



---

## **ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА - ВАЖЕН ФАКТОР ЗА РАЗВИТИЕТО НА ИКОНОМИКАТА, ТЪРГОВИЯТА И ТУРИЗМА В БЪЛГАРИЯ**

**Станислав Марков**

*stiv\_markov@abv.bg*

*ВТУ "Тодор Каблешков" 1574 София, ул. "Гео Милев" 158  
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** транспортна система, интеграция, икономика.*

***Анотация:** Настоящата статия представя реалната възможност, как чрез усъвършенстване на транспортната система ще се съживи икономическото развитие на отделните региони.*

### **УВОД**

При съществуващ ата европейска и световна ситуация на засилващи се интеграционни процеси, транспортната политика сега и в бъдеща е от голямо значение за развитието на комуникациите. България, в географско отношение, заема ключова позиция на Балканския полуостров, което предопределя ролята ѝ като свързващ фактор в търговските отношения, развитието на транспорта и културните връзки на Европейския Съюз с Близкия изток и Централна Азия.

България притежава политически и културен потенциал, за да се превърне във водещ фактор при действащите отношения в Югоизточна Европа, както и в отношенията Изток-Запад.

### **Развитие на новите търговско-икономически и транспортни центрове**

Възприемането и реализирането на идеята за усъвършенстване на транспортната система чрез изграждане на транспортни пръстени, както и максимално създаване на условия за развитие на комбинирания транспорт води до икономически подем на отделните географски области и на страната като цяло. Добре структурираната пътна инфраструктура въздейства пряка върху икономическото

развитие и икономическия прогрес на всяка държава [1]. Това е свързано с:

Първо. Територията, която е обхваната от транспортния пръстен, както и съседните територии могат да се превърнат в бързо развиващи се търговско икономически зони, непосредствено свързани с разширяването на транспортната система.

Второ. Търговско-икономическия подем ще се съсредоточи в отделни центрове, отговарящи най-добре на търговските и транспортните изисквания. Тези центрове ще доминират над останалите области от региона, като стимулират тяхното икономическо развитие.

Трето. София може да поеме проблемите по европейската интеграция, международната дейност и развитието на транспорта в България и балканския регион като важен политически и бизнес център. Столицата има възможност да се развие като един модерен европейски град, олицетворяващ духа на новото и оригиналното в европейската култура и политика, а в същото време да съхрани в себе си историческата култура и традициите от вековете.

Развитието на транспортната инфраструктура води до икономическия

възход в дадената територия и на страната като цяло, тъй като:

През територията на **Северозападна България** преминава трасето на Транспортен коридор №4, свързващ Балканския полуостров с Централна Европа. Ролята на Северозападния транспортен пръстен е не само да осъществява връзка с Централна Европа, но той е и разпределителен център, ориентиращ движението към Гърция, Турция и Близкия изток, както и към Македония и Албания. Основната функция на действащия пръстен, в конкретната ситуация, е осъществяване на безпроблемна връзка с коридорите №8 и №10.

Дунавските градове разположени в региона, както са Видин, Лом, Оряхово и Свищов могат да достигнат до икономически просперитет в резултат развитието на търговско-културните отношения със съседните държави-Сърбия и Румъния. Същевременно тези градове се превръщат в преуспяващи търговско-икономически центрове от една страна, а от друга стимулират развитието на туризма чрез разкриване на историческите ценности в тази част от България. Смисълът е чрез икономическия възход и търговията по р. Дунав да се подобри икономическото състояние и на останалите области от вътрешността на региона.

Регионът може да има успех в своето развитие само с построяването на мостове през р. Дунав в градовете Видин, Лом, Оряхово и Свищов и засилване на търговските връзки със съседните държави. Тези градове, в противен случай, отново остават в сферата на своето провинциално съществуване.

**Видин** има възлова позиция, тъй като е входната точка на Коридор №4 в България и притежава действаща пряка връзка с Коридор №7 по р. Дунав. Той може да изпълнява успешно транспортно разпределителните функции в региона, като развива същевременно търговско-икономическите отношения и контролира движението към Югозападния пръстен и като цяло движението Север-Юг. Неговият търговско-икономически периметър на действие ще се ограничава по "дъгата" София-Русе. Градът, който е важен транспортен център задължително съгласува действията си със София и

общонационалните концепции за развитие, като дейността му се контролира от правителството.

През **Североизточна България** преминава Коридор №9, свързващ Северна и Североизточна Европа с Гърция, Турция и Близкия изток. Североизточният транспортен пръстен осъществява свързващи и направляващи функции към Югоизточния пръстен от една страна, а от друга чрез Черно море осигурява достъп до Каспийския басейн и Централна Азия. В действителност това е най-прекия път между Централна Европа и Централна Азия през Черно море чрез р. Дунав. Географското разположение предполага регионът да стане една от най-силно развитите икономически области с главни градове Силистра, Варна и Русе. Търговско-културната дейност ще се води главно с Румъния, Молдова, Украйна и Русия. Това в действителност е и широко отворената врата, свързваща Централна Европа с Централна Азия и открива възможности до Далечния Изток.

Търговията по Черно море и р. Дунав създава условия за развитие на комбинирания транспорт и построяване на скоростни железници: Дуранкулак-Силистра и Варна-Русе, както и за построяване на мост през р. Дунав в Силистра. Транспортният възел включва в своя търговски обхват и Южното Черноморие, за да се засили транспортно-търговската връзка между р. Дунав и Черно море, както и търговския обмен между Централна Европа и Централна Азия, а също и обмена с Молдова, Украйна и Русия в конкретност. Вероятна перспектива е към този транспортно-търговски ансамбъл в бъдеще да бъде приобщено със своя търговски потенциал и пристанището на град Констанца, а защо не връзката Силистра, Мангалия, Констанца, Русе да е международния сегмент от Североизточния транспортен пръстен.

Градовете Русе и Силистра имат необходимия потенциал и могат да поемат търговския актив за региона, по река Дунава с Централна Европа. Остава нерешен въпросът за броя на мостовете, които трябва да се построят на р. Дунав между Русе и Силистра и в самия град Силистра?

Твърде вероятно е **Силистра** да се превърне в сериозен търговски и транспортно-икономически център на Североизточна България, координиращ движението на търговския поток по “дъгата” Варна-Русе, както и движението Север-Юг.

Промени в региона на **Югозападна България** ще настъпят с функционирането на Югозападният транспортен пръстен, осъществяващ връзка на Коридор №4 с №8 и №9, както и ориентиращ движението в посока Солун, Александруполис и Близкия изток. Този транспортен пръстен осигурява пряка връзка на Югозападната част на Балканския полуостров с Централна Европа. В резултат на оживената търговска и туристическа дейност към Егейско и Адриатическо море и умело провежданата национална и регионална политика е възможно да настъпи икономически подем в региона. Градовете Пловдив, Кюстендил и Благоевград ще се превърнат във водещи икономически и културни центрове, но също и главни центрове на комбинирания транспорт-на шосейния и железопътния. Тези градове ще реализират активна търговско-културна дейност в региона и в южната част на Балканите.

**Благоевград** е възможно да поеме отговорността за развитието и контрола по транспортната дейност, както и отговорността за търговско-културните отношения в региона. Неговият периметър на действие ще се ограничава по “дъгата” Пловдив-Кюстендил. София и правителството ще контролират действията му, за да са в границите на националния интерес и европейското законодателство.

Развитието на **Югоизточна България** е свързано с функционирането на Югоизточния транспортен пръстен, който контролира и координира най-оживения търговски поток идващ от Близкия изток и Средна Азия. Неговата основна функция е реализиране връзката на Близкия изток и Централна Азия с Централна Европа от една страна, а от друга със Северна и Североизточна Европа. Икономическият подем на региона се свързва с развитието на търговската дейност към Проливите, по линията на Южния поток. Градовете

Бургас, Хасково, Кърджали и Стара Загора са част от общата транспортна, търговска и културна схема за развитие на региона. В реалност това е най-динамично функциониращия в търговско отношение регион за сега, осъществяващ разпределението на търговския поток, идващ от Близкия изток към Европа

. Настоящата търговско-политическата ситуация може да се промени със задействане на системата от транспортни пръстени, които могат да превърнат България в ключова зона по отношение на транспорта на Балканите и отворената врата към Близкия изток и Централна Азия.

**Хасково** има възможността да поеме контрола на движението по “дъгата” Бургас-Пловдив, а пряката връзка и ангажираност със София е от значение за процъфтяването на търговско-културните отношения в региона и максималното му обвързване с европейските културни ценности.

Варна и Бургас запазват своя приоритет като главни центрове на комбинирания транспорт и формиращи външнотърговската концепция на страната в отношенията Европа-Централна Азия и Близкия Изток, а защо не впоследствие и на Югоизточна Европа.

Градовете Русе и Пловдив; Видин, Перник и Благоевград могат да се превърнат в основните възлови центрове на комбинирания транспорт за България в посока Север-Юг и свързващите звена в тази посока на Югоизточна Европа. Градовете Видин, Русе, Благоевград и Пловдив могат да се окажат и важни центрове на разрастващите след време транспортни пръстени чрез включването на региони от другите Балкански държави.

София е в ситуацията на важен политически и транспортен център за страната, поемащ отговорностите и координиращите функции, а вероятно след време и отговорността за **универсалния поток**, свързващ Европа с Централна Азия през Черноморския басейн и р. Дунав. Това е най-благоприятната възможност, за да се съживи търговския, икономическия и политическия живот в повечето градове на страната.



Фиг.1

Изграждането на национален транспортен пръстен, който да обхване всички периферни райони на страната, като преминава през важните административни центрове, а именно: София, Видин, Русе, Силистра, Варна, Бургас, Хасково, Пловдив, Благоевград, Кюстендил и София има своето национално и международно значение (вж. Фиг.1). Националният транспортен пръстен е от първостепенно значение за развитието на икономиката, търговията и културните връзки между отделните регионите в страната, а в международно отношение облекчава движението и връзката между отделните транспортни коридори, преминаващи през страната, както и към съседните на България държави.

Изграждането на скоростни железници и магистрали, синхронизирани с речния, морския и въздушния транспорт са същността на комбиниания транспорт в страната, който ще е уникален по замисъл и изпълнение.

Транспортната мрежа изцяло трябва да отговаря на европейските стандарти и изисквания, за да могат да се реализират свободно регулярните връзки с Европа, както и между Европа, Централна и Южна Азия и

за разширяване на европейското влияние в тази част на света.

При новата политическа ситуация синхронизираната транспортна система разкрива максимални възможности за интеграцията на България и Югоизточна Европа към Европейския съюз.

#### Заклучение

Успешното провеждане на промените в транспортната сфера е реална възможност България да стане една от водещите в икономическо отношение държави в Югоизточна Европа и да се повиши нейния международен авторитет като:

- Транспортно-търговската дейност се превърне в гръбнака на българската икономика, от която ще следва развитието на останалите отрасли.
- Новата транспортна система може да се превърне в еталон и други европейски държави да последват примера утвърден в нашата страна.
- България, в тази ситуация, може да си извоюва доминираща позиция и роля в политиката на Югоизточна Европа, като демократичните принципи са в основата на взаимоотношенията в настояще и в бъдеще.
- България има правото да предложи инициативата за създаване на една обща

европейска концепция за развитието на комбинирания транспорт и на транспортната система като цяло. Така се създават реални условия за развитието на целия спектър от социални отношения.

➤ София ще се утвърждава като важен политически и културен център за България и Балканския полуостров, пряко свързан с европейската интеграция и международната дейност, отнасяща се за България и Югоизточна Европа. Географските позиции на София, която е пресечна точка на три общоевропейски транспортни коридора (4, 8 и 10) потвърждават нейното изключително значение за в бъдеще [2].

В интерес на истината в България твърде бавно се реализират новите концепции и реформи в сферата на транспорта и показателно в това отношение е: слабото техническо въоръжение, изключително ниското техническо ниво на изпълнение, което е свързано и с бавното реализиране на проектите; липсва ясна концепция за развитието на транспорта за настоящето и в бъдеще; налице е и едно незадоволително качество при поддържане на действащата пътна мрежа. Тези обстоятелства водят и до много ниска ефективност при експлоатацията на пътищата от републиканската пътна мрежа и слаба пропускателна способност. Фатално е, ако нашето строителство

на пътища достигне до абсурдната ситуация, когато отделяните средства за довършване например на магистрала "Хемус" се окажат недостатъчни, поради изразходването им за текущи ремонти и поддръжка на пътните съоръжения в построените вече участъци от магистралата и тогава накъде? [3]

Изходът е във възприемането на европейските стандарти за всички социални сфери, тъй като съвременните демокрации в Европа са натрупали достатъчно опит и разбиране, че политическите и икономическите преобразованията в обществото стават чрез рационални реформи и чрез консенсус [4]. **България може да има достатъчно голям принос за утвърждаване на новите тенденции в европейската демокрация и икономическата интеграция на Балканите и в Югоизточна Европа единствено чрез развитието и усъвършенстването на транспортната политика и транспортната инфраструктура.**

Демокрацията, в конкретния случай, ще се наложи като форма и средство за общуване между държавите, между гражданите и управляващия елит, тъй като демокрацията не е нещо чуждо за нашата страна. По думите на Иван Хаджийски, тя е необходимо условие за бъдещето развитие на България [5].

## ЛИТЕРАТУРА

[1]. Николов, В. Проектиране и строителство на пътища, София, 2008, с.38.

[2]. Николов, В. Проектиране и строителство на пътища, София, 2008, с. 12-19.

[3]. Николов, В. Автомагистрала "Хемус" - пътища за никъде, Ютилитис, бр. 9(48), с.70-71.

[4] Mann, M. The Dark Side of Democracy, Cambridge University Press, 2005, p. 529.

[5]. Хаджийски, И. Оптимистична теория за нашия народ, "Отечество", София, 1997, с. 35.

## TRANSPORT SYSTEM, CRUCIAL FACTOR IN DEVELOPMENT OF ECONOMICS, TRADE AND TOURISM IN BULGARIA

**Stanislav Markov**

*VTU "Todor Kableshkov" 1574 Sofia, 158 "Geo Milev" Str.*  
**BULGARIA**

**Key word:** *transport system, integration, economics*

**Abstract:** *Current article treats the actual potential of transport system perfecting to revive different regions' economic growth.*