



ОТЗВУК

Развитието на транспортната инфраструктура на България или как най-добре да реализираме геостратегическите си предимства

На 21.11.2014 г. се проведе първата работна среща на Българския форум за транспортна инфраструктура, на която основна тема бе „Развитието на транспортната инфраструктура на България или как най-добре да реализираме геостратегическите си предимства“. По време на срещата акцент бе поставен не само върху необходимостта от отворена инфраструктура, но и върху от изграждането на комплексен модел за нейното развитие с приоритети за националните интереси и стимулирането на икономиката.

На 09.12.2014 г. „Българският форум за транспортна инфраструктура“ представи на заинтересовани страни и публичността общото си становище след провела се среща. С настоящото имаме удоволствието да Ви информираме за недълго след това последвал отзвук на изложената от нас визия относно стратегия за комплексно развитие на транспортната инфраструктура в България и нейните връзки със съседните държави.

Министерството на Туризма в лицето на Министър Николина Ангелкова изрази принципно съгласие със значимостта на развитието и подобряването на транспортните връзки в страната ни относно оказване на положително влияние на съпътстващи индустрии, какъвто е туризма.

Г-н Асен Антон, изпълнителен директор на „Национална компания стратегически инфраструктурни проекти“ също изрази мнение, че дискутираните теми поставят важни въпроси за перспективите пред развитието на транспортната мрежа на страната и възможностите за укрепване ролята на националната пътна инфраструктура.

Г-н Иван Аспарухов в качеството му на заместник - министър на МРРБ припознава напълно идеите на форума, а именно:

- Развитие на транспортната инфраструктура на България с предимство по оста „север-юг“.
- Синхронизиране с пътната инфраструктура на съседните страни и подобряване на международните коридори на ЕС към по-далечни страни.



БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

- Прилагане на икономическия анализ за ефикасност на транспортните инвестиции.

Заместник – министър Аспарухов одобрява напълно вижданията ни за развитие на трансграничните коридори на територията на България, а в допълнение предлага да се вземат под внимание и следните му допълнителни препоръки:

- Развитие на вътрешната мрежа след въвеждането в експлоатация на „Дунав мост II“ при гр. Видин (пътната връзка АМ „Хемус“ Ботевград – Видин).
- Развитие на пътната мрежа при изграждането на две нови мостови съоръжения при Оряхово - Бекет и Силистра - Кълъраш.
- Връзки между „София - Видин“ с развитието на АМ „Хемус“ в посока „Плевен – Велико Търново – Шумен“, в участъци Лом – Плевен; Враца – Плевен; Силистра – Шумен.
- Връзка на АМ „Тракия“ в посока Родопите, а именно Пловдив - Асеновград - Смолян - Ксанти, което значително ще съживи района на Смолян и развитието на туризма в региона.

Ние от „Български форум за транспортна инфраструктура“ считаме, че направените предложения кореспондират изцяло на представените от нас възгледи за развитие и в тази връзка Ви предлагаме актуализация на общото ни становище.

София, 10.02.2015 г.

Председател на УС на Сдружение „БФТИ“,
проф. д-р инж. Николай Михайлов

Секретар на Сдружение „БФТИ“,
проф. д-р инж. Румен Миланов

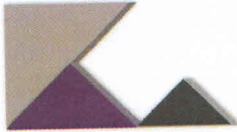


БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

По инициатива на катедра "Пътища" към Университета по архитектура, строителство и геодезия - София, на 26 септември 2014 г. бе учредено Сдружение „Български форум за транспортна инфраструктура“ и вписано в регистъра на юридическите лица с нестопанска цел в Софийския градски съд на 19 ноември 2014 г.

Учредители

инж. Алекси Кесяков,	секретар на държавно-обществената комисия по безопасност на движението
инж. Андриана Георгиева,	изпълнителен директор на Българска браншова камара „Пътища“
гл. ком. Антон Антонов,	началник-отдел „Пътна полиция“ при „Главна дирекция“
инж. Борислав Крушкин,	директор Административна и стопанска дейност към МГУ „Св. Иван Рилски“
инж. Валентин Зарев,	изпълнителен директор на „Пътинвест инженеринг“ АД
проф. д-р инж. В. Николов,	преподавател във ВТУ „Тодор Каблешков“
инж. Васил Неделчев,	изпълнителен директор на „ГБС - Инфраструктурно строителство“ АД
инж. Велизар Стоилов,	изпълнителен директор на „Пъстрой-92“ АД
Венелина Гочева,	управител на „Вестникарска група България“
Венета Кръстева,	управляващ партньор на „Градът Медиа Груп“
инж. Владимир Чакъров,	управител на Институт по транспорт и комуникации към БАН
доц. д-р инж. Годинячки,	ректор на ВСУ „Любен Каравелов“
инж. Димитър Иванов	бивш председател на УС на АПИ
доц. д-р инж. Димо Кисов,	ръководител катедра „Строителни конструкции“ към ВСУ „Любен Каравелов“
инж. Евгени Чачев,	бивш Министър на регионалното развитие и благоустройството
инж. Живко Недев,	член на КИИП
Иван Стателов,	представител на фирма „Лукобит“
проф. д-р инж. Ив. Трифонов,	преподавател в катедра „Пътища“ към УАСГ
инж. Костадин Таушанов,	член на УС на СПИК



БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

проф. д-р инж. Кр. Петров,	ректор на УАСГ
проф. д-р Любен Тотев,	ректор на МГУ „Св. Иван Рилски“
проф. д-р инж. Милчо Лепоев,	зам. ректор по социално-битови въпроси на УАСГ
Мирослав Манолов,	изпълнителен директор на „Трейс Груп Холд“ АД
проф. д-р Митко Димитров,	директор на Институт за икономически изследвания към Българска академия на науките
контраадмирал Митко Петев,	началник на ВА „Г. Раковски“
Наталия Малчева,	главен редактор на сп. „Транспортно строителство и инфраструктура“
проф. д-р Николай Милошев,	зам. Директор на Национален институт по геофизика, геодезия и география – БАН
проф. д-р инж. Н. Михайлов,	ръководител катедра „Пътища“ към УАСГ
инж. Николина Стоянова,	член на КИИП
инж. Павел Диковски,	председател на УС на Българска браншова камара „Пътища“
инж. Петко Табаков,	член на УС на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“
арх. Петър Диков,	главен архитект на Столична община
проф. д-р инж. Петър Стефанов,	преподавател в катедра „Пътища“ към УАСГ
проф. д-р инж. Румен Миланов,	преподавател в катедра „Пътища“ към УАСГ
инж. Светослав Глосов,	председател на Камара на строителите в България
проф. д-р инж. Св. Симеонов,	Директор на Национален институт по геофизика, геодезия и география - БАН
Славка Бозукова,	главен редактор на в. „Стандарт“
проф. д-р инж. Стойо Тодоров,	декан на Факултета по транспортно строителство към УАСГ
доц. д-р Христина Николова,	преподавател в катедра „Икономика на транспорта“ към УНСС
проф. д.ик.н. Христо Първанов,	декан на факултет „Икономика на транспорта“ към УНСС
инж. Юлиан Тюфекчиев,	директор на „Мотт Мак Доналд България“ ЕООД
инж. Ясен Ишев,	пътен експерт



Структура на Управителния съвет

Председател:

проф. д-р инж. Николай Михайлов

Заместник - председатели:

арх. Петър Диков
проф. д-р Митко Димитров

Секретар:

проф. д-р инж. Румен Миланов

Членове:

проф. д-р инж. Милчо Лепоев
инж. Павел Диковски
инж. Светослав Глосов
инж. Алекси Кесяков
инж. Евгени Чачев

Мотивация

Форумът обединява усилията на учените и пътните експерти в търсенето на най-добрите решения за изграждането и поддържането на транспортната инфраструктура у нас. Една от основните му цели е да подпомогне изработването на Стратегия за комплексно развитие на транспортната инфраструктура в България и нейните връзки със съседните държави.



ТЕМА 1 (актуализирана версия):

Развитието на транспортната инфраструктура на България или как най-добре да реализираме геостратегическите си предимства

ВЪВЕДЕНИЕ

На 21.11.2014 г. се проведе първата работна среща на Българския форум за транспортна инфраструктура. Срещата протече под формата на представяне на доклади (арх. Петър Диков, проф. Николай Михайлов и инж. Костадин Таушанов) и дискусия по проблемите на стратегическото развитие на националната транспортна инфраструктура във връзка с изискването на Европейския съюз за подобрене на международните Коридори. Акцентът бе поставен не само върху необходимостта от отворена инфраструктура, а и върху комплексен модел за нейното развитие с приоритети за националните интереси и стимулирането на икономиката.

В тази посока е добре да се тръгне възможно най-скоро, за да се изградят инфраструктурни обекти, които да носят добавена стойност, вместо да се инвестира в довършване на проекти, планирани преди десетилетия. За това настояват признати специалисти от пътния, транспортния и строителния бранш, както и изтъкнати представители на специализираните научни среди и икономиката.

Ето, например, магистралният пръстен „Тракия - Черно море - Хемус“ е планиран през 70-те години на миналия век, когато икономическата визия на страната е била различна от сегашната и приоритетната ос на транспортните потоци в България е била „Изток-Запад“ (пристанище Варна, пристанище Бургас, София). Днес обаче той не отговаря на условията на отворена пазарна икономика и е единствено за вътрешна употреба. В момента финансовият ресурс, с който страната разполага, е ограничен и се разчита се основно на европейско финансиране, а това налага още по-внимателно планиране на националната инфраструктура. Световната икономика прогресира постоянно, а България със своето стратегическо географско положение има възможност да привлича значителни ползи към себе си, ако стане основен кръстопът на главни транспортни артерии, свързващи Азия и Европа, както в направление „Изток-Запад“, така и в направление „Север-Юг“. В противен случай тези транспортни артерии неминуемо ще заобиколят Република България.

ЦЕЛ

Целта на развитите доклади и дискусията, бе да се предложи едно ефективно планиране на българската транспортна инфраструктура, като се изследва и обоснове нейната икономическа ефективност. Такава обосновка би дала на България не само възможност за европейско развитие на транспортната инфраструктура, но и други допълнителни възможности за финансиране.



Още в началото трябва да е ясно, че тук става дума за транспортни Коридори, а не за Трасета, тъй като трасето на даден транспортен обект е предмет на техническия проект и както знаем, зависи от определени фактори. Транспортните Коридори или наречени още „Направления“ определят само приоритети и посоки.

ИЗЛОЖЕНИЕ

Настоящото изложение е резюмирана форма на темата от първата среща на „Българския форум за транспортна инфраструктура“ и представя погледа на специалистите за общото бъдещо развитие на българската транспортна инфраструктура, поставяйки три приоритетни задачи:

- **Развитие на трансграничните транспортни Коридори на територията на България.**
- **Развитие на вътрешната транспортна инфраструктура на България.**
- **Транспортната стратегия на страната - ключов фактор в развитието на туристическия отрасъл.**

Предложените решения на всяка от поставените по-горе задачи са от позицията на национални интереси и социално-икономическа перспектива.

Развитие на трансграничните транспортни Коридори на територията на България

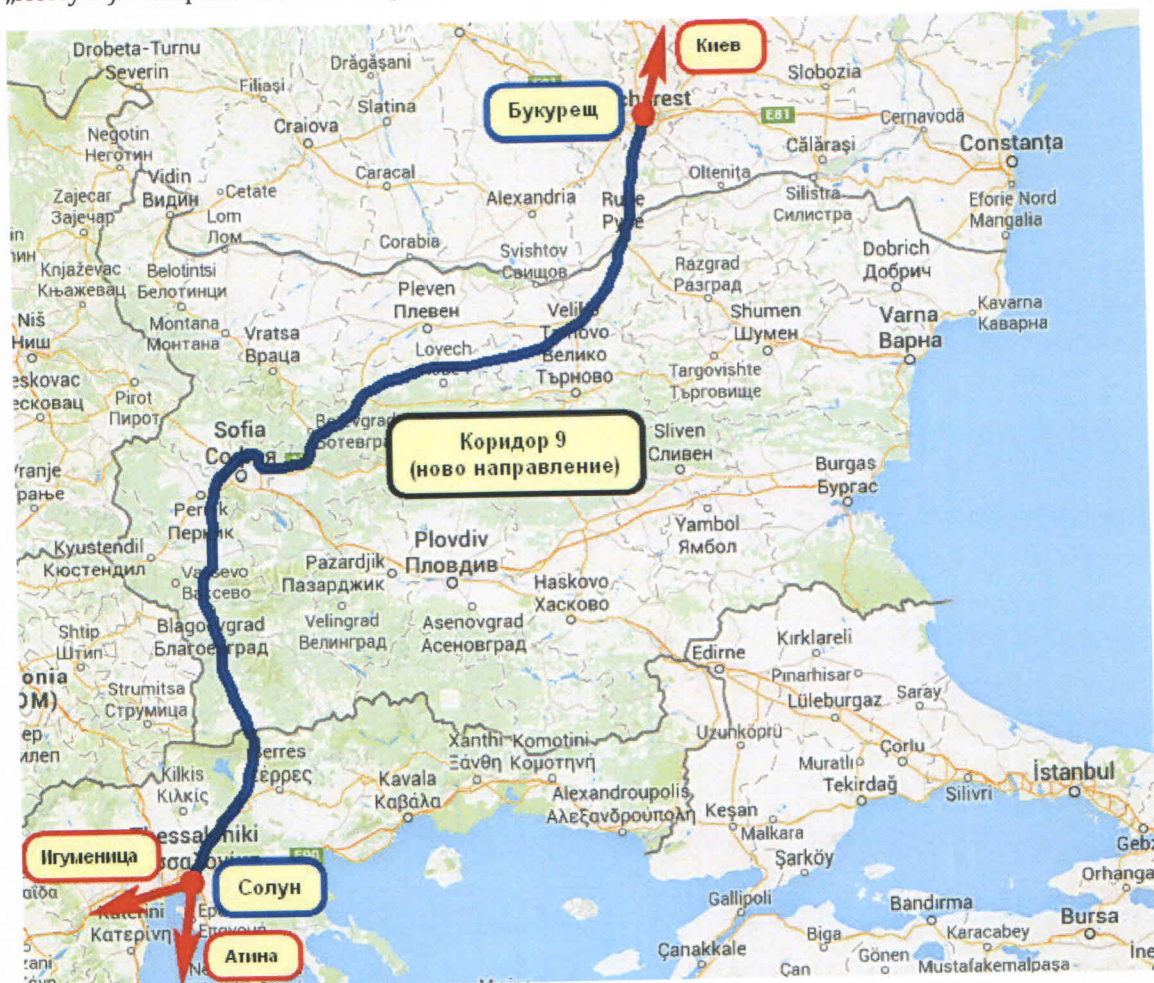
Първата задача следва да даде основна визия и цели за развитието на главните Направления, преминаващи през територията на Република България и свързващи Европа с Азия, както в посока „Изток-Запад“, така и в посока „Север-Юг“, а именно:

- **Коридор 9 (ново направление): Солун - София - Букурещ**
- **Източно балкански Коридор: Букурещ - Русе - Истанбул**
- **Коридор 10: Белград - София - Истанбул**
- **Коридор 8: Варна - Бургас - София - Скопие - Дурас**
- **Коридори: Лом - Солун и Видин - Солун**



Коридор 9 (ново направление): Солун - София - Букурещ

В основната си част на територията на България Коридор 9 (ново направление) включва в себе си три Автомагистрала („Струма“, „Люлин“ и „Хемус“). Направлението е представено на Фиг. 1.



Фиг. 1: Коридор 9 (ново направление): Солун - София - Букурещ

Този Коридор е категорично стратегически, както за Балканите, така и за Европа, тъй като свързва четири милионни града (Букурещ, София, Солун и Атина), три важни европейски пристанища (Пирея, Солун и Русе) и по този начин ще допринесе за развитието на националната икономика с транзитния трафик на стоки, услуги и хора. Най-трудните планински пресичания от това Направление на територията на България вече са изградени - АМ „Хемус“ при „Витиня“, АМ „Люлин“ и АМ „Струма“, която сега е в експлоатация до гр. Дупница. Освен това този Коридор има много важно разклонение към Адриатическо море (Солун - Игуменица), което от своя страна, осигурява важен излаз на България, Румъния, Украйна и Полша към Южна Европа и Северна Африка. Ето, например, Направлението София - Букурещ (към момента - 385 км през Русе) е много важна икономическа дестинация. Към момента предвиждането на стоки, услуги и хора е



изключително тежко и води до загуба на много време. Конфигурирана по така предложеното Направление АМ „Хемус“ между София и Русе би открила и възможности както за получаване на евросубсидии, така и за публично-частно финансиране.

Източно балкански Коридор: Букурещ - Русе - Истанбул

Друг Коридор с не по-малка значимост е връзката Букурещ-Русе-Истанбул по Направление Русе - Шумен - Варна - АМ „Черно море“ - Бургас - Малко Търново - АМ Одрин - Истанбул (Фиг. 2). По този начин АМ „Черно море“ става важна международна и регионална връзка. Наред с това, изграждането на скоростната жп линия между Русе и Варна ще допринесе за ефективността на връзката между р. Дунав и Черно море.



Фиг. 2: Източно балкански Коридор: Букурещ - Русе - Истанбул

От една страна, Източно балканския Коридор осъществява директна сухопътна връзка между четири пристанищни града - Русе, Варна, Бургас и Истанбул. На фона на все по-сериозните ограничения за преминаване през Босфора и на изграждащото се голямо пристанище „Текирдаг“ на Мраморно море, това е шансът България да издигне значително позицията на нашите пристанища, от които ние в момента не се възползваме максимално.



БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

От друга страна, Източно балканския Коридор е пътят за транспортирането на стоки и услуги от Турция и Близкия изток към Украйна и други северни страни. Този Коридор ще осмисли по нов начин и бъдещата АМ „Черно море“. Тя ще може да се използва не само вътрешна употреба, а да е отворена транзитна дестинация с изключително голям потенциал за осъществяване и развитие на търговски отношения между Севера и Юга на територията на България.

Освен АМ „Черно море“, в този Коридор е включен и другият участък на АМ „Хемус“, което увеличава възможността за европейско финансиране и за тези магистрали.

Макар и встрани от темата за трансграничните направления, тук е мястото да се спомене и за директната връзка между София и Варна, като важна част на „АМ Хемус“. Тази връзка е предвидена да обслужва всички региони на Северна България и да осъществява директен транзит между столицата и най-голямото черноморско пристанище. В никакъв случай не трябва да се пренебрегва нейната значимост (Фиг. 3).



Фиг. 3: АМ „Хемус“; Коридор 9; Източно балкански Коридор

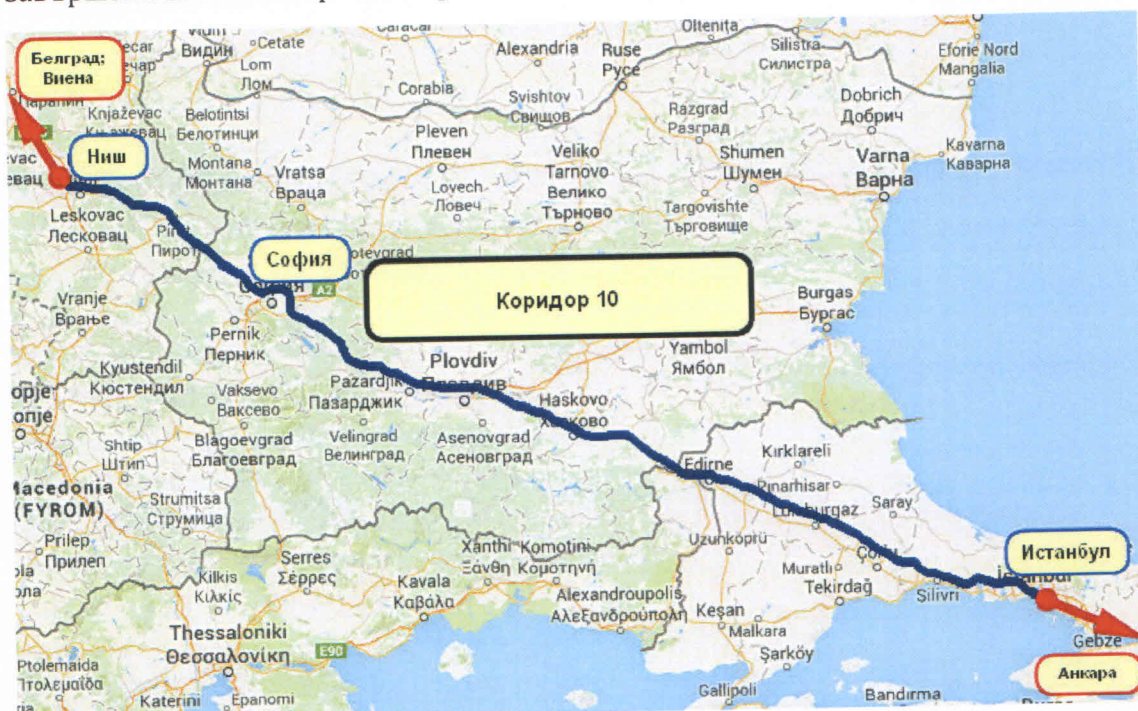
Планирана като част от Коридор 9 (ново направление) и Източно балкански Коридор, а успоредно с това създаваща и напълно независима



директна връзка между София и Варна, АМ „Хемус“ получава регионална и европейска значимост (Фиг. 3). Това дава допълнително основание за търсене на финансова подкрепа както от ЕС, така и от частни инвестиционни фондове.

Коридор 10: Белград - София - Истанбул

Република Сърбия е осъзнала важноста на този Коридор с трансконтинентална значимост и до 2016 г. ще го завърши на своя територия. Наред с него в същата година се очаква и да завърши строителството на цялата сръбска магистрална мрежа. Република България също трябва да завърши своята част от този Коридор и едва тогава можем да заявим, че имаме наистина завършена автомагистрала с европейско значение от граница до граница (Фиг. 4).



Фиг. 4: Коридор 10: Белград - София - Истанбул

В приоритетната последователност за развитието на националната транспортна инфраструктура - магистралната връзка и скоростната железопътна дестинация София - Ниш трябва да бъдат поставени на първо място, тъй като това е най-кратката, най-бързата и вероятно дълго време единствена качествена връзка на България с Централна и Западна Европа.

Като втори приоритет към Коридор 10 е добре да бъдат завършени магистрала „Марица“ и скоростна железопътна връзка София - Одрин - Истанбул. Въвеждането в експлоатация на транзитен транспортен Коридор от подобен ранг, преминаващ през територията на Република България, ще допринесе значително не само за развитието на националната транспортна инфраструктура и икономика, а ще създаде и много допълнителни условия за широкомащабни търговски отношения между близкия Изток и Централна и Западна Европа.



Коридор 8: Варна - Бургас - София - Скопие - Дурас

Това транзитно направление има две приоритетни цели. На първо място е, т. нар. стратегическо създаване на магистрални връзки със съседни страни, като в случая става дума за България и Македония, а на второ място Коридор 8, начертан по този начин, създава и транзитна сухопътна връзка между пристанищата Варна и Бургас с албанския порт Дурас (Фиг. 5).



Фиг. 5: Коридор 8: Варна - Бургас - София - Скопие - Дурас

Преплитането на Коридор 8 с Коридор 10 по АМ „Тракия“ осъществяват директен сухопътен транзит между Мраморно, Адриатическо море. Това дава на България голямо икономическо предимство, поради факта, че ще може да се заобикалят ограниченията на Босфора и Дарданелите.

Коридори: Лом-Солун и Видин - Солун

Лом - Солун

Транспортният Коридор Лом - Солун също е един от важните, но дълги десетилетия останал неразвит. Той (пътен и железопътен) е най-късото разстояние между река Дунав и Средиземно море. Ломското пристанище е второто по-големина дунавско пристанище в България и е много добре защитеното при опасно покачване нивото на водите, освен това транзитира товари към Македония и Гърция.



Видин - Солун

След въвеждането в експлоатация на "Дунав Мост II", транспортният коридор Видин - Солун добива важно значение, тъй като осъществява директен сухопътен транзит през западна България в направление Север-Юг, а преплитането му с Коридор Лом - Солун дава възможност за избор между сухопътен и речен транспорт за достъп към Западна и Централна Европа.

Повишаване капацитета и на двата Коридора би допринесло за икономически отскок на Северозападния район на България, който в момента е най-бедният регион на Европейския съюз, а за тяхното формиране, пред нас стоят следните два възможни варианта (Фиг. 6):

Вариант 1: Обход през Враца, Ботевград и АМ „Хемус“

Вариант 2: През прохода Петрохан (Тунелна връзка)



Фиг. 6: Коридори: "Лом - Солун" и "Видин - Солун" с две вариантни решения

Доказването на по-ефективното решение от двете предложени, трябва да бъде предмет на комплексен технико и социално-икономически анализ, тъй като при Вариант 2 става дума за тунелно преминаване. Също така не трябва да се забравя, че и при двата варианта говорим за връзки с магистрален габарит.



Развитие на вътрешната транспортна инфраструктура на България

Втората важна задача за транспортното развитие на страната са големите български градове. Съгласно преброяването от 2014 г. седем града в България са с население над 100 000 жители. Това са:

- София
- Пловдив
- Варна
- Бургас
- Русе
- Стара Загора
- Плевен

За да се укрепят, задържат и стимулират за бъдещо развитие към всеки един от тях трябва да се осигурят връзки от главните Коридори, а като следваща стъпка, е добре, да се реализира транспортното обвързване между тези градове (Фиг. 7). Тук е важно да се отбележи, че най-приоритетно към момента по отношение развитието на вътрешната ни транспортна инфраструктура, е изграждането на директна връзка между София и Варна.

Наред със значимостта за осигуряване на директни връзки между седемте най-големи български града, не бива да се пренебрегва и развитието на транспортната инфраструктура в най-отдалечените райони на Северна и Южна България.

Изграждането на нови мостови съоръжения при Оряхово и Силистра и развитието на вътрешни връзки от опорните Коридори към тях, ще отворят допълнителни възможности, както за международен транспорт на стоки и услуги, така и за развитието на туризма в Северна България. Желателно е тези връзки да преминават през най-близките до тях големи български градове. При Оряхово това са направленията Оряхово - Лом, Оряхово - Враца и Оряхово - Плевен, а при Силистра това са Силистра - Шумен и Силистра - Добрич - Варна и Силистра - Русе.

Връзката Пловдив - Асеновград - Смолян - Ксанти, минаваща през централните Родопи, би осъществила най-краткият път между АМ „Тракия“ и Международен Път Е-90. На територията на България, тази пътна артерия свързва големи градове и значими туристически дестинации. Развитието и доизграждането на това направление значително ще съживи района на Смолян и туризма в региона. Наред с развиването на тази транспортна артерия е препоръчително и нейното обвързване с най-близките ГКПП в областта.

На Фиг. 7 е представена схема на всички международни и вътрешни опорни коридори.

БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА



Фиг. 7: Международни и вътрешни опорни коридори

Желателно е всички връзки (към Коридорите и между градовете) да са с магистрален габарит и това е напълно осъществимо в рамките на предложената стратегия. Разбира се, не трябва да се пренебрегва и фактът, че съществуващите второстепенни връзки от републиканската пътна мрежа също могат да бъдат реконструирани в магистрални и да се използват за целта.



Транспортната стратегия на страната - ключов фактор в развитието на туристическия отрасъл

Ключов фактор, въздействащ пряко върху една икономически ефективна транспортна инфраструктура, е безспорно развитието на туризма. Като се отчитат наличните и бъдещите потенциални туристи в България, и като се има предвид, че туризмът дава около 15 % от БВП на страната, е особено важно развиването на транспортни връзки с магистрален габарит от трансграничните Коридори към всички значими туристически и културни центрове.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С тези три задачи не се изчерпва темата за стратегическото развитие на транспортната инфраструктура на страната, но се поставя основата на един съвременен подход, който цели ново приоритизиране, огледано в контекста на икономическата целесъобразност и ефективност. Новата визия ще допринесе и за по-ефективното използване на европейските фондове, привличането на други инвестиционни фондове, както и ще създаде възможности за публично-частни партньорства.

София, 10.02.2015 г.

Председател на УС на Сдружение „БФТИ“,
проф. д-р инж. Николай Михайлов

Секретар на Сдружение „БФТИ“,
проф. д-р инж. Румен Миланов