

Оценка на пространственото развитие на транспортната инфраструктура като инструмент за преодоляване на стопанската маргинализация на Северозападния статистически регион

Димитър Димитров
СУ „Св. Климент Охридски”,
бул. „Цар Освободител” 15, Геолого-географски факултет
E-mail: d.dimitrov.1961@abv.bg

Абстракт: Територията на Северозападния статистически район е една от най-проблемните в цялата страна. Това е регионът с най-ниска степен на социално-икономическо и инфраструктурно развитие в цялото икономическо пространство на ЕС. Факторите за ситуирането на това му състояние са разнопосочни: комплексната социално-икономическа политика в страната, геополитически, географското му положение и др.

Ускорената му стопанска и инфраструктурна маргинализация рефлектира и върху другите негови характеристики, като: депопулация на значителни части от неговата територия, безвъзвратни миграционни процеси, влошаване количествените и качествените характеристики на фактора работна сила, разширяване на социалния феномен „бедност” на все по-големи територии и сред все по-големи контингенти от населението. В резултат на тези неблагоприятни процеси и тенденции устойчиво се влошават инвестиционната привлекателност и атрактивност на неговата територия. Това лишава територията му от заряд за бъдещо социално-икономическо развитие.

В статията се прави ситуационен анализ на факторите довели до стопанската и инфраструктурната маргинализация на региона и се разкриват сравнителните преимущества на неговата територия, произтичащи от благоприятното му географско и транспортно-географско положение в новите геополитически и икономически условия.

Акцента е поставен върху пространственото развитие на транспортната инфраструктура, като инструмент при провеждането на преференциалната регионална политика и фактор за неговата стопанска активизация.

Ключови думи: регионално развитие, регионална политика, местно самоуправление, транспортна политика, транспортна инфраструктура.

Един от най-тежките проблеми в регионалното развитие на България е непрекъснато задълбочаващите се регионални диспропорции по нейната територия. Това освен, че е тежък проблем в регионалното и комплексното социално-икономическо развитие на страната се превръща и в лимитиращ фактор при интеграционните процеси на България в ЕС. Поради продължителните негативни наславания в политическото и икономическото сътрудничество между балканските държави повечето от тези територии са разположени в приграничните райони на страната. В този смисъл територията на Северозападния планов регион заема особено положение. Той се намира в най-голяма териториална близост с „хардланда” на икономическото пространство на ЕС и територията му попада в обхвата на Паневропейски макрорегион „Долен Дунав”. В същото време това е региона с най-лошите демографски, социално-икономически и инфраструктурни характеристики в целия ЕС. Това налага прилагането на коренно различна комплексна социално-икономическа и регионална политика от провежданата до сега. Тази политика трябва да се базира на задълбочен научен анализ на факторите довели до неговата стопанска маргинализация и регионални проблеми по територията.

На първо място при този анализ е необходимо да се изхожда от следните положения и особености:

- границите и териториалния обхват на Северозападния статистически регион не съвпадат и той териториално не се припокрива със Северозападния социално-икономически район и с „класическите” представи за Северозападна България /Фиг. 1/



Фиг. 1. Териториален обхват на статистическите райони в България- ЗРР, 2008 г.

Източник: <http://www.nsi.bg/nrnm/>

- настоящият териториален обхват на региона е резултат от налагани формално-статистически императивни изисквания, а не отобективни критерии на социално-икономическото райониране
- факторите за стопанската маргинализация на отделните части от територията на региона са различни

По тази причина стопанската консолидация на региона е ниска. Областите Плевенска и Ловешка са включени в териториалния му обхват съгласно ЗРР от 2008 г.. Поради това при изясняване на факторните влияния за стопанската маргинализация на региона в разработката имаме предвид преди всичко традиционния му териториален обхват: Северозападна България с областите Видин, Монтана, Враца.

Социално-икономическата маргинализация и демографския срив на територията на Северозападния статистически регион е резултат от продължителното влияние на комплекс от фактори. С най-силно влияние са следните:

1. Геополитически

Територията на региона има специфично географско положение. Тя се „вклинява” между тези на Румъния и Сърбия / Фиг. 2. /. За продължителен период от време поради негативните политически наслагвания в междудържавните отношения между двете държави и България транзитната транспортна инфраструктура по външните граници на региона имаше ниска степен на развитие. Това рефлектираше върху транспортните връзки в приграничните райони между трите държави. Ситуираната инфраструктурна конюнктура рефлектира върху стопанската активност в тези територии и снижава възможностите за реализацията на значими регионални проекти.

2. Социално-икономически

Индустриализацията на Северозападна България протича на значително по-късен етап, отколкото в останалите региони на страната- основно през 70-те години на ХХ-ти век. Структуроопределящите индустриални предприятия са изградени и влизат в експлоатация през този период: АЕЦ „Козлодуй” / 1974 г. /, „Видахим” / 1970 г. /, Химко-Враца, завода за карии в Лом и др.. По тази причина тези индустриални обекти пазарно са обвързани с държавите от тогавашния СИВ и преди всичко с бившия СССР. Техният разпад ги лиши от пазари, което доведе до срив в стопанската структура на региона.

3. Географско положение

Неговото влияние се изразява преди всичко в териториалната близост на региона до гр. София. Тази му характеристика оказва пряко влияние през цялата му модерна стопанска история. Тя е причината за мощните миграционни потоци от региона към столицата и е главен фактор за ускорената депопулация на южните му планински територии, а и на региона като цяло. Тази му характеристика следва да се разглежда в контекста на цялостната регионална и социално-икономическа политика провеждана през последните три десетилетия.

За източните части от неговата територия / областите Плевен и Ловеч / факторите за стопанската им маргинализация следва да се разглеждат в контекста на цялостната философия на общественно-икономическо развитие на България и следваната през последния четвърт век политика на тотална деиндустриализация. Двете области до средата на 90-те г. на ХХ-ти век бяха едни от областите с най-висока степен на промишлено развитие.

За ограничаване и в крайна сметка стопиране на неблагоприятните демографски и социално-икономически тенденции в Северозападния статистически регион е необходимо разработването на дългосрочна стратегия за регионално развитие с времеви хоризонт -50 години и провеждането на последователна политика за нейното изпълнение.



Фиг. 2. Пространствена конфигурация на транспортната инфраструктура в Северозападния статистически регион

Много важен акцент в тази регионална политика на територията на региона е регионалното планиране на пространственото развитие на транспортната инфраструктура. Това е така по следните причини:

- постигането на оптимален пространствен модел на развитието на транспортната инфраструктура на територията на региона ще повиши транспортната достъпност по територията му
- това ще допринесе за по рационалното усвояване на неговия цялостен потенциал
- тя ще рефлектира върху повишаване на транспортната мобилност на населението и в частност на работната сила по територията

Разширяването на възможностите за движението на работната сила по територията му значително ще снижи индекса на безработица, който за повечето общини значително превишава средния за страната показател.

- този модел ще благоприятства развитието на трансграничното сътрудничество със Сърбия и Румъния и в голяма степен ще допринесе за реализацията на значими регионални проекти

Пространственото развитие на транспортната инфраструктура трябва да се базира на следните основни изходни положения:

- използване сравнителните преимущества на географското положение на региона / най-голяма териториална близост до центъра на общото икономическо пространство на ЕС /
- чрез реализацията на значимите транспортни инфраструктурни проекти от общоевропейско значение да се решават инфраструктурни регионални проблеми от национално, регионално и локално значение
- транспортните инфраструктурни обекти от общоевропейско значение / точкови и линейни / функционално да се обвържат с транспортната инфраструктура от по-нисък йерархичен порядък

По този начин ще се мултиплицира позитивен регионален ефект за цялата територия на региона.

Пространственото развитие на транспортната инфраструктура на територията на региона би се превърнала във фактор за преодоляването на неговата стопанска маргинализация само чрез прилагането на логично обоснован и функционално обвързан пространствен модел. Това е абсолютно необходимо условие за да се постигне ускорен растеж в цялостното социално-икономическо развитие на региона. развитието на отделни компоненти на транспортната инфраструктура без те да са функционално обвързани помежду си и да се подчиняват на определена логика и философия не би могло в съкратени срокове да катализира стопанското развитие на територията. Показателен пример в това отношение е построяването на втория мост на р. Дунав - „Нова Европа” при Видин-Калафат. Мостът е открит на 14. 06. 2013 г., функционира повече от три години, но осезаеми позитивни стопански и регионални ефекти все още не се наблюдават. При направена от автора неформална анкета на 09. и 10. 07. 2016 г. за социално-икономическите рефлекти от построяването на моста „Нова Европа” за гр.

Видин сред 20 негови жители точно 100 % от запитаните отговарят, че такива не се наблюдават. Това е така тъй като все още това уникално транспортно съоръжение не е функционално обвързано с другите пространствени елементи на транспортната инфраструктура на територията на района, а и с тази на трансграничната транспортна инфраструктура на териториите на Румъния и Сърбия или тази комуникация се осъществява на много ниско техническо и технологично ниво.

Този пространствен модел трябва да се базира на следните основни сравнителни преимущества на територията на региона:

- териториалната му близост с хардланда на Европейското икономическо пространство
- на вече изградена транспортна инфраструктура / линейна и точкова / и нейните потенциални технически параметри и капацитет
- на потенциалните възможности за въвличането на територията на региона за изпълнението на целите залегнали в Европейската транспортна стратегия: Транспорт-2050
- на използването на потенциалните възможности, които България има при реализацията на Дунавската стратегия на ЕС / голяма част от територията на региона попада обхвата на изпълнение на стратегията /

За постигането на териториален синергизъм от пространственото развитие на транспортната инфраструктура на територията на Северозападния статистически регион е необходимо нейното развитие и модернизация да се съчетае с другите фактори за позитивно влияние в регионалното и социално-икономическото развитие на територията му и сравнителните преимущества, произтичащи от неговото географско и в частност транспортно-географско положение.

Този модел следва да включва следните основни акценти:

- инфраструктурно развитие на територията на региона на трасето на IV-ти паневропейски транспортен коридор

Най-важният инфраструктурен компонент по него / Моста „Нова Европа” при Видин-Калафат / е изграден и функционира. За мултиплициране на неговите позитивни регионални ефекти е необходимо той функционално да бъде обвързан с полимагистралната линия по направление: Видин-Монтана –Берковица-София-за Кулата - Солун и Атина /Фиг. 2/. Важно техническо и териториално-устройствено решение е построяването на полимагистралния тунел под прохода Петрохан, чрез който ще се намалят радиусите на завоите и средните наклони по цялото трасе. Това ще позволи модернизацията жп линията и достигането на 160 км скорост на движението на влаковете. С това ще се изпълнят и изискванията на Европейската транспортна комисия за техническите параметри на трасето. Целесъобразно е да се прецени

кой вариант е по-рационално да се изгради: скоростен автомобилен път или да бъде изградена Автомагистрала - „Бонония”. С възприемането на втория вариант трайно ще бъде решен проблема с транзитния трафик по трасето на IV-ти коридор на територията на региона. От друга страна това ще доведе до привличането на допълнителен трафик през моста „Нова Европа”.

За да се постигне значим транспортен и регионален ефект от инфраструктурното развитие на трасето е необходимо да се насочат ресурси за развитието на подходящата транспортна инфраструктура към него. Касае се за модернизация, рехабилитация и развитие на третокласната и четвъртокласната / общинската / транспортна мрежа. По този начин ще се генерират поне два регионални ефекта за територията на региона:

1. повишаване на транспортния достъп на територията му като цяло;
2. повишаването на транспортната мобилност на населението.

Това от своя страна ще рефлектира върху понижаването на индекса на безработица, който за повечето общини от региона значително превишава средния за страната. Другият регионален ефект ще бъде по-рационалното усвояване на цялостния природо-ресурсен, екологичен, куртурно-исторически и териториално-устройствен потенциал на региона.

За разширяването на териториалния обхват на „хинтерланда” на моста и привличането на допълнителен трафик по трасето на IV-ти коридор е необходимо и инфраструктурното развитие на трансграничните преходи в западна посока през билото на Западна Стара планина. Настоящите пропускателни възможности на връзката: Брегово-Неготин са ограничени и тя има локално значение. Трансграничната връзка „Връшка чука”- Кула-Зайчар също се нуждае от техническа модернизация и териториално-устройствени подобрения. Инфраструктурното развитие на трансграничната връзка през Белоградчишкия проход / Къдъ боаз / при с. Салаш и рехабилитацията на третоакласното трасе от нея към Димово и Арчар ще има важно значение за региона, тъй като ще свърже териториите на Източна Сърбия с полимагистралата на 4-ти транспортен коридор и трасето на Дунавския път.

-инфраструктурно развитие на пристанище Лом /Фиг. 2/

Потенциалният капацитет на Ломското пристанище надхвърля 3 млн.т. на година, което го прави второто по големина наше дунавско пристанище след Русе. То разполага с четири портални крана за обработката на целия спектър от товари. Още по-големи са неговите сравнителни преимущества от тледна точка на транспортно-географското му положение: чрез него се реализира най-пряката връзка Дунав-Егея. По тази причина инвестиционен интерес към него проявяват, както отделни държави-Гърция, Япония, така и водещи транспортни компании и инвеститори от Китай, Близкия Изток и др.. Това трябва да се използва в перспектива за развитието и модернизацията на Ломското пристанище с оглед превръщането му в перспективна, като един от инфраструктурните компоненти на транспортната логистика за развитието на интелигентните транспортни системи на българска територия, като част от реализацията на Европейската транспортна стратегия: Транспорт-2050. Чрез инфраструктурното развитие на Ломското пристанище в тази насока биха се постигнали поне два ефекта:

1. Осъществяване на транспортна инфраструктурна кохезия на България в общоевропейското транспортно пространство;
2. Стопанска активизация на значителна част от територията на региона генерирана от строителството и поддръжката на съпътстващата инфраструктура.

Със строителството в перспектива на мост при Лом-Расту транспортното и геополитическото значение на пристанище Лом допълнително ще нараснат.

-инфраструктурното развитие на скоростният крайдунавски път по направление: Ново село-Видин-Лом-Козлодуй-Оряхово-Никопол-за Свищов-Русе-Гутракан-Силистра / Фиг. 2. /

Реализацията на този транспортен проект е необходима по две причини:

1. Функционално обвързване на всички дунавски пристанища и с автомобилни връзки по между им;
2. Разширяване на алтернативните възможности за осъществяване на комбинирани превози в поречието на Долен Дунав.

Реализацията на всички съпътстващи по-малки транспортни инфраструктурни проекти по визираното трасе би могло да се финансира чрез усвояването на средства по изпълнението на Дунавската стратегия на ЕС. По този начин ще се постигнат следните транспортни регионални ефекти за територията на региона:

- а/повишаване на трафика през фериботните комплекси при Видин, Оряхово и Никопол;
- б/нарастване на тяхното значение, като елементи на транспортната логистика в Европейския Югоизток;
- в/ формирането на транспортно-логистична и урбанистична ос в придунавските територии на Северозападния регион.

Това постепенно напред във времето ще води до тяхната стопанска активизация чрез по-рационалното усвояване на техния културно-исторически и природо-ресурсен потенциал.

-продължаване на инфраструктурното развитие на трасето на АМ ”Хемус” в източните територии на региона на териториите на Ловешка и Плевенска области / Фиг. 2. /

Възприетият вариант за изместването на трасето и в северна посока между Плевен и Ловеч в определена степен ще намали регионалното и транспортното и значение за региона, тъй като при предходния вариант на територията само на Ловешка област тя преминаваше през проблемни територии от демографска и социално-икономическа гледна точка. Очакваният позитивен ефект за тяхната стопанска активизация няма да се състои. От гледна точка на самото строителство на АМ се удължава нейното трасе, което ще увеличи крайната себестойност на проекта.

-реализация на транспортния проект за инфраструктурното развитие на трасето на Централнобългарския транспортен коридор /Фиг. 2. /

Този транспортен коридор би имал много важно транспортно и регионално значение не само за източните части от територията на Северозападния планов регион / Плевенска и Ловешка области / но и за националната територия, като цяло. На р. Дунав той има три начални пункта: Никопол, Белене, Свищов / Северен Централен регион /. Те имат близко линейно отстояние един от друг в рамките на 30 км. . Като елемент от неговото начало следва да се разглежда и пристанище Сомовит / главното за Дунавския драгажен флот /. Инфраструктурното развитие и на четирите дунавски пристанища в макрорегионален мащаб с нищо не променят транспортните функции на коридора, но това би имало важно значение за стопанското развитие на трите дунавски общини: Никопол, Белене и Свищов. Трасето на транспортния коридор на юг продължава по направление: Левски-Ловеч-Троян-Розино-Карлово-Пловдив-Смолян-Мадан-Рудозем-Ксанти / Гърция /. Важен инфраструктурен елемент от него е изграждането на полимагистрален тунел под Стара планина между Троян и Хр. Даново. Преминавайки през централната част на националното географско пространство трасето на Централно българският транспортен коридор в голяма степен ще оптимизира транспортните връзки между Северна и Южна България, формирайки допълнителна транспортна алтернатива на тези в западна и източна от него посока. От друга страна той ще формира равнопоставена транспортна връзка: Дунав-Егея на трасето: Лом-София-Солун и като разстояние и като пропускателни възможности. По този начин ще се формира и устойчива във времето транспортно-урбанистична ос в централната част на националното географско пространство, която допълнително ще консолидира стопански територията на България. Очакваният регионален ефект за източната част на региона ще се изразява в засилване на устойчивостта на селищната мрежа в източните части на Плевенска и Ловешка области.

-изграждането на второкласен път в контактната зона между Стара планина и Предбалкана по направление: Кула-Белоградчик-Чипровци-Берковица-Вършец-Мездра-Ябланица-Тетевен-Троян-Априлци-Трявна-Елена-Антоново-Омуртаг-с изходен пункт на изток на Черноморския бряг при Старо Оряхово или Бяла, Варна / Фиг. 2. /

Визираното трасе ще има важно регионално значение не само за южните територии на Северозападния статистически регион но и за южните територии на цяла Северна България в обхвата на Стара планина и Предбалкана. Освен оптимизацията на транспортните връзки по направление: запад-изток, то ще подобри усвояемостта на природо-ресурсния и културно-историческия потенциал на южните територии на региона за целите на стопанския туризъм. По този начин, чрез него биха се реализирали следните стопански и регионални ефекти:

1. Превръщането на стопанския туризъм в устойчив фактор на стопански растеж в южните части на региона;
2. Формирането на транспортно-урбанистична ос в южните територии, което ще повиши устойчивостта на селищната мрежа. Това е от жизнено важно значение за тях, тъй-като те се характеризират с тежки демографски и инфраструктурни проблеми и процесите на депопулацията на тези територии са едни от най-силните в цялата страна.

Практическата реализация на предлагания модел за пространствено развитие на транспортната инфраструктура в Северозападния статистически регион следва да се разглежда като един от факторите за преодоляването стопанската му маргинализация. Постигането на позитивен регионален синергизъм за територията му може да се осъществи само в контекста на провеждането на цялостната социално-икономическа и регионална политика. По тази причина транспортната политика следва да се разглежда като един, много важен инструмент на тези политики. За тази цел е необходимо да бъдат взети следните управленски решения по отношение бъдещето развитие на Северозападния статистически регион:

1. Разработка на дългосрочна стратегия за социално-икономическо и регионално развитие с времеви хоризонт: 40-50 г..
2. Определяне на цялата територия на региона за обект на преференциална регионална политика.
3. Освобождане от данък печалба на физически и юридически лица при нейното реинвестиране на територията на региона за период от минимум 20 г..
4. Използване в максимална степен възможностите за усвояването на средства по реализацията на Дунавската стратегия на ЕС.
5. Активното участие на общините в реализацията на инфраструктурни и други проекти в програмата за развитието на паневропейски макрорегион Долен Дунав.
5. Развитието на трансграничното сътрудничество със Сърбия и Румъния, чрез реализацията на взаимноизгодни инфраструктурни и други проекти.

Дори и при оптималното изпълнение на предлагания модел и управленски решения бързи регионални ефекти не бива да се очакват. Без съмнение обаче този подход ще доведе до постепенното стопанско развитие на територията на Северозападния статистически регион.



Литература

- Географията в съвременна България, София, БАН, 1986.
География на България, Физико-географско и социално-икономическо райониране, Том. 3., София, БАН, 1989.
ЗРР: 1999; 2004; 2005; 2008.
Институт за пазарна икономика, Актуални социално-икономически профили на 28-те области в страната, София, 2014.
Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г.
Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.
Областна стратегия за развитие на Област Видин 2014-2020 г.
Областна стратегия за развитие на Област Монтана 2014-2020 г.
Областна стратегия за развитие на Област Враца 2014-2020 г.
Областна стратегия за развитие на Област Плевен 2014-2020 г.
Областна стратегия за развитие на Област Ловеч 2014-2020 г.
Регионален план за развитие на Северозападния регион за периода 2014-2020 г.
Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.