

УНИВЕРСИТЕТ ЗА НАЦИОНАЛНО И СВЕТОВНО СТОПАНСТВО
ФАКУЛТЕТ „УПРАВЛЕНИЕ И АДМИНИСТРАЦИЯ“
КАТЕДРА „РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ“

РАДОСЛАВ СТЕФАНОВ КОСТЕВ

**ЗНАЧЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕН КОРИДОР № 9
ЗА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРИЯ**

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертационен труд за присъждане на образователната и
научна степен „доктор“ по професионално направление
3.7 „Администрация и управление“, научна специалност
„Администрация и управление (регионално развитие)“

Научен ръководител:

доц. д-р Камен Димитров Петров

София

2021

Дисертационният труд е обсъден и насрочен за защита на редовно заседание на катедра „Регионално развитие“ към факултет „Управление и администрация“ на Университет за национално и световно стопанство (УНСС) проведено на 31.03.2021 г.

Състав на научното жури:

1. Доц. д-р Георги Бисеров Николов
2. Доц. д-р Камен Димитров Петров
3. Проф. д-р Галина Георгиева Куртева
4. Доц. дн Петър Борисов Борисов
5. Доц. д-р Теодор Николов Радев

Защитата на дисертационния труд ще се състои на 10 юни 2021 г от 13:00 часа в зала 2032А на Университета за национално и световно стопанство – София (УНСС) на открито заседание на Научното жури, назначено със заповед на Ректора на УНСС.

Материалите по защитата са на разположение на заинтересованите лица в сектор „Научни съвети и конкурси“ (дирекция „Наука“) и на интернет страницата на УНСС (www.unwe.bg).

Автор: Радослав Стефанов Костев

Заглавие: „Значение на транспортен коридор № 9 за регионалното развитие на България“

I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Актуалност и значимост на темата

През последните години регионалното развитие се характеризира с голяма динамика на протичащите явления и процеси, както по отношение на различните сектори в стопанство, така и при формирането на нова структура на социално-икономически отношения в териториалните системи. Налагането на пространствения подход извежда на преден план анализирането и представяне на протичащите процеси и явления в териториален аспект. В допълнение в процеса на глобализация все повече общи фактори имат регионално измерение, наред с процеса на интеграция тече и процесът на регионализация. Така търсенето на глобално взаимодействие доведе до преоткриването на моделите на свързаност между държавите още от древността до наши дни. Този модел на свързаност има териториални измерения чрез международните пътища и трасета обозначени като инфраструктурни коридори. Търсенето на оптимални възможности за преноса на стоки, хора и капитали в планетарното пространство допълнително извежда необходимостта от създаване на модели на свързаност и регионална интеграция, които да отговорят на нуждите на съвременното общество от бързи и надеждни връзки между отделните части на света.

Динамичното развитие на света през XXI извежда на преден план нови проблеми със свързаността и управлението на териториалните системи. Създаването на модел на регионална свързаност между държавите означава създаването на устойчиви стопански и социо-културни връзки, което от своя страна е продиктувано от степента на инфраструктурна осигуреност, достъпност и свързаност на регионите. Инфраструктурните коридори на територията на европейския континент очертават основните търговско-икономически направления, като осигуряват свързаността и достъпността до всички територии на континента и основните геоикономически центрове. В тази посока, авторът приема, че моделирането на коридорите пряко кореспондира с моделирането на регионалното и пространствено развитие.

Опитът за изследване задава необходимостта от разглеждане на политиката за регионално развитие именно през перспективата на субективните възприятия на обществото и факторите, които им въздействат. Това поставя съвсем различна перспектива при изследването на регионалната политика отвъд чисто икономическите ползи и извежда въздействието ѝ върху начина на възприемане на процеса на европейска интеграция и конструиране (преживяване) на европейската идентичност. В

допълнение, навлизането на информационните технологии в управлението през последните десетилетия доведе до нов тип общественно-икономическа структура, породена от информационната революция. Оформя се една съвършено нова, общественно-икономическа структура, която рефлектира върху териториалната организация на протичащите обществени, икономически и урбанизационни процеси. Всичко това предизвиква един нов поглед към значението и ролята на инфраструктурата за развитието на съвременните териториални системи, функционирането на техните елементи и начина им на управление. Именно това обуславя актуалността на избраната тема за настоящето дисертационно изследване.

2. Обект и предмет на изследването

За **обект** на дисертационното изследване се определя трасето на коридор № 9 и влиянието на инфраструктурата върху социално-икономическото и пространствено развитие на непосредствено свързаните от него територии.

Предметът на изследването е развитието на районите за планиране в България, попадащи в обхвата на инфраструктурен коридор № 9.

3. Изследователска теза

Авторът приема, че *съществува връзка и зависимост между изграждането на транспортната инфраструктура по коридор № 9 и социално-икономическото развитие на районите за планиране, през които преминава*. От така формулираната теза произлизат две хипотези за прецизиране на изследването. *Първата хипотеза* твърди, че между количеството на превозените товари и осигуреността от съответния вид и клас транспортна инфраструктура съществуват тесни връзки и зависимости. *Втората хипотеза* твърди, че увеличаването на превозите на товари води до увеличаване в стойностите на основни икономически показатели на районите и областите.

4. Цел и задачи на изследването

Основната цел на дисертационния труд е да се направи оценка и анализ на влиянието на инфраструктурен коридор № 9 върху регионалното развитие и преминаването му през районите за планиране в България.

За постигането на основната цел, автора си поставя следните **изследователски задачи**:

1. Да се разгледат основните теоретични постановки и методологически подходи свързани с инфраструктурата и регионалното

развитие като се допълни и систематизира понятийно-терминологичния апарат и се обоснове теоретичен модел на изследването.

2. Да се извърши пространствена оценка и анализ инфраструктурен коридор № 9 като се направи социално-икономическа характеристика, както и оценка на зоната на гравитация на районите, респективно областите, през които преминава.

3. Да се анализира и оцени връзката между основните статистически регионални показатели спрямо инфраструктурната осигуреност и функционалното геоикономическо развитие на областите и прилежащите им пространствени ареали.

4. Да се очертаят насоки и тенденции за регионалното развитие на инфраструктурен коридор № 9 на регионално, национално и международно ниво.

5. Методологична и теоретична основа на изследването

Методологията на научното изследване прилага специфичния изследователски подход, чиято реализация е основана на философията на единството на анализа и синтеза, почиваща върху методологическата същност на сравнителния анализ, статистическия анализ на данни, мрежовия подход и методите на регионален анализ. Този подход на изследване е онагледен и с картографски подход и позоваване на експертна оценка. Изследователският фокус е в рамките на пространствения подход на три нива – макрониво, мезониво и микрониво. Това извежда на преден план и прилагането на методи, които са съобразени с комплексния характер на предмета и обекта на изследване. Постигането на основната цел и решаването на изследователските задачи е извършено посредством прилагането на системен подход за откриване на причинно-следствени връзки и закономерности. Количественият анализ в дисертационния труд се основава на приложението на съвременни математико-статистически методи и иконометрични модели. В трите глави на дисертационния труд се интегрират индуктивният и дедуктивният метод за построяване на научно знание.

6. Информационна осигуреност на изследването

Основните информационни източници за обезпечаване на настоящото изследване са: трудове на български и чуждестранни автори, стратегически документи, нормативни актове и др. Количествените данни са заимствани от международни, европейски и национални източници като: Световната банка, Евростат, Национален статистически институт и др. За представяне

на данните към изследването са използвани следните програмни продукти: MS Office и IBM SPSS Statistics.

7. Обхват и ограничителна рамка на изследването

Поради всеобхватният характер на избраната тема е необходимо да се определят някои ограничения в обхвата на настоящото изследване. Първото ограничение е в териториалния обхват на изследването, изразяващо се в обсега на районите и областите, през които преминава направлението на коридор № 9. Това предоставя възможност за разглеждане и сравняване на ефектите, които създава върху прилежащите на коридора територии, не само в границите на България, но и извън нея. Основният фокус е върху регионалното социално-икономическо и пространствено развитие на България и ефектите, които инфраструктурата по коридор № 9 създава. На второ място е времевото ограничение, като изследването се фокусира върху седем годишен период. Количествените данни са за периода 2013-2020 г.

II. СТРУКТУРА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Изследването е в общ обем от 207 страници, структурирани в увод, три глави, заключение, използвана литература и приложения. Към дисертационния труд е добавен списък с използвани съкращения и списък с описание на включените таблици и фигури. В съдържателно отношение дисертацията е структурирана по следния начин:

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ В ТЕКСТА СЪКРАЩЕНИЯ

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ И ФИГУРИТЕ

УВОД

ПЪРВА ГЛАВА

ТЕОРЕТИЧНИ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИ ПОДХОДИ КЪМ ИНФРАСТРУКТУРАТА И РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ

1.1. Понятиен и методологически подход към пространственото развитие, инфраструктурата и моделирането на регионалното развитие.

1.2. Значение и обусловеност на инфраструктурата за регионалното развитие.

1.3. Европейска рамка на регионално развитие през призмата на инфраструктурните коридори.

ВТОРА ГЛАВА

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА ИНФРАСТРУКТУРЕН КОРИДОР № 9

2.1 Характеристика и пространствено разположение на инфраструктурен коридор № 9.

2.2 Социално-икономическа характеристика на зоната на гравитация на коридор № 9.

2.3 Анализ и оценка на влияние на инфраструктурен коридор № 9 върху регионалното развитие.

ТРЕТА ГЛАВА

ТЕНДЕНЦИИ ЗА УПРАВЛЕНИЕТО И РАЗВИТИЕТО НА ИНФРАСТРУКТУРЕН КОРИДОР № 9 И ЗНАЧЕНИЕТО МУ ЗА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРИЯ

3.1 Геоикономически предизвикателства при изграждането на транспортния коридор № 9 за трансграничното сътрудничество и регионалната свързаност в направление Север-Юг.

3.2 Насърчаване на социално-икономическото развитие чрез изграждането на инфраструктурни обекти и прилагане на екологични политики в прилежащите зони на коридор № 9 в Р. България.

3.3 Формиране на агломерационни ареали и технологични зони с мрежи от ново поколение в рамките на инфраструктурен коридор № 9 като центрове за регионално развитие.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА

ПРИЛОЖЕНИЯ

III. СИНТЕЗИРАНО ИЗЛОЖЕНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

УВОД

В уводната част на дисертационния труд е изяснена и аргументирана актуалността и значимостта на темата на изследването и е мотивиран нейният избор. Изведени са основната цел и изследователските задачи и са определени обекта и предмета на научното търсене. Формулирани са основната теза и две работни хипотези, като е възприета методология и информационно осигуряване на анализа. Синтезирано е проследен изследователският път на дисертационния труд, ограничен от изведените лимитиращи условия, и какви са търсенията в теоретико-методологическата и научно-приложна перспектива.

ПЪРВА ГЛАВА: ТЕОРЕТИЧНИ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИ ПОДХОДИ КЪМ ИНФРАСТРУКТУРАТА И РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ

Първа глава на дисертационния труд следва класическата теоретико-методологична схема за характеризирание и анализ на фундаментални дефиниции в сферата на инфраструктурата и регионалното развитие.

1.1. Понятиен и методологически подход към пространственото развитие, инфраструктурата и моделирането на регионалното развитие.

В първият параграф на първа глава е заложено изясняването на понятийно-терминологичния апарат на изследването. Досегашната изследователска практика налага методологически подход с преобладаващ фокус върху регионалната икономика и изясняване на проблемите с отрасловата насоченост на социално-икономическото развитие в съответните териториални единици. Рамката на регионалното развитие изисква допълване на понятийния апарат с цел създаване на методологическа прецизност при оценката, анализирането и улавяне на тенденциите в пространственото развитие. В новият модел на развитие на света, свързан с отварянето на границите, търсене на модела на кохезия и свързаност налага допълване и оптимизиране на понятийно-терминологичния апарат за изследване на процесите и явленията.

Управлението в пространствен и териториален план извежда фокуса на анализ и оценка върху протичащите икономически и обществени процеси. Това определя необходимостта да бъде прилаган пространствено-териториален подход. Той налага извеждането на закономерностите и интензитета на протичащите процеси в големи пространства на базата на функционалната интензивност на процесите на регионално развитие. Подобен фокус на изследване поставя на преден план гравитационният потенциал на инфраструктурни коридори като фактори, влияещи върху моделите на свързаност в Европейското икономическо пространство. Този цялостен процес на свързаност, базиран на транспортните коридори създава условия за взаимодействие на териториалните системи от различен ранг, чрез реализация на серия от политики за регионално развитие. Този подход има задача да определи интензитета на постигане на отчетливо ниво на териториална свързаност и регионален социално-икономически потенциал на пространствените ареали от различен ранг и таксон.

За изясняване и допълване на понятийния апарат са разгледани възгледите на редица автори и изследователи. В резултат на което е направено обобщение за понятия и категории, имащи отношение към темата на дисертационното изследване. Специално внимание е отделено на

понятия като „пространство“ „инфраструктурен коридор“, „еврокоридор“, „инфраструктура“, „регион“, „регионално развитие“ и други.

Направеният теоретико-методологически анализ извежда на преден план процеси като регионализация, интеграция, специализация и координация, които представят функционалната подреденост на териториалните системи в пространството. В чисто регионален аспект е изведена функционалната свързаност и закономерностите на формирания гравитационен модел на взаимодействие и управление. Обоснована е необходимостта от оценка и анализ на протичащите процеси в териториалните системи и тяхното взаимодействие по отношение на тяхната пространствена свързаност и ефективно управление. Допълнена е теоретичната рамка с еволюционната парадигма за развитие на отделната територия. В иновативен порядък е заявен в перспектива опитът за проектиране на моделите, базирани на изграждането на „интелигентни“ региони, което обуславя и развитието на процесите на свързаност и инфраструктурна осигуреност при пространственото развитие.

1.2. Значение и обусловеност на инфраструктурата за регионалното развитие.

Предложен е фокус на изследването, който извежда инфраструктурата като базово понятие за постигане на целите на регионалното развитие. Чрез обосноваване на ролята и значението на икономическата парадигма върху развитието и значението на инфраструктурата, изследването се фокусира върху модела на териториална организация на производството, разделението на труда и неговото пространствено измерение. Това налага виждането, че инфраструктурата има важна роля за модела на свързаност и достъпност, което я свързва с регионалното развитие. Това в определена степен спомага за развитието на материалното производство, засилване комплексната на териториалните системи и демографската структура на населените места.

Представена е концептуална рамка за рационалното териториално разположение на производителните сили и трудовите ресурси, както и значението на разположението на инфраструктурните елементи. Обусловена е необходимостта от модернизиране на инфраструктурата като съществен фактор за протичане на социално-икономическите процеси и явления в отделните територии. Техническата инфраструктура създава функционалната връзка между всички отрасли и териториалните и производствени структури. Тя благоприятства процеса на възпроизводство на материални блага, както и непрекъснатостта между производството и потреблението. Тази непрекъснатост се осигурява чрез транспортирането, съхраняването и разпределението на материалните блага и ресурси, а също

и възможността за обмен на информация. Обосновава се виждането, че транспортната инфраструктура, като основна подсистема на техническата инфраструктура, има изявен интегрален характер, от една страна обслужва потребностите на стопанството – изпълнява икономическа функция, а от друга спомага за обслужване на населението, придвижването на работната сила, придвижването до различни обекти, населени места и територии – изпълнява социални функции. След необходимата аргументация се налага виждането, че понятията „инфраструктурен коридор“ и „транспортен коридор“ са съотносими. Това е важна констатация, която извежда синонимния характер на понятията, които или се допълват взаимно, или обозначават общи явления и процеси. В допълнение необходимо е да се отчита географският генезис на транспортната инфраструктура, изразяващ се в преодоляването на пространството и инфраструктурното натоварване на територията. Приема се, че съвременната транспортна инфраструктурна мрежа силно наподобява хронологически развитието на света от древността до наши дни. Още повече, че съвременната интерпретация на пространственото развитие се аргументира с изграждането на инфраструктурни коридори. На практика тези транспортни модели на свързаност осигуряват моделите на функциониране на социално-икономическите системи от по-ново време, които функционират на базата на изградените основни транспортни направления между отделните населени места. Определянето на коридорните трасета е на база на основните транспортни и търговски направления в пространството. Така ролята на инфраструктурните коридори има и своето пространствено измерение. Коридорите и прилежащата им инфраструктура създават една инфраструктурна мрежа, осигуряваща устойчиви паралелно-меридионални пространствени връзки, посредством максимално покриване и равномерно разпределение на инфраструктурните елементи по територията.

Авторът възприема, че степента на изграденост на инфраструктурните коридори и прилежащата им инфраструктура определят степента на натоварване и използване на територията. Поради тази причина е необходимо да се приложи мрежови подход при изграждането на инфраструктурните елементи и развитието на коридорите, както и при оценката на степента на използване на територията и нейния потенциал. Отчитайки и териториалният характер на разположение на инфраструктурните елементи, инфраструктурните коридори създават свързаност между различните нива на йерархичната териториална система, посредством инфраструктурни връзки.

Преминавайки през основните икономически и урбанистични центрове от различните териториални нива, инфраструктурните коридори

създават **зона на гравитация** по направлението на коридора, посредством второстепенните инфраструктурни връзки. Така инфраструктурните коридори, освен тяхното социално-икономическо измерение, оказват своето влияние и при определянето на пространствената структура на населените места и селищната мрежа.

1.3. Европейска рамка на регионално развитие през призмата на инфраструктурните коридори.

Третият параграф оценява теоретичната обусловеност на провежданите общоевропейски политики за регионално развитие, както и създаването на модели на свързаност и интеграция, отчитайки влиянието на инфраструктурните коридори. Това предопределя и необходимостта от разглеждането на европейската територия като голямо пространство, което се нуждае от регионална свързаност във връзка със засилването на икономическото, социалното и териториалното сближаване. Констатира се, че в общоевропейското пространство се очертават значими регионални различия и дисбаланси. Обосновани и изведени са причините за очертаващите се контрасти в развитието на европейските територии по отношение на социално-икономическото развитие. Направена е оценка на фактори от различен ранг и йерархия. На практика регионалните проблеми налагат необходимостта от провеждане на политика, насочена към подобряване на свързаността и условията за живот и дейност на териториалните общности, както и развитие на еврорегионите. Изведена е философията на регионалната политика, която е призвана да се фокусира върху преодоляването на пречките за намаляване на различията и сближаването на регионите на територията на Европейския съюз (ЕС). Приема се, че значителна част от дефицитите на регионалното развитие, могат да бъдат преодоляни чрез подобряване на достъпността и свързаността на териториите на европейския континент. ЕС прилага идеята за установяването и развитието на транс европейски мрежи, които да бъдат реализирани, както в областта на транспорта, така и по отношение на далекосъобщенията и енергийната инфраструктура. Създаване на единна трансевропейска инфраструктурна мрежа се приема като условие за намаляване на регионалните диспропорции, свързване на периферните и слаборазвитите региони с централните региони на ЕС. Аргументира се позицията, че инфраструктурните коридори ще спомогнат за ускоряване на социално-икономическото развитие и интеграция на регионите.

Необходимостта от изграждането на транспортни системи, базирани на инфраструктурните коридори е диалог на срещата на европейските транспортни министри на остров Крит през 1994 година. Процесът е завършен на третата общоевропейска транспортна конференция в Хелзинки

през 1997 г., когато се приемат окончателно 10 общоевропейски транспортни коридора и политиката за създаване на Трансевропейските инфраструктурни мрежи (TENs).

Необходимостта от изграждането на инфраструктурните коридори пряко кореспондира с виждането на Европейския съюз за реализация на нова обща политика „Механизъм за свързване на Европа“. Чрез реализацията на тази политика се очаква отделните държави да приведат фокусът на техните политики за регионално развитие към серия от проекти, с цел изграждането на трансевропейските инфраструктурни мрежи.

Провеждането на иновативни политики и налагане на интелигентни системи за управление на регионите фактически е опитът на Европейския съюз да изгради устойчив модел на регионална свързаност. Инфраструктурните коридори формират една рамка на териториално развитие, основаваща се на системни връзки в пространството и възможностите, които създават инфраструктурните мрежи за подобряване на социално-икономическото развитие на обществото. По този начин коридорите стават съставна част от европейската система на регионално развитие, националната и регионалната системи, посредством връзките, които създават на всички йерархични нива.

Основни изводи от първа глава:

- ✓ Направеният литературен обзор и синтезирането на основни понятия и категории в такъв тип регионални изследвания дава основание да се твърди, че инфраструктурата има основна роля за функционирането и еволюцията на териториалните системи.
- ✓ Взаимодействието и свързаността на териториалните системи от различен ранг се осъществява от транспортно-търговските направления, посредством инфраструктурни връзки – инфраструктурни коридори.
- ✓ Инфраструктурните коридори, освен тяхното социално-икономическо измерение, придобиват и голямо значение при определянето на пространствената структура на селищата и селищната мрежа.
- ✓ Изграждането на инфраструктурните коридори на европейския континент кореспондира с реализирането на европейската регионална политика, целяща икономическо, социално и териториално сближаване, чрез подобряване свързаността на периферните територии и намаляване на регионалните различия.

ВТОРА ГЛАВА: АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА ИНФРАСТРУКТУРЕН КОРИДОР № 9

Втора глава на дисертационния труд е посветена на анализа и оценката на инфраструктурен коридор № 9 и неговото значение за социално-икономическото развитие на териториите и регионите, попадащи в обхвата му.

2.1 Характеристика и пространствено разположение на инфраструктурен коридор № 9.

Първият параграф на втора глава акцентира върху пространственото разположение на инфраструктурен коридор № 9 и неговите основни характеристики. Фокусът на анализа е насочен към пространственото разположение на инфраструктурните системи от гледна точка на тяхното значение в наднационален аспект. Чрез оценка и анализ на географското положение на Балканския полуостров и България се извежда на преден план функционалната свързаност на Европа с Близкия Изток, Азия и Африка чрез инфраструктурните коридори. Още повече, че през Югоизточна Европа преминават шест от десетте европейски транспортни коридори с № 4, 5, 7, 8, 9 и 10. През територията на България не преминава трасето само на коридор № 5, а останалите ни правят естествен мост между Европа, Близкия изток и Азия. На тази основа е направен преглед на пространствените връзки на България, които се осъществяват от преминаващите през територията ѝ транспортни коридори, както и връзките между самите коридори.

Транспортен коридор № 9 води началото си от финландската столица Хелзинки, която е най-големият пристанищен град във Финландия, разположен на Финския залив, част от Балтийско море. Градът има изключително важни икономически функции, тъй като по-голямата част от вноса и износа на Финландия по различни направления, преминават през него. На юг трасето на коридора продължава в посока Санкт Петербург и влиза в териториалните граници на Русия, като минава през Выборг. Санкт Петербург е разположен в северозападната част на Русия, на Финския залив на Балтийско море. Градът има важно икономическо и културно-историческо значение, като е определен за един от трите града с федерално значение в Русия и е административен център на Северозападния федерален окръг. По своето направление на юг, след Санкт Петербург, коридор № 9 се разклонява в посока гр. Псков и от там навлиза в териториалните граници на Беларус, като преминава през градовете Витебск и Гомел. Другото разклонение на коридора е в посока Москва. Москва се намира в централната част на Европейска Русия. С население над 12 милиона души той е вторият по големина град в Европа и едно от основните политически,

икономически, културни и научни средища. Поради своето географско положение градът се явява „порта“ между Европа и Азия, което обуславя и неговото транспортно значение като мултимодален център.

На територията на Беларус, при гр. Гомел, основното трасе на коридора се свързва двете разклонения в посока Минск (където отново се пресича с коридор № 2) – Вилнюс – Клайпеда (Литва) и Калининград (Русия). Последните два града са пристанищни, разположени на бреговете на Балтийско море. Те осъществяват морски транспорти връзки в северната част на континента, предимно по направленията на северните пристанищни градове Гдиня, Гданск (Полша), Малмьо (Швеция), Копенхаген (Дания), Рощок (Германия) и др. Калининград се свързва и чрез железопътна линия, по направлението на коридора с Вилнюс, Минск, Гомел, Киев и Москва.

На територията на Литва, при столичния град Вилнюс и гр. Клайпеда, коридор № 9 се пресича с коридор № 1 (Хелзинки – Талин – Рига – Вилнюс – Варшава), а при Калининград, в посока Гданск, с коридор № 6 (Гданск – Катовице – Жилина). Двата коридора № 1 и № 6 са успоредни на коридор № 9 и осъществяват меридионалната връзка север-юг в Централна Европа.

Продължавайки по направлението си, на юг от гр. Гомел, коридор № 9 навлиза в териториалните граници на Украйна и преминава през столицата Киев. Там той се свързва със своя клон, идващ от Москва. Киев е разположен на р. Днепър и със своето географско положение има значима транспортно-търговска роля по направленията север-юг в Източна Европа и изток-запад, сухопътна връзка Европа – Кавказко-Каспийския регион и Близкия и Средния Изток. На територията на града, коридор № 9 се свързва с коридорите № 3 – посока Западна Европа и № 5 – връзка с Апенинския полуостров и така нар. Западни Балкани.

След Киев трасето на коридор № 9 продължава на юг към молдовската столица Кишинев, като при градчето Любашевка се разклонява с клон към Одеса. Одеса е пристанищен град, разположен на северния бряг на Черно море. Градът има важно транспортно, икономическо и културно-историческо значение.

Общоевропейският транспортен коридор № 9 е единственият, от мрежата общоевропейски коридори, чието направление преминава през Молдова. Той определя основните транспортни направления на страната и осигурява излаза ѝ на море. Коридорът преминава през столичния град и икономическият център Кишинев и се превръща в основен фактор за социално-икономическото развитие на страната.

След Кишинев направлението на коридора продължава към румънската столица Букурещ, като преминава източно от Карпатската планинска система. Букурещ е основният икономически и урбанизационен

център на Румъния, като на територията на града, коридор № 9 се пресича с разклонението на коридор № 4 (Будапеща – Букурещ - Констанца).

След Букурещ, трасето на коридор № 9 продължава през град Гюргево и от там навлиза в границите на България.

На българска територия коридорът започва от гр. Русе и продължава в посока южната граница по направлението на международен път Е85 (част от Европейската пътна мрежа). След като премине прохода Маказа, инфраструктурен коридор № 9 навлиза в гръцката административна област Източна Македония и Тракия. При град Комотини се свързва с основното направление в Северна Гърция, паралелната връзка адриатическото пристанище Игуменица – Солун – Кавала – Александруполис – посока Турция. След Комотини, трасето на коридора достига крайната си точка – егейското пристанище Александруполис.

На територията на България, трасето на коридора преминава през основните икономически и урбанистични центрове в посока север-юг, в централната част на страната, създавайки пространствена свързаност на градовете от различен ранг. Коридорът свързва урбанистичните центрове от *Главната Централна ос „север-юг“* – Русе, Велико Търново, Габрово, Стара Загора, Хасково и Кърджали.

Пространственото разположение на транспортен коридор № 9 определя неговото значимо влияние за развитието на икономиките на централно и източноевропейските страни. Той е най-късият и удобен път от Балтийско до Егейско море и осигурява рационални транспортни връзки между Прибалтика и Средиземноморието. Коридорът създава възможност за осигуряване по-бърз достъп на страните от Централна и Източна Европа до егейските и черноморските пристанища, от там Средиземно море, на юг и до бреговете на Балтийско море на север, отколкото използването на сега наличната транспортна инфраструктура.

2.2 Социално-икономическа характеристика на зоната на гравитация на коридор № 9.

В параграф втори акцентът е върху състоянието на прилежащите на коридора територии. Направена е социално-икономическа характеристика и анализ на степента на свързаност и осигуреност от транспортна инфраструктура на районите и областите в България, имащи отношение към направлението на коридор № 9.

Пространствената конфигурация на европейските транспортни коридори създава благоприятни условия за подобряването на свързаността на регионите и тяхното социално-икономическо развитие. Прилежащата им широкообхватна транспортна мрежа води до постигане на значителен социален и икономически ефект за териториите по протежението на

коридорите. Общоевропейските транспортни коридори са главна предпоставка за формиране на основни пространствено-урбанистични оси на развитие на европейския континент. Поради своето пространствено разположение, меридионалната връзка, осигуряваща транспортния коридор № 9, създава основна пространствено-урбанистична ос на развитие в посока север-юг в Източна Европа и на територията на България. Пресичайки територията на страната и преминавайки през оформилата се пространствено-урбанистична ос на развитие, коридор № 9 и основните градски центрове, разположени по неговото направление, имат изключително голямо въздействие върху социално-икономическото развитие, не само на градските, но и на прилежащите им селски територии, посредством пространствено-гравитационният потенциал, който създава.

Направлението на коридор № 9 преминава през три района за планиране на територията на България и оформилите се основни градски центрове на територията на тези райони – Северен централен, Югоизточен и Южен централен район.

Коридор № 9 пресича територията на Северния централен район (СЦР) за планиране, обхващащ пет области в територията между Стара планина и река Дунав – Велико Търново, Габрово, Разград, Русе и Силистра, като в състава на района влизат 36 общини, с обща площ от 14974 км².

Социално-икономическата характеристика на СЦР показва, че на територията на района е концентрирано 11,2% от общото население на страната. Разпределението на населението по територията на СЦР е неравномерно, като най-голям дял от населението на района има областите Велико Търново и Русе, като в област Русе се намира и най-големият урбанистичен център в района град Русе. Друг важен урбанистичен център е град Велико Търново. Оценката и анализът показват, че населението по областите в СЦР е пропорционално на икономическото им развитие. СЦР генерира 7,7% от БВП на България, което е далеч под средните стойности, като най-голям дял имат областите Велико Търново и Русе, следвани от област Габрово. Впечатление прави състоянието на работната сила в областите Русе и Велико Търново, чиито центрове са се обособили като основни икономически ядра. На територията на двете области се разпределя 61% от количеството на работната сила на района. Осигуреността на СЦР от различни видове транспорта инфраструктура е относително добра. Най-добре осигурени от пътна и железопътна инфраструктура са областите Велико Търново и Русе, следвани от област Габрово. На територията на СЦР функционират няколко пристанища, които са с регионално, национално и наднационално значение. Транспортната свързаност Русе-Велико Търново има много висока степен на териториална концентрация и

наситеност на транспортната инфраструктура за сметка на периферни населени места гравитиращи около тях и по протежението на коридора, които биха способствали тяхното изтеглящо икономическо развитие.

В Южна България трасето на инфраструктурен коридор № 9 навлиза в Югоизточния район за планиране, включващ 4 области: Бургас, Сливен, Стара Загора и Ямбол с общо 33 общини. Социално-икономическата характеристика на Югоизточния район за планиране показва, че на територията на района е концентрирано 14,74% от населението на страната към 2019 година. Разпределението на населението на територията на района също е неравномерно. Най-голямата по брой население област е Бургас 40% от населението на района, следвана от Стара Загора 31%, Сливен с 18% и най-малък е дялът на населението на област Ямбол – 11%.

Югоизточният район произвежда 12% от БВП и БДС на България. Област Стара Загора генерира 41% от БВП на ЮИР, следвана от област Бургас с 39%. Сериозно е изоставането по този показател на областите Сливен и Ямбол. Най-голям е дялът на икономически активното население 15 – 64 години в област Стара Загора 75,7%, като за периода 2016 – 2019 г. се забелязва ръст с 10,7 процентни пункта. Това показва добро социално-икономическо състояние на областта и създава възможност за изтеглящо развитие на периферните територии. Югоизточният район се характеризира с добра транспортна инфраструктурна осигуреност и свързаност на транспортната мрежа с тази на съседна Турция, посредством два ГКПП. Това благоприятства по-добрата свързаност със съседните на него райони и създава възможност за развитие на трансграничното сътрудничество в района. Най-добре осигурени от пътна и железопътна инфраструктура са областите Стара Загора и Бургас. Транспортно-географското положение на гр. Стара Загора го определят като основен транспортен възел, с голямо транспортно и икономическо значение за Южна България. Пространствено-гравитационният потенциал на Стара Загора благоприятства изтеглящото социално-икономическо развитие, не само по отношение на областите от района Сливен и Ямбол, но и на територии на юг по трасето на коридора от съседния Южен централен район. Така Стара Загора придобива функции на основен урбанистичен и икономически център, балансиращ пространственото развитие в Южна България по отношение на центровете Пловдив и Бургас.

Продължавайки на юг, трасето на коридор № 9 навлиза в Южния централен район и преминава през областните градове Хасково и Кърджали. Социално-икономическата характеристика на района показва, че на територията на ЮЦР живее 20% от населението на страната, а степента на урбанизация е 67,55%, което под средната за страната.

Разпределението на населението в района е относително неравномерно, като близо половината е съсредоточено на територията на област Пловдив. В областите, попадащи в обхвата на коридора – Кърджали и Хасково, броят на населението е съответно 11% и 16% от населението на района. Най-голям брой населени места има в област Кърджали – 471, от които 5 са градове и 7 общини, което показва нейния „селски“ профил. Около 28% от населението на областта е концентрирано в областния център град Кърджали, което представлява близо 70% от градското население. Така гр. Кърджали се е оформил като основен урбанистичен център, имащ допълваща и организираща развитието роля на периферните селски територии.

Динамиката на населението в областните центрове от СЦР за периода 2010-2019 г. също показва относително стабилна демографска ситуация, с умерени темпове на демографско свиване. Основните показатели за работната сила в ЮЦР показва относително стабилни нива за състоянието на пазара на труда. Работната сила е около 56% от общото население на района, като делът на заетите е 97%, което е над средните стойности за страната. Най-голям е делът на заетите в област Пловдив, което е показателно и за нейната степен на социално-икономическо развитие.

Социално-икономическата характеристика на областите от ЮЦР показва оформилата се пространствена ос на развитие в посока запад-изток в северната част на района, с ясно изразен икономически център Пловдив. Това обуславя и необходимостта от провеждане на политики за регионално развитие, които да засилят гравитационните потенциал на градовете Хасково и Кърджали. Град Хасково разполага с добър демографски и социално-икономически профил, като може да бъде характеризиран като балансиращ и допълващ развитието център по отношение на градовете Пловдив и Стара Загора.

По трасето на коридора е предвидена връзката на националните газопреносни мрежи между България и Гърция, но тръбопроводното трасе все още не е изградено. Трасето е част от Приоритетен коридор за междусистемни газопроводи север-юг в Централна Източна и Югоизточна Европа (NSI East Gas).

На тази основа авторът приема, че изграждането на основното трасе на коридор № 9, както и усъвършенстването и развитието на широко обхватната транспортна инфраструктура би повлияло позитивно вътрешнорегионалната и междурегионалната свързаност. Всичко това е предпоставка за интегриране на периферните територии и възможност за подобряване на трансграничното сътрудничество и икономически връзки с Гърция.

2.3 Анализ и оценка на влияние на инфраструктурен коридор № 9 върху регионалното развитие.

В трети параграф на втора глава авторът опитва да анализира и оцени влиянието на инфраструктурен коридор № 9 върху развитието на прилежащите му територии. Пространственият анализ на социално-икономическата характеристика на градовете и прилежащите им територии по направлението на инфраструктурен коридор № 9 показва различните темпове на регионално развитие. Урбанизираните ареали в рамките на коридора имат своята регионална фокусираност. В допълнение състоянието на населените места (градове), прилежащи на коридора се обуславя от степента им на свързаност и ефективност. Важна е тяхната адаптивност и модел на развитие по отношение на социалната, икономическата и транспортната инфраструктура, както и ниво на благоустройство. Този подход дава основание да се твърди, че инфраструктурната осигуреност на отделната територия е един от основните фактори, чрез който може да се определи и оцени цялостното натоварване и степен на използване на дадена територия и развитието на човешкия капитал. В тази посока, изграждането на коридор № 9 за България може да има силно геоикономическо значение. Неговото изграждане ще се отрази положително главно върху социално-икономическото развитие на градовете и териториите през които преминава при условие, че инфраструктурната му свързаност извежда на преден потенциал на населените места, които са част от него. Фактически пространствения ареалитет на Коридор № 9 може да зададе необходимия гравитационен модел на развитие, чрез постигане на регионална икономическа ефективност на прилежащите му територии в линеен паралелен и меридионален план.

Оценката и анализа на възможностите за развитие на коридора изисква фокусът да се насочи към спецификата на българските населени места, като фокусът се съсредоточи върху основните градски центрове с регионално и национално значение. В рамките на тези населени места са се обособили икономически райони, които имат по-голямо пространствено значение, надхвърлящо административно-териториалните граници на областите и общините.



Фигура: Икономически центрове в България

Източник: Институт за пазарна икономика, активна на <https://ime.bg/bg/articles/ikonomieskite-centrove-v-bylgariya/>

Разглеждайки така оформилите се икономически центрове се забелязва тяхното разпределение в националното пространство по основните транспортни направления, осъществяващи връзката запад-изток в северната и южната част на страната, т.е. свързват икономическите центрове от Северна и Южна България с най-големия център София. Впечатление прави разпределението на икономическите центрове по основните транспортни направления в България, като непосредствено през тях преминават основни трасета на трансевропейската транспортна мрежа, които имат по-голяма степен на изграденост. От регионално икономическа гледна точка, формираните около коридор № 9 градски центрове са обособили икономически райони, които в повечето случаи надхвърлят административно-териториалните граници на областите и общините, основани изцяло на естествените икономически процеси. По направлението на Коридор № 9 се е оформила основна меридионална пространствено-урбанистична и икономическа ос на развитие. Поради тази причина установяването на връзка между нивото на социално-икономическо развитие на районите и областите, и осигуреността им от съответната транспортна инфраструктура е разделено на два етапа.

Първият етап цели доказването на връзки и зависимости между: количеството на превозите и наличието на подходящата транспортна инфраструктура на национално ниво. *Вторият етап* цели да докаже и измери връзката между количеството на превозите и ефекта им върху икономическото развитие на България. Анализът включва данните за международните превози (включително транзитните превози) и БВП на

страната за периода 2013 – 2018 г. За доказването на връзка и зависимост е използван регресионен анализ, реализиран чрез програмен продукт за статистически анализи IBM – SPSS Statistics. От реализиране на функциите в SPSS, авторът констатира, че:

Нито един от регресионните модели не обяснява връзката на международните превози от железопътния транспорт и дължината на железопътната мрежа. Това може да се обуславя от факта, че количеството превозени товари от жп транспорта има ниски стойности и слабата свързаност на железопътната мрежа с тази на съседните страни.

Количеството на превозените товари от и към България, включително международните транзитни превози от автомобилния транспорт, са в пряка зависимост с наличието на подходяща пътна инфраструктура по територията на България, що се отнася до осигуреността от автомагистрала и първокласни пътища, които са с най-голямо икономическо значение.

От реализирането на второто условие се констатира, че количеството на превозените товари, външна търговия на България и транзитни превози през нейната територия, влияе върху икономическото развитие на страната - с увеличаване на товарите се увеличават стойностите на БВП на България. На тази основа авторът твърди, че изграждането (на автомагистрала и високоскоростни пътища) и усъвършенстването на пътната инфраструктура на територията на България ще увеличи превоза на товари, което от своя страна ще рефлектира положително върху икономическото ѝ развитие.

След така доказаните връзки и зависимости между международните превози, осигуреността от съответния вид и клас транспортна инфраструктура и БВП на България, авторът фокусира анализът на регионално/областно ниво. Авторът изразява позиция, че между вътрешните превози по региони (техният експорт и импорт на товари) и БВП на областите съществува връзка и зависимост, като за целта отново е използван регресионен анализ, реализиран чрез IBM – SPSS Statistics.

На тази основа, авторът констатира, че количеството на превозените товари от и към съответния регион/област (експорта и импорта на товари) се отразява върху благосъстоянието на областите и тяхното социално-икономическо развитие. Така за нормалното протичане на търговско-икономическите процеси е необходимо наличието на подходяща транспортна инфраструктура, която да осигурява надеждното и безпроблемно осъществяване на търговските и логистични дейности. Осигуреността с подходяща транспортна инфраструктура влияе върху социално-икономическото развитие на районите и областите. Всичко това дава основание да се заключи, че изграждането на инфраструктурата по коридор № 9, съобразена със съвременните изисквания за мултимодален

коридор, ще подобри свързаността на териториите, ще подобри икономическите връзки и достъпа до пазари и ще засили интеграционните процеси, което ще рефлектира върху социално-икономическото състояние на районите, през които преминава.

Географското положение на България и пълноправното членство в ЕС създават благоприятни възможности за нейното геоикономическо развитие и засилване ролята ѝ в международните отношения. Освен силните страни и възможностите, които се разкриват пред страната е необходимо да се изведат и нейните слаби страни – вътрешни условия, които намаляват нейната конкурентоспособност и възможните заплахи – външни условия, които биха въздействали негативно върху нейното развитие. За тази цел е използван SWOT – анализ, който е широко разпространена техника в стратегическото управление. SWOT – анализът е разработен на база на направените анализи за пространственото разположение на инфраструктурен коридор № 9, както и социално-икономическата характеристика на райони и инфраструктурната им осигуреност.

Основни изводи от втора глава:

- ✓ Пространствената характеристика на инфраструктурен коридор № 9 му придава голямо значение по отношение на възможностите за подобряване на пространствената организация на транспортно-търговските, социално-икономическите и урбанизационните процеси в Централна и Източна Европа, което способства сътрудничеството и интеграцията на прилежащите му региони.
- ✓ Социално-икономическата характеристика на районите за планиране, попадащи в обхвата на коридора, показва изразените регионални различия, оформилите се оси на развитие във вътрешнорегионален план и основните урбанистични и икономически градски центрове.
- ✓ Осигуреността на районите и областите от съответния вид и клас транспортна инфраструктура е в пряка зависимост с осъществяването на транспортно-търговските и логистични процеси на тяхната територия, което рефлектира върху тяхното социално-икономическо развитие.
- ✓ Инфраструктурен коридор № 9 способства пространствената организация на икономическите дейности и свързаността на икономическите и урбанизационни центрове в посока север-юг, в централната част на страната, което е предпоставка за изтеглящо социално-икономическо развитие на районите и областите, попадащи в обхвата му.

ТРЕТА ГЛАВА: ТЕНДЕНЦИИ ЗА УПРАВЛЕНИЕТО И РАЗВИТИЕТО НА ИНФРАСТРУКТУРЕН КОРИДОР № 9 И ЗНАЧЕНИЕТО МУ ЗА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРИЯ

В трета глава на дисертационния труд се разглеждат перспективите и тенденциите за управлението и развитието на инфраструктурен коридор № 9 и възможностите, които разкрива за подобряване на регионалното развитие на България. Застъпени са ролята и значението на коридора за подобряване на сътрудничеството и интеграцията на регионите, непосредствено свързани от него и пространственото развитие на основните техни центрове.

3.1 Геоикономически предизвикателства при изграждането на транспортния коридор № 9 за трансграничното сътрудничество и регионалната свързаност в направление Север-Юг.

В първи параграф от трета глава са изведени основни геоикономически предизвикателства пред България при изграждането на коридор № 9 и възможностите за подобряване на трансграничното сътрудничество и регионалната свързаност, както и значението му за пространствената структура на развитие на европейския континент.

В пространствено отношение Югоизточна Европа се нуждае от подобряване на надеждността на инфраструктурната си осигуреност. Това ще създаде условия за подобряване на транзитните услуги и преноса на товари, което ще бъде от съществено значение за подобряване на регионалната икономика в тази част от Европа. Можем да отбележим, че страните в Югоизточната част на Европа имат много сходна динамика на развитие по отношение на логистиката и инфраструктурната осигуреност.

Отчитайки силните и слабите страни на България и възможностите и заплахите, е направена съпоставка на няколко страни от Югоизточна Европа, като е взет Индекс на логистична ефективност – LPI, създаден от Световната банка (стойностите са в границите от 1 до 5). Индексът отразява състоянието на логистичната среда в страните, като се отчитат основни показатели, характеризиращи: състоянието и осигуреността от транспортна инфраструктура, бързина на превозите, митническо и административно обслужване, възможност за планиране и организиране на логистичния процес и др.

Разглеждайки избраните страни от Източна Европа, България се нарежда на девето място с индекс 3. Страните с по-висок индекс от 3 са членки на ЕС, с изключение на Турция. Това създава редица предизвикателства пред логистичната среда в България, тъй като тя е и с най-нисък индекс от страните в ЕС. Територията на България се превръща в „тясно място“ по отношение на транспортно-логистичните направления

на европейския континент. По всички компоненти на логистичния индекс България изостава от средните стойности за ЕС. Най-голямо е изоставането по компонента инфраструктура, като нейната оценка е 2,6 от максимум 5. Това показва ниското качество и количество на транспортните инфраструктурни обекти на територията на страната. Липсата на достатъчен брой големи инфраструктурни обекти с национално и международно значение възпрепятства планирането на международните логистични процеси и дейности на територията на страната.

Свързаността на националната транспортна инфраструктурна мрежа с тези на съседните страни също предизвиква съществени затруднения. Състоянието на инфраструктурата и логистичната среда като цяло се отразява негативно върху геоикономическите перспективи на България, което засилва ефекта на породилите се заплахите на външната среда. По-добрите показатели за състоянието на логистичната среда на страните от Източна Европа, членки на ЕС, както и по-добрата им свързаност в инфраструктурно отношение, е предпоставка за заобикаляне на България от международни транзитни превози и намаляване на ефектите от реализирането на логистични услуги. Изграждането на коридор № 9 и прилежащата му инфраструктура ще способства реализирането на възможностите, които се разкриват пред България и ще ги превърне в голяма степен в свои силни страни. Това от своя страна ще благоприятства подобряването на логистичната среда в България и ще създаде едно конкурентно транспортно-логистично пространство.

Свързвайки основните урбанистични и икономически центрове в Източна Европа, направлението на коридор № 9 създава основна меридионална пространствено-урбанистична ос на развитие на европейския континент. Създава се възможност за засилване на пространствените връзки на територията на европейския континент. Всичко това води до създаването на системни връзки на йерархичната териториална структура в тази част на континента и формирането на пространствена геоурбанистична и геоикономическа ос на развитие от по-висок ранг, надхвърляща националните граници. Посредством връзките с другите общоевропейски коридори се създават системни връзки в европейското пространство и взаимодействие с други пространствени оси на развитие от същия ранг. На тази основа, може да се обобщи, че инфраструктурните коридори ще ускорят сътрудничеството и интеграцията на европейските региони, което ще доведе до тяхното изтеглящо социално-икономическо развитие.

3.2 Насърчаване на социално-икономическото развитие чрез изграждането на инфраструктурни обекти и прилагане на екологични политики в прилежащите зони на коридор № 9 в Р България.

Във втори параграф на трета глава се дават някои насоки за насърчаване на социално-икономическото развитие на териториите в обхвата на коридор № 9, чрез изграждането на основни инфраструктурни обекти, като всичко това има отношение към натовареността на територията, рационалното използване на пространството и устойчивата експлоатация на природната среда. За да се открие по-отчетливо необходимостта от изграждане на инфраструктурни обекти и съоръжения и тяхното значение за развитието на местните общности е необходимо отчитане мнението на заинтересованите страни. За тази цел е проведено анкетно проучване, като основната задача е да се проучат протичащите тенденции и обществени нагласи. В допитването са включени: представители на местните власти – областни и общински администрации; представители на бизнеса – фирми, занимаващи се с транспорт, логистика и складиране, търговски фирми; експерти в областта на икономиката, мениджмънта, регионалното развитие, инженерните и технически науки; представители на НПО и гражданското общество и др. Териториалният обхват на проучването е на територията на областите и общините, непосредствено свързани от трасето на коридора.

Основната цел на анкетното проучване е обвързана с изследователската теза на научното изследване, като могат да се формулират 3 подцели на допитването:

Първо, да се оцени значението на коридора и възможностите, които създава за подобряване на местното социално-икономическо развитие.

Второ, да се очертаят насоки за повишаване на регионалната конкурентоспособност, чрез използване потенциала на коридор № 9.

Трето, да се изведе необходимостта от изграждане на стратегически инфраструктурни обекти.

Проучването на общественото мнение е проведено чрез електронна анкета, реализирана чрез платформата Google Forms, съдържаща 24 въпроса, някои от които са включени в настоящия анализ. Респондентите са избирани на случаен принцип, анкетното проучване е изчерпателно – броят на респондентите е 117, но не претендира за представителност на извадката. Данните от допитването са обработени със специализиран софтуер за статистическа обработка на информацията IBM SPSS Statistics, чрез използване на описателен метод – едномерно честотно разпределение.

Първата задача, свързана с анкетното проучване, която авторът си поставя, е да се оцени инфраструктурната осигуреност на териториите по коридора и каква е нуждата от реализирането на нови инфраструктурни проекти, според мнението на анкетираните.

От направеният анализ на отговорите, посочени от респондентите, според тяхната оценка, става ясно, че териториите на голяма част от общините по направлението на коридор № 9 са слабо осигурени от транспортна инфраструктура и изградеността на инфраструктурни обекти с регионално, национално и международно значение е ниска.

Втората задача е да се направи опит да се оцени каква е ролята и значението на инфраструктурните коридори и конкретно коридор № 9 за развитието на прилежащите му територии, според мнението на респондентите.

В обобщение на резултатите от анкетното проучване може да се систематизират следните изводи: участниците в допитването са на мнение, че изграждането на мултимодална транспортна връзка по направлението на коридор № 9 ще се отрази положително върху социално-икономическото развитие и конкурентоспособността на областите и общините. Това ще подобри вътрешнорегионалната и междурегионалната свързаност и ще намали регионалните дисбаланси. За да бъдат преодолени тези проблеми е необходимо изграждане на нова и модернизация на съществуващата инфраструктура, както и подобряване на свързаността на населените места и осигуряването им на достъп до големи инфраструктурни обекти на различните видове транспорт.

На база на проведеното допитване и отчитане мнението на анкетираните е необходимо разглеждане на някои предвидени инфраструктурни проекти с регионално, национално и международно значение и ефектите, които могат да произтекат от тяхното реализиране, както и да се предложат някои насоки за реализацията и усъвършенстването им.

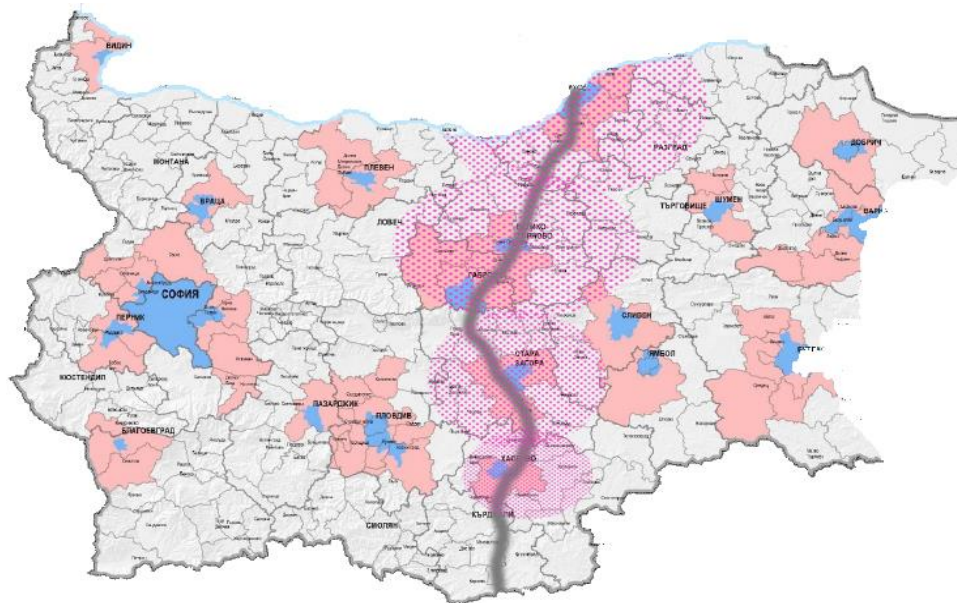
Осигуряването на териториите с подходяща инфраструктура и съобразяване на транспортната политика със съвременните европейски и световни изисквания ще намали неблагоприятните ефекти от транспортно-логистичните дейности в регионите, както и ще подобри процеса на управление на тези дейности. Всичко това е предпоставка за насърчаване на социално-икономическото развитие и създаване на условия за подобряване на икономическата среда в регионите, посредством засилване на пространствената свързаност на основните икономически и урбанизационни центрове на развитие по направлението на коридора, както в границите на България, така и със съседните на нея страни Румъния и Гърция.

3.3 *Формиране на агломерационни ареали и технологични зони с мрежи от ново поколение в рамките на инфраструктурен коридор № 9 като центрове за регионално развитие.*

Последният параграф акцентира върху пространствената организация на протичащите социални, икономически, технологични, културни, демографски и урбанизационни процеси и явления в регионален аспект, породени от новите възможности за пространствено взаимодействие и научно-техническия прогрес.

На базата на изяснените постановки от анализа се констатира, че регионите в България се характеризират с ясно изразени пространствено-урбанистични оси на развитие в самите тях и обособили се икономически центрове. Тези градове – центрове на развитие, създават силово поле на привличане на основни ресурси, стопански субекти и цели производства. Така пространствените оси на развитие водят до обособяване на икономически райони. За да се открие докъде се простира в териториален аспект гравитационната сила и икономическото влияние на градовете по коридор № 9 е използван гравитационния модел, представен в първа глава на дисертационния труд, базиран на показателя брой население.

На тази основа са обособени основните пространствено-урбанистични и икономически центрове по направлението на коридор № 9 и периферните на тях населени места, попадащи в гравитационното им поле.



Фигура: Гравитационно поле на основните урбанистични центрове по направлението на коридор № 9, адаптация на автора.

Разглеждайки така оформилата се пространствено-урбанистична ос на развитие в централната част на страната – *Главна Централна ос „север-юг“*, авторът възприема, че изграждането и усъвършенстването на инфраструктурата по направлението на коридор № 9 ще способства за реализирането на балансиран полицентричен модел на пространствено развитие, възприет в Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г. Възприетият модел на „Умерен полицентризъм“ се

характеризира с умерено намалени темпове демографско свиване, засилване връзките на централните с периферните територии и достатъчно на брой малки градски центрове в тях, засилване на икономическите връзки с основния център и подкрепящата роля на по-малките градове. На тази основа, авторът допуска, че посредством коридор № 9 и свързаността, която създава през така оформилата се пространствено-урбанистична ос ще способства за реализирането на балансиран пространствен модел на развитие, имайки предвид социално-икономическите характеристики на градовете и районите, отговарящи на характеристиките на избрания модел.

Главната меридионална ос на пространствено развитие свързва основните икономически центрове от СЦР Русе и Велико Търново. В северната част на района допълваща роля към основния център Русе имат градовете Силистра, Разград и Свищов, създаващи второстепенни оси на развитие в посока изток-запад. Тези градове играят основна роля за привличането и развитието на прилежащата им „селска“ територия.

Другият икономически център Велико Търново има балансираща развитието функция на територията на района. Допълваща роля към него имат градовете Горна Оряховица, Габрово, Севлиево и Търговище, попадащ в обхвата на Североизточния район, които формират второстепенна паралелна ос на развитие. Областният център Габрово придобива ролята на балансиращ развитието център по направление запад-изток и север-юг в централната част на страната, допълван от гр. Севлиево. Сходна е ролята на Търговище, балансиращ център по направление Велико Търново – Варна. Основна роля в пространствената структура има и град Свищов, попадащ в обхвата и на двата икономически центъра. Така основните икономически центрове Русе и Велико Търново имат балансираща развитието функция в централната част на Северна България. Допълващите ги по-малки градски центрове са относително равномерно разпределени по територията на района, което благоприятства полицентричното развитие. Социално-икономическата и демографска характеристика определят град Велико Търново като основен център от ниво 2.

На юг пространствено-урбанистичната ос включва икономическия център Стара Загора. Допълваща и организираща функция имат общинските центрове Казанлък, Раднево и Нова Загора. Те имат притегателна функция по отношение на по-малките градове и села попадащи в обхвата им. Гравитационният потенциал на Стара Загора оказва влияние и върху общините на запад, в посока Пловдив, Чирпан и Братя Даскалови. Така Стара Загора придобива определяща функция като

балансатор за пространствено развитие на централната територия от южната част на страната.

Основна роля в така разглежданата пространствена структура има град Хасково. Градът има балансираща роля по отношение на икономическите центрове Стара Загора и Пловдив. Допълваща роля към него имат градовете общински центрове Димитровград, Харманли, Симеоновград, Минерални бани, имащи важна роля за развитието на малките градове и села попадащи в обхвата им. Така гр. Хасково придобива основно значение за пространственото развитие на централните южни територии и може да се определи като център от междинно ниво – от ниво 3 към ниво 2.

Ключова стабилизираща и организираща функция за Южен централен район (ЮЦР) има областният център Кърджали. Като административен център на областта, градът е с важна роля за организацията на дейностите в южните погранични части на региона. Посредством пространствените трансгранични връзки, градът създава възможности, стабилизиращи икономическите дейности и демографски процеси на територията на областта, по отношение на общинските центрове Ардино, Джебел, Момчилград, Крумовград и Кирково.

Изграждането на транспортната инфраструктура по направлението на коридор № 9 ще създаде свързаност между основните икономически и урбанистични центрове. Чрез развитието и подобряването на широкообхватната инфраструктура ще се създаде свързаност на всички йерархични нива, както по второстепенните оси на развитие, свързващи допълващите и балансиращите градски центрове с основната пространствено-урбанистична ос, така и връзката на тези центрове с по-малките населени места, гравитиращи около тях. Всичко това ще доведе до балансирана пространствено-урбанистична и икономическа структура по направлението на коридора и реализирането на полицентричен модел на пространствено развитие. Наличието на достатъчен брой балансиращи и допълващи градове-центрове е предпоставка за реализирането на пространствено-урбанистичен модел на „умерен полицентизъм“, посредством засилване на свързаността между тези центрове и прилежащите им територии.

Засилващите се процеси на нарастване броя на градското население е предпоставка за агломерационни образувания и разширяване на агломерационните ареали на основните центрове. Това води до все по-засилващата се роля на агломерациите в пространственото развитие.

Изграждането и усъвършенстването на транспортната и телекомуникационна инфраструктура по направлението на коридор № 9 разкрива големи възможност пред пространствената свързаност на

урбанистичните и икономическите центрове не само на територията на България, а и извън националните граници. Това ще подобри свързаността и взаимодействието на всички нива на йерархичната териториална структура по направлението на коридора и е предпоставка за създаването на една съвременна геоикономическа система.

Развитието на интелигентните градове и агломерации, както и внедряването и използването на интелигентните транспортни системи неминуемо ще подобри координацията на протичащите транспортни-търговски, социално-икономически и логистични процеси в регионите, както и управлението и контрола на тези процеси. Така изграждането на един иновативен инфраструктурен коридор, съобразен със съвременните реалности и бъдещи изисквания за осъществяване на териториална свързаност е предпоставка за формирането на нова „интелигентна“ пространствено-урбанистична структура, посредством високо-технологични транспортни и инфраструктурни връзки между основните центрове.

Реализирането на такива връзки ще създаде условия за иновативна териториална свързаност и взаимодействие, посредством инфраструктурни мрежи от ново поколение. Всичко това ще създаде условия за формирането на технологични зони, като територии с висок капацитет за създаване и използване на знания и иновации, в обхвата на агломерационните ареали, както и възможност за подобряване координацията и управлението на протичащите процеси в тях.

Основни изводи от трета глава:

- ✓ Изграждането на инфраструктурен коридор № 9 създава условия за засилване на геоикономическите и геостратегическите позиции на България, осигурявайки достъпа до основните геоикономически центрове и зони в Евразийското пространство.
- ✓ На територията на България, коридор № 9 създава условия за реализирането на балансиран полицентричен модел на пространствено развитие – „Умерен полицентризъм“, с ясно обособени градски центрове – двигатели на растежа и допълващите ги и балансиращи развитието центрове от по-нисък ранг.
- ✓ Внедряването и използването на новите технологии и комуникационни мрежи ще доведе до нов тип пространствени отношения и териториална организация на протичащите урбанизационни, агломерационни, транспортно-логистични и социално-икономически процеси.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Дисертационният труд представлява комплексно изследване на факторите, влияещи върху социално-икономическото състояние на регионите, през призмата на инфраструктурните коридори. Необходимостта от подобен род изследване е обоснована от потребността през XXI век на териториално ниво да се изведат функционалните особености на регионалното развитие. Фокусът върху инфраструктурен коридор № 9 е практическият начин, по който може да се дефинира значението на инфраструктурата като същински фактор за пространственото развитие на общоевропейското пространство. Теоретичната свързаност между регионално развитие и инфраструктура ни дава основание да можем да конструираме пространствено протичащите социално-икономически процеси в националната ни територия. Несъмнено търсенето на свързващите елементи в националното ни пространство ни изправи пред задачата да изградим системен модел характеризиращ, от една страна процеса на интеграция в европейското пространство, модела на кохезия и визията за конвергентно развитие на регионите в направлението север-юг. В това отношение дисертационното изследване имаше за цел, чрез инфраструктурен коридор № 9 да се изведе на преден план регионалното развитие, като му придаде методологическия инструментариум да разкрива пространствените и социално-икономически закономерности на ниво национални държави. Така се очерта полето на инфраструктурен коридор № 9 в рамките на Република България. Този меридионален инфраструктурен коридор е призван да бъде сърцевината на изтеглящото геоикономическо развитие на страната.

По същество подобен дисертационен труд е новост за регионалните изследвания в България, защото разглежда значението на инфраструктурен коридор за регионалното развитие. Това означава, че трудът има своята интердисциплинарна насоченост макар да почива върху класическата теоретико-методологична схема на изследване. Този подход на изследване на регионалните процеси и явления задава по-целенасочен фокус на провежданите политики за регионално развитие.

Цялостното изложение на дисертационния труд е съсредоточено върху регионалната значимост на коридор № 9 през призмата на оценката на процеси и явления, изразяващи социално-икономическите тенденции и процеси в териториалните системи. В този ракурс направеният литературен обзор дава необходимата представа за развитието на регионалната наука и ролята на инфраструктурата при формирането, развитието и управлението на регионалните системи. На тази основа е построен теоретико-методологичния подход на изследването. Така инфраструктурните

коридори придобиват значение не само за регионалното икономическо развитие, но обозначават и други процеси, които имат пряко влияние върху пространствената структура на отделните територии, а в значителна степен и върху организацията на географското пространство.

Перспективите за бъдещо развитие на коридор № 9 минават и посредством налагане на новият технологичен и информационен модел на градовете и селищната мрежа. Това ново предизвикателство извежда на преден план промяна в пространствените отношения, преформулиране на интензитета на транспортно-търговските потоци и териториалните системи. Внедряването и използването на информационните технологии от страна на националните, регионалните и местни структури на управление, по направлението на коридор № 9, е вторично предизвикателство, което може да се развива паралелно с процеса на изграждане на неговата техническа инфраструктура. Това от своя страна ще зададе допълнително засилване на ролята на коридорите, като иновационен модел на териториална организация на общественно-икономическите отношения. В резултат ще сме свидетели на нови информационно-териториални модели на пространствено-урбанистична структура на териториалните системи.

В дисертационното изследване е направен опит да се даде една нова представа за ролята и значението на инфраструктурните коридори върху развитието на териториалните системи. На практика обаче тяхната функция не се изчерпва в представения труд, поради комплексният и всеобхватен характер на регионалното развитие и инфраструктурата. В бъдеще могат да се търсят още отговори на специфични въпроси и очертаващи се процеси, породени от настоящото изследване.

IV. СПРАВКА ЗА ОСНОВНИТЕ НАУЧНИ ПРИНОСИ В ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Обогатена и допълнена е теорията за оценка и анализ на инфраструктурната осигуреност и регионалното развитие, обобщен и унифициран е понятийния апарат свързан с изясняването на процеси и явления по отношение на функционирането на инфраструктурните коридори.
2. Извършена е цялостна пространствена оценка и регионален анализ на инфраструктурен коридор № 9, зоната му на гравитация и нивото на свързаност като са изведени социално-икономическите характеристики на прилежащите му райони за планиране в България.
3. Осъществен е цялостен анализ и оценка на основни статистически регионални показатели и индикатори, онагледяващи инфраструктурната осигуреност и геоикономическо развитие на прилежащите пространствени ареали в рамките на инфраструктурен коридор № 9.
4. Проведено е емпирично изследване за извеждане на значението на инфраструктурен коридор № 9 за българското социално-икономическо развитие и обществените нагласи към неговото изграждане и функциониране.
5. Изведени са насоките, тенденциите и възможните политики за регионално развитие, свързани с изграждането и развитието на инфраструктурен коридор № 9, в контекста на неговото регионално, национално и международно значение, както и във връзка с процесите на свързаност и достъпност в общоевропейското пространство.

V. СПИСЪК НА ПУБЛИКАЦИИТЕ ПО ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Костев, Р., „Нови тенденции при управлението на транспортните потоци в регионален аспект“, Шеста есенна академия „Администрация и управление: образование с хоризонт 2030“, Докторантски четения 6, ИК-УНСС, София, 2020, с. 77-86.
ISBN 978-619-232-390-5
2. Николов, Г., Костев, Р., Стоянов, З. „Иновациите в регионите като стимул за интегрираните транспортни системи“, сп. „*Икономически и социални алтернативи*“, УНСС, 2020, бр. 1, с. 45-52.
ISSN (print) 1314-6556; ISSN (online): 2534-8965
3. Kostev, R. „Importance of transport corridor № 9 for the development of the North central region“, International Scientific Conference “Trends in Regional Development and Security Management”, EHF-Ravda, UNWE, 2019, pp. 153-160.
ISBN 978-619-232-265-6
4. Kostev, R. “Peculiarities of e-governance in a regional aspect in the construction of a transport corridor № 9”, XI-th International Scientific Conference “E-Governance and E-Communications”, jointly with the “Science Days – 2019” of TU-Sofia, Sozopol, 2019, pp. 145-150.
ISSN 2534-8523
5. Petrov, K., Kostev, R. “Importance of the transport corridors for the regional development of Southeast Europe“, 7th REDETE Conference “Researching Economic Development and Entrepreneurship in Transition Economies”, Banja Luka, 2019, pp. 231-240.
ISBN 978-99938-46-87-1
6. Tsolov, G., Kostev, R., Stoyanov, Z., “Transport infrastructure and innovation as a factor for improving cross-border cooperation and regional competitiveness“ Regional Development And Cross-Border Cooperation, Pirot, 2019, pp. 703-712.
ISBN 978-86-900497-2-1