

Comparative analysis and evaluation of the development and condition of Bulgarian transport infrastructure with the European Union

Petko Avramov

University of Agribusiness and Rural Development - Bulgaria

Abstract

Leading achievements and good practices are a hopeful basis for determining effective directions and choice of adequate managerial decisions in the search for ways of more effective development of material and technical equipment and economic activity. This is the case for Bulgarian transport infrastructure too because via the country territory 5 European corridors are passing and the country road network is desired and sought in transit transportations. It is worth to pay attention to a study of European countries with the best results and to make conclusions about the studied country future development. Investigating the achievements in development and state-of-art of transport infrastructure in other countries, and especially the leading one, would help the more direct orientation of Bulgarian national and regional transport policies which would support the improvement of transport servicing of settlements and economy. Because of transport infrastructure peculiarities there is a need a number of methodological questions to be solved which is the goal of the current paper.

First of all, the main characteristics of transport infrastructure should be determined, measured and evaluated in order to build an objective picture of development and state-of-art of Bulgarian transport infrastructure. It is necessary to study and assess the following characteristics: provision of settlements and population with transport infrastructure and state-of-art from the point of view of the consumers of transport services on the corresponding regional levels, access to regional transport infrastructure, measuring and evaluation of the results of the interaction transport infrastructure-consumers (settlements and population) on the relevant regional level.

After that, determination of parameters (indicators) which to be used for the most objective measuring of the level of development and state-of-art and the place of the country among EU-27, as well as making comparisons to other countries. Some evaluations of disadvantages and recommendations of future directions in development of national transport infrastructure are made. It is interesting to be which are the countries with the best achievements in the European Union to be a benchmark in our future development the attempt in this report. The report offer solutions to methodological issues that create opportunities to obtain more precise estimates.

Key words: *guidelines for development, leading achievements, evaluation of conditions, development and diversity, provision and accessibility.*

Сравнителен анализ и оценка на развитието и състоянието на транспортната инфраструктура на България със страните от Европейския съюз

Петко Аврамов

Висше училище по агробизнес и развитие на регионите - България

Надеждна основа за определянето на правилни насоки и избора на адекватни управленски решения за по-ефективно развитие на инфраструктурата е наличието на информация за челните световни и европейски постижения и добрите практики в изграждането на този важен елемент за всяка стопанска дейност. Това с особена сила се отнася за бъдещото развитието на националната и регионалната транспортната инфраструктура¹ на България

¹ Обект на изследване в този доклад е развитието и състоянието на националната железопътна и пътно-шосейна мрежа и на нейните основни инфраструктурни елементи необходими за ефективно транспортно обслужване на населените места и населението, като пунктове за спиране на транспортните средства за търговска дейност - автогари, железопътни гари и спирки, прелези и др. Докладът представя в синтезиран вид

спрямо добрите постижения на страните, членки на Европейския съюз, още повече, че през територия ни преминават пет Европейски коридори, а транспортната мрежа на страната ни е желана и търсена в извършването на транзитни превози.

Заслужава внимание да се видят кои са държавите в Европейския съюз, с най-добрите, постижения в развитието на националната и регионална пътна и железопътна инфраструктура, за да са те обективен ориентир за развитието на транспортната инфраструктура на България в бъдеще. Изучаването на постиженията в транспортната инфраструктура в страните с челни постижения ще спомогне да бъде изградена обективна национална и регионални политики за развитието на този важен производствен елемент.

За да бъде реализирана тази цел е необходимо да бъдат решени редица методологически въпроси, защото са налице различия в съдържанието на статистическите отчети за транспортната инфраструктура на отделните страни, липсва и информация в готов вид за изграждането на оценъчните индикатори. Опит за това се прави с настоящия доклад.

На първо място, следва да се установи, кои са основните характеристики на развитието и състоянието на транспортната инфраструктура, които трябва да се измерят и оценят, за да се изгради обективна картина за България. Считаме, че това трябва да бъдат следните характеристики: осигуреност на територията, населените места и населението с транспортна инфраструктура, състояние на транспортната инфраструктура, от гледна точка интересите на потребителите на транспортните услуги (населените места и населението) от съответните регионални нива, достъпност на населението и на населените места до изградената в региона транспортна инфраструктура.

На второ място, следва да се определи с кои показатели /индикатори/ може най-обективно да бъде измерено развитието и състоянието на транспортната инфраструктура, за да може обективно да се установи мястото което заема България като държава спрямо другите 26 страни членки на ЕС /ЕС-29 е създаден след периода, който ние анализираме/. Това налага да бъдат изведени за всеки оценъчен индикатор, средното постижение за ЕС, за трите държави са

изследванията на автора по този проблем, подробно изложени в труд №3, посочен в съдържанието на ползваната литература.

с най-добрите постижения, както и тези с по-слабите резултати в сравнение с нас. Следва да се изведат и основните причини за различията в развитието на транспортна инфраструктура на България спрямо останалите страни -членки на ЕС, както и да се посочат основни насоки за бъдещото развитие на националната и регионалната ни пътна и железопътна инфраструктура.

Оценката за всеки един от използваните оценъчни показатели е изградена по създаден от автора алгоритъм², чието съдържание и резултати е изложено в посочения труд /6/.

Информацията за характеристиката „осигуреност на територията на България с транспортна инфраструктура измерена като дължина и гъстота” и сравняването на постижения със тези на страните от Европейския съюз – 27 /ЕС-27/ ни дава основание да бъдат изведени следните оценки:

Осигуреността измерена с показателя „**дължина на железопътната мрежа в текущ път**” посочена в таблица №1, ни дава основание да бъдат изведени следните оценки:

а/ през 2010 г. България разполага с 4 154 км железопътна мрежа, което и отрежда 13-то място измежду всички страни членки на Европейския съюз. Ако сравним равнището на този показател с постижението на страни най-близки като територия до нашата, например Унгария, то България не е развила своя производствен потенциал, който носи железопътната система. По този показател изоставаме и от Чехия, която притежава 9 486 км текущ път и от

² Във всички таблици, ползвани за сравнението на България с останалите 26 страни членки на ЕС, данните в таблиците носят следното съдържание: на **първите три** реда са показани постиженията на страните от ЕС с най-високите равнища за съответния показател (ранжирани в низходящ ред); на **четвъртия ред** е показано средното равнище за ЕС; на **петия ред** е представено постижението на България и на **последните четири реда** са страните, класирани на последните места, отново подредени по постиженията си в низходящ ред до последното място за всички 27 страни членки на ЕС. Показани са постиженията на четири страни с най- ниските постижения, защото Малта и Кипър са много малки по територия и население, нямат и развит железопътен транспорт и логично по всички показатели те заемат с малки изключения последните две места.

Информацията за величината на оценъчните показатели е извлечена в готов вид или след обработка от автора от източниците под № 1 и №2, посочени в списъка на ползвана литература.

Австрия, която има 7 892 км. По добро равнище отчитаме спрямо това на Португалия, но за разлика от нас тя има силно развит морски транспорт, който покрива 4 пъти по-голямо морско крайбрежие от нашето. Парадоксалното е че страни като Белгия и Словакия имат съответно с 3.4 и 2.2 пъти по-малка територия от нас, а имат дължина на железопътните мрежи близка до тази в нашата държава, като първата притежава 3 513 км, а втората 3 622 км.

Позиция на страната в ЕС	Име на държава	Дължина в текущ път по години – км			
		2007	2008	2009	2010
1	Германия	33 890	33 855	33 714	33717
2	Франция	29 918	29 901	29 903	29912
3	Полша	19 419	19 627	19 764	19778
средно за ЕС	EU-27	7 869	7 883	7 872	7864
13	България	4 143	4 144	4 150	4 154
24	Естония	816	919	919	919
25	Люксембург	275	275	275	275
26	Кипър	0	0	0	0
27	Малта	0	0	0	0

б/ През периода 2007 г. – 2010 г.в България се наблюдава тенденция на спиране процеса на демонтиране на железопътни линии, каквато е и налице за почти всички останали страни членки на ЕС. Обяснението за тази тенденция е защото очевидно държавите оцениха, че са допуснали грешка с физическото унищожаване на част от изградената си железопътна мрежа. Това унищожение е осъществявано в предходни периоди с идеята да се намалят разходите в железопътния транспорт.

в/ Ефектът от това мероприятие, съкращаване дължината на съществуващи железопътни линии, доведе до появата на други негативи, като: ускори развитието на автомобилния транспорт, а това увеличи замърсяването на околната среда, доведе до влошаване транспортното обслужване на населението, до задържането на високия размер на убитите в пътнотранспортните произшествия и др.

г/ Налице е и европейска директива за приоритетно развитие на железопътния транспорт с цел, държавите членки на ЕС да стимулират развитието на тази по-екологична и по-безопасна транспортна система, за нарастване на дела му в транспортното обслужване на населението за сметка на шосейните превозни средства. Във високоразвитите европейски страни това вече е приоритет в транспортната им политика и са налице първите положителни резултати в това отношение – спрян е процеса на физическо унищожаване на съществуващите железопътни мрежи, заради констатацията, че са неефективни, дори се очертава нова тенденция към увеличаване дължината на железопътната мрежа. Още в периода 2007 г. – 2010г. в девет страни членки, макар и символично, е налице увеличаване на дължината на железния път. В това отношение България правилно разчита и започва да следва тази тенденция и през 2010 г. спрямо 2007 г. дори е увеличила дължината на своята железопътна мрежа. Но в обобщение като цяло железопътната мрежа на България - дължина и осигуреност на територията ѝ, сравнено с редица държави членки и средното равнище за ЕС, е незадоволително развита.

д/ Страните от ЕС ни подсказаха, че и ние трябва да преоценим приноса на демонтирането на железопътните линии, което доведе до спирането досега на експлоатацията (движението на влакове) по 10 второстепенни железопътни линии с обща дължина 259 км., които са обслужвали 85 населени места, в т ч на 9 града. Ето защо проблемът „нискоефективни” второстепенни железопътни линии и тяхното бъдеще има еднозначен отговор – определено трябва да съществуват, още повече че те също участват с принос в производствения и стопанския потенциал и в националната и регионалната икономики.

Това означава, че всяко по-нататъшно влошаване на параметъра дължина на железопътната мрежа на страната (демантиране, физическо унищожаване) не само ще ни насочи към по-ниска степен на осигуреност на страната с железопътна производствена мощност, но и със намаляването на възможностите ни за ефективна транспортна дейност, а това ще носи в бъдеще много сериозни икономически, демографски и социални негативи за икономическо и социално развитие и устойчивостта на страната и нейните региони.

От величината на индикатора **дължина на пътна мрежа/републиканска-РПМ/ на България** – таблица.№2, могат да бъдат изведени следните оценки:

Позиция на страната в ЕС	Име на държава	Дължина по видове пътища – км			
		АМ	Основни	II и III клас	Общо
1	Франция	10 958	9 861	377 377	398 196
2	Германия	12 645	40 420	178 180	231 245
3	Италия	6 588	19 290	156 258	182 136
средно за ЕС	EU-27	2 009	9 859	40 508	52 375
17	България	418	2 975	16 032	19 425
24	Словения	579	976	4 921	6 476
25	Кипър	257	2 131	1 950	4 338
26	Люксембург	147	837	1 891	2875
27	Малта	0	184	665	849

През 2010 г. България по показателя дължина на републиканската пътна мрежа (РПМ) в ЕС е на седемнадесето място с 19 425 км. Пред нас са редица страни с по-малка територия, но с по-голяма дължина на републиканска (национална) пътна мрежа като Латвия и Литва. Съседните ни страни Румъния и Гърция, които са и основни конкуренти на страната ни за привличането на транзитен автомобилен поток имат пътна мрежа от типа „национална, т.е. републиканска” в много по-голям размер от нас, като Румъния е на седмо място, а Гърция на единадесето.

Зад нас като постижение са Словакия, Белгия, Холандия, Португалия, Словения, Естония и Ирландия, но на тези страни, ако обаче бъде взета предвид и калкулирана (добавена) дължината на общинските (локалните), с каквито те очевидно разполагат, тъй като те имат сходно състояние с това на нашите РПМ, то се оказва, че ако се оцени общия размер на всички пътища с които разполагат посочените по-горе страни то България е вече на 24 място в ЕС по обща дължина в размер на 37 390 км, сбор от РПМ и общинска. Зад нас са само Кипър, Малта и Люксембург.

За това оценката на бенефициента МРРБ за изграденост на РПМ би била вярна, само ако и в България републиканската (трети клас) и общинската пътна мрежи са със сходни или с много близки параметри на експлоатационна годност, така както това е в сила за страните, които сега по показателя

дължина на РПМ са зад нас. Това налага хармонизиране на нашите оценки за класифицирането на пътната мрежа в съответствие с прилаганите в другите страни.

За индикатора „средна гъстота на територията на страната с железопътна мрежа в км/ 1000 кв. км”-/таблица №3/, България има следните постижения:

Позиция на страната в ЕС	Име на държава	Средна гъстота на жп мрежа в км/1000 кв. км			
		2007	2008	2009	2010
1	Чехия	121.6	120.3	120.2	120.2
2	Белгия	110.5	115.1	117.2	117.5
3	Люксембург	106.3	106.3	106.3	106.4
средно за ЕС	EU-27	49.1	49.2	49.1	49.2
16	България	37.3	37.3	37.4	37.5
24	Словения	19.3	19.3	19.3	19.4
25	Кипър	17.4	17.5	17.5	17.5
26	Люксембург	0.0	0.0	0.0	0.0
27	Малта	0.0	0.0	0.0	0.0

България, със 37.3 км/хил. кв. км. гъстота, заема 16 място, като изостава от постиженията на всички бивши социалистически страни сега членки на ЕС. Това наше постижение особено контрастира с постижението на Чехия, която е на първо място с 120.3 км/хил. кв. км гъстота, като степен на осигуреност (плътност) на територията си. Румъния също е пред нас с 45.2 км/хил. кв. км. Страната ни изостава по величината на този показател и от средното за ЕС равнище, което е в размер на 49.2 км/хил. кв. км.

Като тенденция на развитие макар и слабо изразено в периода 2007 г. – 2010 г. очертава в ЕС наличието на 3 групи държави:

- 9 страни като Унгария, Холандия, Дания, Словения, Франция, Румъния, Португалия Ирландия и Люксембург, които запазват наситеност на своята територията с железопътна мрежа неизменна като величина в посочения период;

- 4 страни със символично, в които е налице влошаване на този показател, като Германия, Словакия, Полша и Латвия;
- 13 страни, в които макар и символично, увеличават своята осигуреност, между които е и България.

Резултатите за пространствената наситеност на страната, определени с показателя „средната гъстота на железопътната мрежа измерван като дължина спрямо числеността на населението на страната - км/10 хил. души”, чиято величина е посочена в таблица № 4 ни дават основание за следните оценки:

Позиция на страната в ЕС	Име на държава	Средна гъстота по години			
		2007	2008	2009	2010
1	Швеция	12.04	12.01	12.03	12.05
2	Финландия	11.18	11.17	11.11	11.13
3	Латвия	9.93	9.97	8.33	8.34
средно за ЕС	EU-27	4.29	4.28	4.25	4.27
11	България	5.42	5.45	5.49	5.49
24	Гърция	2.28	2.28	2.27	2.27
25	Холандия	1.77	1.77	1.75	1.75
26	Кипър	0.00	0.00	0.00	0.00
27	Малта	0.00	0.00	0.00	0.00

а/ заради намаляването на числеността на населението, което участва в определяне величината на този показател, България се придвижва на по-предни позиции в сравнение с местото което заемаше при показателя гъстота изчислен при отчитане площта и вече с 5.49, през 2010 г. заема 11 място, като изпреварва Румъния, която отчита величина 5.01 км/10 хил. души. Налице е и по-добро постижение по този показател спрямо средното за ЕС равнище, което е 4.27 км/10 хил. души.

б/ Очертана е тенденция на незначително подобряване осигуреността там, където намалява числеността на населението. Това се забелязва в 9 страни между които е и България. В други резултата е намаляване на осигуреността за 11 страни и непроменена величината на този показател за 5 страни.

При използването на интегрален показател за гъстота, който включва и двата показателя - площ и население. За България в 2010 г., този коефициент за интегрална гъстота е в размер на 14.22 км/10 хил. души. В резултат на него България заема 14 място измежду всички 27 страни членки на ЕС и то е малко по-ниско от средното за ЕС равнище, което през 2008 г. е 14.51 км/10 хил. души. През 2009 размаха на разлика се съкращава видно от данните – 14.29 за България спрямо 14.45 км/10 хил. души средно равнище за ЕС. Това ни дава основание да оценим, че България притежава железопътна мрежа като гъстота която отговаря на средното ниво за степен на изграденост и не бива повече да демонтира линии от своята мрежа.

Относно постижението за пространствената наситеност на страната с пътна мрежа могат да бъдат изведени следните оценки:

а/ по показателя „ **средна гъстота/осигуреност/ на територията на страната с РПМ в км/1000 кв. км**” – таблица № 5, се вижда, че е най-добре осигурена с пътна мрежа територията на Малта, а след нея Дания. България се класира на 24 място в ЕС с 175.0 км/хил. кв. км.

Позиция на страната в ЕС	Име на държава	Средна гъстота по видове пътища			
		АМ	Основни	II и III клас	Общо
1	Малта	0.0	582.3	2 104.4	2 686.7
2	Дания	26.2	63.9	1 608.8	1 698.9
3	Люксембург	56.8	323.7	731.2	1 111.8
средно за ЕС	EU-27	15.1	63.7	339.7	418.5
24	България	3.8	26.8	144.4	175.0
25	Полша	2.1	57.1	91.0	150.2
26	Португалия	28.4	64.0	47.9	140.3
27	Финландия	2.1	37.3	39.8	79.2

Зад нас са Полша с 150.2 км/хил. кв. км, Португалия - 140.3 км/хил. кв. км и Финландия-79.2 км/хил. кв. км. Тази тенденция се е запазила в последните години предвид факта, че и двата параметъра ползвани за изчисляването на този показател нямат почти никакво изменение през анализирания период.

По показателя „средна гъстота/осигуреност/ на населението на страната с РПМ в км/10 хил души, страните членки на ЕС имат следните постижения /таблица № 6/:

Позиция на страната в ЕС	Име на държава	Средна гъстота по видове пътища			
		АМ	Основни	II и III клас	Общо
1	Дания	2.06	5.03	126.61	133.70
2	Естония	0.72	29.05	93.02	122.79
3	Швеция	1.97	14.72	90.53	107.22
средно за ЕС	EU-27	1.31	5.55	29.56	36.42
22	България	0.55	3.89	20.98	25.42
24	Белгия	1.65	11.82	1.26	14.74
25	Полша	0.17	4.69	7.47	12.32
26	Португалия	2.46	5.54	4.15	12.15
27	Холандия	1.57	1.48	4.81	7.87

Най-висока осигуреност в ЕС с национална пътна мрежа има населението на Дания с 133,70 км/10 хил. души. След нея се нарежда Естония с 122.79, а най-ниско е равнище по този показател отчита Холандия – 7.87. България с 25.42 км/10 хил. души осигуреност има постижение по-ниско в сравнение със средното равнище за ЕС, което в 2010 г. е 36.42 км/10 хил. души. Това, отрежда та страната 22 място измежду всички страни членки на ЕС

Това негативно класиране, дори се влошава при оценка по величината на интегралния показател за осигуреност, който включва размера на както на площта, така и на числеността на населението. През 2008 г. по този интегрален показател България има коефициент на осигуреност в размер на 66.7 при средно равнище за ЕС – 122.36. Това отрежда на страната ни класиране на 23 място.

Изчисленият интегрален коефициент за осигуреност на страната ни с обща пътна мрежа, която е сбор от дължините на РПМ и общинските пътища, е в размер на 128.41 и това ни отрежда, последно място в ЕС, а спрямо средно равнище за ЕС, което е 375.92 България отчита разлика като изоставане в

размер на 247.51. Логично ако продължаваме да се топим като численост и не строим нови пътища, и то от вида – РПМ, ще продължаваме да сме на последно места в ЕС по степен на интегрална осигуреност на територията и населението. Постиженията на страната ни по отношение на характеристиката **”състояние на транспортната инфраструктура, като експлоатационни възможности”**, изведено, оценено от гледна точка интересите на потребителите на транспортните услуги - населените места и населението ни дават основание за следните оценки:

Състоянието на националната железопътната мрежа, измерено с показателя „дялово участие на гаровите коловози в общата дължина на железопътната мрежа на страната”, чиято величина през 2010 г за България е 28.0%, при 31.2% през 2007 г., ни дава основание, да присвоим оценките, че по този показател е налице, както влошаване на състояние на националната мрежа спрямо предходни години, така и по-ниско равнище като експлоатационни възможности на страната ни спрямо всички останали, с изключение на Малта и Кипър европейски страни. Обективна оценка за състоянието може да бъде изградена и по съдържанието на редица инфраструктурни елементи, необходими за експлоатационната годност и функциониране на железопътния транспорт, а именно: високи са просрочените необходими ремонти по главните железопътни линии, които през 2010 г. за страната ни са 2340 км, голям е и броя на пресичанията на едно ниво на железопътните линии от пътната мрежа в израза, че има 820 броя прелези, от които 143 броя са неохраняеми, както и че е малък дела дяла на безнаставовия релсов път, чиято величина е 23.6 % от общата разгънатата дължина на мрежата. Величините на посочените показатели определят незадоволително развитие и отреждат последни места на страната ни, като експлоатационно състояние и производствени възможности в сравнение с останалите страни членки на ЕС - 2009 г. /вж. труд №4 и №6/.

В по-голямата си част експлоатационните възможности на железопътната и пътна не отговаря на завишените европейските изисквания, за скорости, осови натоварвания, за извършването на комбинирани превози, за екология и за осигуряването на безопасност и др.

Железопътната инфраструктура на Р. България предоставя скорости на движение, които не отговарят на поетите международни ангажименти за развитие на железопътния транспорт/ средната максимално допустима скорост

по железопътната мрежа, съгласно изградения график за движение на товарните и пътнически влакове в разписанието 2013-2014 г. е 56.4 км.

България притежава РПМ със следната структура от дължини като клас:- автомагистралите са с 2.12% дяловото участие, пътищата клас първи са с 15.31%, пътищата клас втори са с дял - 20.73%, и клас трети с 61.81%. /2009 г./. По този показател България заема едно от последните места в класирането измежду всички страни членки на ЕС.

Информацията за достъпността на населените места и на населението с необходимата транспортна мрежа дават основание да бъдат изведени следните оценки за развитието и състоянието на тази важна оценъчна характеристика.

В България към 01.01.2011 г от всички 5 234 населените места само 683 селища³ притежават привилегията да са и железопътен пункт за спиране. В близките предходни години с такъв статут са били 1141 селища /вж. таблица № 7/.

Населените места на страната ни имат по-малка осигуреност до железопътните услуги в израза, че 7,81 броя селища се обслужват от един железопътен пункт-гара или спирка, докато населените места в Чехия имат постижение по този показател за осигуреност в размер на 2,38 броя селища обслужвани от един железопътен пункт и Полша - 14,09.

³ Всяко населено място и неговото население се нуждаят от транспортно обслужване. За да се реализира е необходимо освен наличието на пътна мрежа по която да се движат съответните транспортни средства - влаковете и автобусите за осъществяването на междуселищните превози и транспортните средства да спират в населените места за да може да се качват желаещите да пътуват, както и да слизат. Логично от тази възможност да са транспортен пункт, в който да спират транспортните средства може да се възползват всички населени места, които като месторазположение се намират в близост до железопътната линия или до шосейния път (логично се счита населеното място е с права да претендира и защитава такива претенции, ако местоположението му е с отдалеченост до 2 км от трасето на съответната пътна мрежа) и на които да е присвоен статут на транспортен пункт за спиране - железопътна гара, железопътна спирка или автогара.

N	Име на държава	Площ хиляди кв км	Население хиляди	жп линии в текущ път – км	жп мрежа км/1000 кв. км	осигуреност на населението км/10 хиляди	Брой населени места на гара	Отдалеченост жп - км
1	България	111	7 607	4 150	37.40	5.46	7.81	6.00
2	Чехия	79	10 468	9 477	120.20	9.05	2.38	3.60
3	Австрия	84	8 355	5 365	64.00	6.42		3.06
4	Полша	313	38 136	19 764	63.20	5.18	14.09	7.40

Източник: Пътеводител на железопътните администрации на страните: България, Австрия, Полша и Чехия и обработка от автора на първичните данни

Сравнението на постижението на България с Чехия показва, че е налице 3,2 пъти по-ниска осигуреност от нея и 1,8 пъти по-висока осигуреност от Полша. Разбира се трябва да бъде отчетено, че Полша в сравнение с България има над 7 пъти повече населени места, а числеността на населението е 5 пъти повече от това на нашата страна. Населените места на страната ни имат достъпност до железопътните пунктове, оценено с необходимото разстояние, което трябва да бъде преодолявано, което да се измерва по величината на отстоянието между гарите и спирките, като в България то е в размер на 6 км, докато Чехия е с постижение по този показател - 3,60 км, Австрия - 3,06 км и Полша - 7,40 км.

Изводът, е че нашата страна има по-ниска осигуреност с брой железопътни гари обслужващи населените места в страната, а за да има достъпност до железопътните услуги има по-голямо като величина разстояние, което всяко едно населено място трябва да преодолява в сравнение с населените места и населението на Австрия и Чехия и е малко в по-добра ситуация спрямо Полша. Не бива да се забравя и факта, че Полша има 2,8 пъти по-голяма от нас територия. Ежегодното намаляване у нас на броя на железопътните гари ще влошава транспортното обслужване на населението по критериите осигуреност и достъпност. Това е неблагоприятна тенденция която се наблюдава през последните 25 години и продължава и през оценявания период 2007 г. – 2010г,

през който общия брой на железопътните гари и спирки непрекъснато намалява от 688 през 2007 г. на 685 през 2008 г и 683 през 2010 г.

Причините за намаляване на броя на населените места, като железопътни пунктове е резултат, както от идеята да се намаляват разходите на железопътните стопански структури, така и на намаляване субсидирането от държавния бюджет. А от загубилите тази привилегия, причината 52 населени места, безвъзвратно да са лишени от благоприятната възможност да бъдат лишени да ползват удобната за тях железопътна услуга, са демонтирането, физическото унищожаване на 259 км действащи железопътни линии, оценени като неефективни и нерентабилни за държавния железопътен превозвач - БДЖ АД.

В случая това разреждане по дължината на железопътната мрежа на броя на гарите и спирките ще носи много сериозно влошаване на социалния климат в страната, защото се утежнява транспортната издръжка на населението. Всеки потребител на железопътни услуги ще увеличи своите разходи на време и логично и на финансови ресурси заради утежняване достъпа му до услугите на този вид транспорт. А това ще засегне всички онези пътници, които са с голям дял, и които са предпочитали железопътния транспорт като най-изгоден за себе, а сега след разреждането на гарите трябва да прибегнат до услугите на други видове транспортни системи, които те досега са пренебрегвали.

Степента на транспортна осигуреност и достъпност до автомобилни/с автобуси и микробуси/, транспортните услуги, които е възможно да бъдат предлагани на населените места в страната и отделните райони на планиране, може обективно да се оценява с показателя **„Брой на населените места, обслужвани от една автогара“**.

Привилегията на този етап да изконсумират тази своя благоприятна възможност имат само 943 населени места разположени по дължината на пътната мрежа-класифицирана като РПМ.

Постижението по този показател на национално ниво за периода 2007-2010 е 5.67 бр. селища /една автогара и се оценява като незадоволително в сравнение с другите европейски страни /вж. труд №6/

В заключение железопътната и шосейно-пътната мрежи с които разполага България в 2010 г. като дължина и осигуреност на своята територия и население в сравнение с постиженията на редица страни и средното равнище

за ЕС, определят че те са с по-ниски величини, което означава, че те по европейските критерии и резултати са незадоволително развити. Тези наши резултати налагат да бъдат коригирани оценките за степен на развитие и на железопътната и на шосейната ни мрежи, представени в основния национален документ за транспорта /вж труд №6/, в които е определено, за България, че: „страната има добре развита като дължина железопътна мрежа” (стр. 24), и ”Наличната пътна инфраструктура е с достатъчна степен на изграденост” (стр. 20). Това е необходимо защото тези оценки имат и особено важно значение и роля за развитието на транспортните системи на регионите;

През 2010 г. България по показателя дължина на републиканската пътна мрежа (РПМ) в ЕС е на седемнадесето място с 19 425 км. Пред нас са редица страни с по-малка територия, но с по-голяма дължина на републиканска (национална) пътна мрежа като Латвия и Литва. Съседните ни страни Румъния и Гърция, които са и основни конкуренти на страната ни за привличането на транзитен автомобилен поток имат пътна мрежа от типа „национална, т.е. републиканска” в много по-голям размер от нас, като Румъния е на седмо място, а Гърция на единадесето;

Класификациите и съдържанието на видовете шосейно-пътна мрежа в България коренно се различават от наблюдаваните и отчитаните структури на пътната мрежа в статистическите наблюдения и отчети на Евростат. Евростат наблюдава други показатели за отчитане развитието и състоянието на основните характеристики на пътната мрежа. Друго е съдържанието и на ползваните сега от България оценъчни показатели за измерване развитието и състоянието на пътищата и железопътни линии като експлоатационна годност.

Всичко изложено дотук показва, освен че транспортната инфраструктура в България не е добре развита спрямо резултатите на другите страни членки на ЕС, както и че е необходимо да се усъвършенства методическия инструментариум, с който да може по-обективно да се измерва развитието, състоянието и различията на пътната и железопътна мрежи в България спрямо европейските критерии, изисквания и челни постижения.

Литература

1. Avramov, P., Ozenka na regionalnata osigurenost I dostypnost na naselenite mesta I naselenieto do transportnata infrastruktura v Bulgaria-systoyanie I nasokiza podobryavane, sp.Novo Znanie, izd.UARDV, Plovdiv, br.3,2013;

2. Kirilova Yana, P.Avramov I dr., Izsledovatelski proekt, Razrabotvane na sozhalno-ikonomicheski analiz za regionalното razvitie na Bulgaria za nujдите na OP Regionalno razvitie za perioda 2014-2020q vazlojitel MRRB;
3. Statistical Pocketbook, EU transport in figures, 2011;
4. Statisticheski godishnik I statisticheski spravochnik, izd.na NSIq 1971 I 2000-2011.
5. Strategia za razvitiето na transportnata sistema na Bulgaria do 2020, izd. MTTS.
6. Евростат; European Road Statistics 2010;