраструктура играе ключова роля за икономическия растеж, като улеснява движението на стоки, услуги и хора, намалява логистичните разходи и стимулира

международната търговия. Пътната инфраструктура оказва съществено влияние върху развитието на автомобилния транспорт, качеството на транспортната услуга и върху икономическото развитие на страната. Изграждането, развитието и поддържането на пътно-транспортната мрежа в България изискват значителни инвестиции, които ще подпомогнат икономическия растеж на държавата, като подобрят управлението на трафика и безопасността на движението и ще развият взаимосвързаността.

Влияние оказва и геостратегическото положение на България като транспортно икономическо кръстовище, което има важна роля за увеличаване на международния трафик и ускорено свързване на България с европейската транспортна система. Изграждането на устойчива транспортна система, както и постигането на технологично развитие и иновации в областта на транспорта се постига чрез модерна и развита пътна и транспортна инфраструктура, отговаряща на европейските норми за качество и потребност на населението от транспортна услуга.

2. ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

В условията на все по-глобализиращата се икономика и международна търговия националната транспортна инфраструктура се развива с помощта на различни финансови източници. Чрез оперативните програми през годините и с действащата в момента програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 година се осигурява значителен финансов ресурс, благодарение на който се съдейства за изграждане и модернизиране на транспортната инфраструктура, в т.ч. и пътната, въпреки наличието на дефицит на средства [2].

При прегледа на основните дефиниции, можем да определим, че пътната инфраструктура е съществен елемент от транспортната система на страната, като в нея се включват транспортните пътища с прилежащите технически съоръжения, средства и инсталации, които са необходими за нормалната експлоатация на транспортните средства. Пътната мрежа се развива съобразно транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност, опазването на околната среда и безопасността на движението. Пътищата се делят на републикански и местни.

Пътната инфраструктура е основен фактор за икономическата активност, тъй като тя влияе пряко върху логистичните разходи, мобилността и безопасността на движение.

По данни на Националния статистически институт общата дължина на пътищата в България към 31.12.2024 г. е 19 986 км. От тях автомагистралите заемат сравнително малък дял 4,2 % (845 км.), което показва, че високоскоростната и най-съвременна пътна инфраструктура все още заема ограничено място, въпреки ключовото ѝ значение за икономиката и международния транспорт.

Първокласните пътища са 14,4 % (2 886 км.) и осигуряват основните национални и международни транспортни връзки. Делът им е сравнително умерен и показва значението им като гръбнак на пътната система след автомагистралите.

Второкласните пътища (4 021км.) представляват 20,1 % от общата дължина на пътищата в България. Те свързват областни центрове и по-големи населени места. Делът им е съществен и отразява ролята им за вътрешнорегионалната свързаност.

С най-голям относителен дял от 61,2 % са третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли (12 234 км.), като те осигуряват достъп до малки населени места и селски райони. Това подчертава социалната им значимост на тази част от пътната инфраструктура, но и необходимостта от сериозни инвестиции в поддръжка.

Фиг. 1. Кръгова диаграма на структурата на републиканската пътна мрежа в България

Диаграмата ясно показва доминиращата роля на третокласните пътища и сравнително малкия дял на автомагистралите. Това подчертава необходимостта от инвестиции в модернизация и разширяване на пътна инфраструктура с по-висока категория, с цел подобряване на транспортната свързаност и икономическото развитие на страната.

Таблица 1. Републиканска пътна мрежа по райони от ниво 2 по NUTS, към 31.12.2024 г. (км.) [3, 4].

Райони		АМ	Първокласни пътища	Второкласни пътища	Третокласни пътища	**Общо**
Общо за страната	**км**	**845**	**2 886**	**4 021**	**12 234**	**19 986**
Северозападен	км	16	405	765	2 256	**3 442**
	%	1,89%	14,03 %	19,03 %	18,44 %	**17,22%**
Северен централен	км	-	461	634	1 881	**2 976**
	%	-	15,97%	15,77%	15,38%	**14,89%**
Североизточен	км.	111	486	468	1 632	**2 697**
	%	13,14%	16,84%	11,64%	13,34%	**13,49%**
Югоизточен	км	223	606	748	1 745	**3322**
	%	26,39%	20,99 %	18,60%	14,26%	**16,62%**
Южен централен	км	193	416	784	2 715	**4 108**
	%	22,84%	14,41 %	19,49%	22,19%	**20,55%**
Югозападен	км	302	512	622	2 005	**3 441**
	%	35,74%	17,74%	15,47%	16,39%	**17,22%**

Източник: Национален статистически институт, https://www.nsi.bg/statistical-data/423 и собствени изчисления

От посочените данни се наблюдава, че съществуват значителни отклонения в разпределението на пътно-шосейната инфраструктура по икономическите райони. Най-голяма пътна-шосейна мрежа е изградена в Южния централен район – 20,7 % от цялата пътно-шосейна мрежа на страната. В зависимост от специфичният релеф на страната се вижда, че пътните връзки в направлението изток-запад имат по-висока степен на изграденост, в сравнение тези, които обслужват посоката север-юг. Изграждането и използването на автомагистрали и първокласни пътища също се характеризира с неравномерност.

Доизграждането на мрежата от автомагистрали и скоростни пътища е 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. 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 автомагистрали и скоростни пътища се очаква да ускори съществено развитието на регионите и да повиши качеството на живот в тях [5, 6, 7].

Пътната инфраструктура се нуждае от значими модернизация и равнище на поддържане, за да станат българските пътищата привлекателни и безопасни. Сравнително голяма част от републиканската пътна мрежа в Република България не е изградена по стандартите на ЕС, което изисква значителни инвестиции за ремонт и рехабилитация. Състоянието на общинската пътна мрежа също е незадоволително. Съществуващата винетна система за таксуване на ползвателите на пътищата не е добре прецизирана и не отчита в достатъчна степен разликата между тежки и леки превозни средства.

Постъпленията в държавния бюджет от продажбата на винетни стикери са недостатъчни за удовлетворяване на обществените потребности от по-модерни, по-комфортни и по-безопасни пътища, като през 2024 г. общите приходи от пътни такси в България възлизат на приблизително 899 млн. лв., а от тях около 281–290 млн. лв. са постъпления от електронни винетки, а останалата част – от тол такси за тежкотоварни автомобили.

Това показва, че приходите от винетни стикери формират едва около една трета от всички приходи от платено ползване на пътната мрежа и представляват относително ограничен финансов ресурс.

В същото време необходимите средства за поддържане, ремонт и модернизация на републиканската пътна мрежа са в значително по-голям размер. По оценки на Българската браншова камара „Пътища“ за текущ ремонт и поддръжка са необходими над 2,5 млрд. лв., докато според официални изказвания на представители на Министерството на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ) [8, 9] пълната рехабилитация на пътната мрежа би изисквала ресурс от порядъка на около 35 млрд. лв.

Тези стойности многократно надвишават годишните приходи от винетни такси. За недостига на средства спомага и фактът, че през периода 2017–2020 г. за ремонт и поддръжка на пътищата са изразходвани около 2,2 млрд. лв., като повече от 1,2 млрд. лв. от тях са осигурени чрез допълнителни трансфери от държавния бюджет, а не чрез приходи от винетки.

Подобна практика се запазва и в следващите години, когато в бюджета на МРРБ ежегодно се залагат над 1 млрд. лв. разходи за пътна инфраструктура, докато постъпленията от винетни стикери покриват само малка част от тези разходи.

В обобщение, съпоставката между реалните финансови потребности на републиканската пътна мрежа и приходите от винетни стикери ясно показва наличието на траен недостиг на финансов ресурс. Фактът, че дори при значителни допълнителни средства от държавния бюджет голяма част от пътищата остават в незадоволително състояние, доказва, че настоящият модел на финансиране е неефективен и недостатъчен.

Поради това е критично важно да се променят обстоятелствата по отношение на финансирането и да се въведе по-устойчив модел, който да осигури дългосрочно подобряване на качеството и безопасността на пътната инфраструктура.

3. РАЗВИТИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО „ОСНОВНАТА“ ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА И ПЪТНИ ВРЪЗКИ“ – ПРИОРИТЕТ НА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“

Един от ключовите приоритети на Програма „Транспортна свързаност“ [10] за програмния период 2021-2027 г. е развитието на пътната инфраструктура по основната Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) и подобряването на пътните връзки към нея. Тази политика е насочена към изграждането на устойчива на климатичните промени, интелигентна, сигурна, надеждна и интермодална транспортна система, която да допринася за икономическата интеграция и териториалната свързаност на страната с европейското транспортно пространство.

В рамките на приоритета „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“, финансиран чрез Европейския фонд за регионално развитие, са предвидени инвестиции за изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по основната TEN-T мрежа. Съществен акцент се поставя и върху подобряването на достъпността до транспортната мрежа и до ключови икономически центрове, включително транспортни обекти, индустриални зони и логистични комплекси, посредством строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки. Освен това се предоставя техническа помощ за подготовката и завършването на инвестиционни проекти, свързани с развитието на пътната инфраструктура и прилежащите пътни връзки. Общият размер на финансирането от Европейския фонд за регионално развитие възлиза на 455,6 млн. евро.

Паралелно с това, чрез Кохезионния фонд се подкрепят аналогични дейности, насочени към изграждането и модернизацията на пътни участъци по основната TEN-T мрежа, както и към подобряване на свързаността с важни икономически центрове и транспортни възли. Финансирането обхваща също строителството, реконструкцията и рехабилитацията на пътни връзки, както и предоставянето на техническа помощ за подготовката на стратегически инфраструктурни проекти. По този начин се създават предпоставки за повишаване на транспортната ефективност, намаляване на регионалните различия и укрепване на конкурентоспособността на националната икономика в контекста на европейската транспортна политика.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Пътната инфраструктура на България представлява стратегически елемент от националната транспортна система и има съществено значение за икономическото развитие, териториалната интеграция и социалната мобилност. Извършеният анализ показва, че през последните години са реализирани значителни инвестиции в модернизацията и развитието на пътната мрежа, особено по направленията на Трансевропейската транспортна мрежа. Независимо от постигнатия напредък, продължават да съществуват редица предизвикателства, свързани с неравномерното развитие на инфраструктурата, необходимостта от подобряване на свързаността между отделните региони, както и с поддържането и обновяването на съществуващата пътна мрежа.

В заключение може да се обобщи, че развитието на пътната инфраструктура следва да остане сред водещите национални приоритети, тъй като нейното качество и функционалност оказват пряко влияние върху конкурентоспособността на икономиката, достъпа до пазари, регионалното развитие и качеството на живот на населението. Успешното реализиране на стратегическите инфраструктурни проекти ще допринесе за повишаване на транспортната ефективност, устойчивостта и интеграцията на България в европейската транспортна система.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Гътовски, И., Състояние и развитие на пътно-шосейната инфраструктура в България. Статия №2182, Научно списание Механика Транспорт Комуникации, http://www.mtc-aj.com, ISSN 1312-3823 (print); ISSN 2367-6620 (online), 2022г.

[2] Гътовски, И., Развитие на транспортната инфраструктура за подобряване на свързаността между регионите . International Journal of Science and Arts, 125-137, 2020г.

[3] Номенклатура на териториалните единици за статистика, валидна за страните членки на Европейския Съюз - NUTS (фр. Nomenclature des unités territoriales statistiques);

[4] Национален статистически институт https://www.nsi.bg.

[5] Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g

[6] Министерство на транспорта и съобщенията, Програми и проекти, https://www.mtc.government.bg/bg/category/33/programi-i-proekti

[7] Стратегия за развитието на пътната инфраструктура в Република България, https://www.moew.government.bg/bg/strategiya-za-razvitie-na-putnata-infrastruktura-v-republika-bulgariya-2024-2030-g-i-srednosrochna-operativna-programa-za-izpulnenie-na-strategiyata-za-razvitie-na-putnata-infrastruktura-v-republika-bulgariya-2024-2030-g-20454/

[8] Министерство на регионалното развитие и благоустройството. Бюджет – документи и отчети. Месечни отчети на бюджета на МРРБ за 2024 г. https://www.mrrb.bg/bg/mesechni-otcheti-na-mrrb-za-2024g/

[9] Райони образувани на ниво 1 и ниво 2. Териториален обхват, МРРБ, http://www.mrrb.government.bg/

[10] Програма „Транспортна свързаност" 2021-2027, https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/10373

[11] Тодоров, Д., Пътната инфраструктура на Р България – принципи и устойчивост. Научно списание Млад форум, том. 9, бр. 1, №1924, стр. III-14 – III-20, ISSN 2367-6558 (print); ISSN 2367-6612 (online), 2020 г.

[12] Агенция „Пътна инфраструктура“, официален сайт: https://www.api.bg/

BULGARIA'S ROAD INFRASTRUCTURE: STRUCTURE, CONDITION AND FEATURES

Dimitar Todorov
todorov.exante@gmail.com

Todor Kableshkov University of Transport
Sofia, 158 Geo Milev Str.
THE REPUBLIC OF BULGARIA

Key words: *road infrastructure, transport network, intermodality, sustainable development, policy, quality, transport service.*

Abstract: *This report aims to analyze the road infrastructure of Bulgaria, its current state and its features, highlighting the main trends in its development through programs and projects, existing problems and opportunities for increasing transport connectivity and efficiency. The road infrastructure of Bulgaria is considered as an important and priority element of the national economic system and as one of the main factors for territorial connectivity, mobility and economic development of the country.*

The report also focuses on the specific features of the road infrastructure, related to the geographical location, demographic and economic factors, as well as the need for sustainable development and improving the quality of transport services.