

## 4. ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Въпреки радикалните промени в транспортния сектор през 90-те години транспортната инфраструктура, включително и в граничните зони, започва да се подобрява едва в края на периода. И през 2004 г. тя продължава да затруднява ефективния контрол над големия брой участници в транспорта и трансграничната търговия. Предстоящото в недалечно бъдеще отдаване на концесии на летища и пристанища ще усложни допълнително контрола над транспортния сектор.

От географска гледна точка популярните определения за мястото на България в света от типа на „център на Балканите“ и „кръстопът между Европа, Азия и Африка“ са оправдани. Тя е разположена в контактната зона между три континента, което ѝ позволява да играе ролята на своеобразен мост между тях. От транспортна гледна точка това означава, че през страната преминават пет от десетте основни еврокоридора<sup>40</sup>.

Благоприятните геополитически дадености обаче не са довели до създаването на развита транспортна мрежа както на територията на страната, така и в Балканския регион. Това се дължи на редица географски, исторически, политически, икономически и специфични транспортни причини. Преди всичко изостаналостта на Балканския полуостров в сравнение със Западна Европа се отразява и върху състоянието на транспорта тук.

Допълнителна илюстрация към гореказаното е фактът, че икономическият потенциал на съседите на България (Македония, Сърбия и Черна гора, Румъния, Турция и Гърция) е 1,1 % от световния БВП. Тези страни участват едва с около 10–12 % от външнотърговския оборот на България<sup>41</sup>.

Едно от обстоятелствата, допринесло за слаборазвитата транспортна система в България, е географската предпоставеност – по-голямата ѝ част е покрита с планини, които в частност преобладават в релефа по границите със Сърбия, Македония, Гърция и Турция. Друг фактор е геостратегическата позиция на България по време на студената война. Чрез нея Варшавският договор се противопоставя на югоизточния фланг на НАТО, т.е. на Гърция и Турция. През този период границите с тях, а отчасти и със СФРЮ, са заградени със специални съоръжения, а прилежащата зона е поставена в особен режим за сигурност.

<sup>40</sup> Коридор № 4 – Варшава–Букурещ (или Будапеща–София)–Средиземноморието, като крайните му точки могат да бъдат представяни многовариантно – Констанца, Истанбул или Солун; № 7 – Дунавският воден път; № 8 – Бургас (Варна)–Скопие–Тирана–Дуръс; № 9 – Москва (Киев)–Букурещ–Велико Търново (Горна Оряховица)–Димитровград (Хасково)–Кърджали–Александруполис; № 10 – Берлин (Мюнхен)–Виена–Будапеща–Белград–Ниш–София (Атина, Солун)–Истанбул (вж. Железопътен транспорт, 2003, № 2, с. 8).

<sup>41</sup> Пак там.

На север, макар че няма подобни политически предпоставки, трансграничният транспорт е ограничен по естествен начин от река Дунав, която служи за граница между България и Румъния. За неразвитостта на речния транспорт в участъка на Румъния, България и Украйна свидетелства фактът, че само 4 от 104-те моста на Дунав са в този район, като само един свързва България и Румъния (при Русе–Гюргево).

## 4.1. ШОСЕЙНИ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ГКПП

### *Трансгранични връзки*

Модернизирането на транспортната инфраструктура в България се вписва в общия контекст на стратегията за присъединяване към Европейския съюз. Главната цел на общоевропейската транспортна политика е създаването на устойчиви, ефективно действащи транспортни системи, които да задоволяват социалните, икономическите и екологичните потребности на населението, да повишават конкурентноспособността на европейския бизнес на световните пазари<sup>42</sup>.

В съответствие с основната насока в политиката на страната за интегрирането на пътната ѝ инфраструктура с тази на страните от ЕС е приета *Национална програма за доизграждане и развитие на републиканската пътна мрежа в България*. Този документ в частта „Трансгранични преходи“ предвижда рехабилитация на съществуващите и изграждане на нови пътни връзки, съобразени с политиката за присъединяване и отваряне на границите към съседните страни.

С Гърция се предвиждат три нови пътни връзки: Гоце Делчев–Драма, Рудозем–Ксанти и Кърджали–Маказа, както и подобряване на съществуващите Кулата–Промахон и Ново село–Орменион. Очаква се те да имат и положителен ефект върху икономиката на селищата от българска страна в близост до тези ГКПП.

С Македония се планира изграждането на пътните връзки при Симитли–Пехчево, Цапарево–Клепало и Невестино–Делчево. Те, както и част от съществуващите ГКПП, са преди всичко локални – за съпребелните територии – и са свързани в по-малка степен с активизирането на търговските връзки. Някои от тях са и трудно проходими при зимни условия. Предвижда се и разширяване на съществуващите ГКПП.

Със Сърбия и Черна гора се очаква да се открие нова пътна връзка между Салаш (Белоградчишко) и Ново корито. С Румъния се предвижда рехабилитация на съществуващите три сухопътни връзки, а в дългосрочен период и откриване на нови – при Краище–Думбровен. С Турция се очаква откриване за движение на новия преход при Лесово–Хамзабейли и рехабилитиране и реконструиране на съществуващите пътища.

<sup>42</sup> Европейската политика в тази област включва поддържане процеса на прогресивна либерализация на транспортните пазари, намаляване на несъответствията в правно-нормативните разпоредби на Европа в областта на транспорта, улесняване на движението през граничните пунктове (вж. Железопътен транспорт, 1999, № 7–8, с. 4).

### ГКПП и нарастващите рискове

Увеличаването на търговските товаропотоци през българските граници не само налага модернизиране транспортната инфраструктура на страната, но и разкриване на редица нови ГКПП. По-важните инфраструктурни подобрения ще включват завършване на автомагистралния пръстен в страната и изграждане на отклонения към Видин, Русе, Свиленград и Кулата, строителство на мостове и фериботни комплекси по р. Дунав, прокопаване на тунел при Шипченския проход, съоръжаване на нови ГКПП по границите с Румъния, Сърбия, Македония, Гърция и Турция<sup>43</sup>. Разкриването на пунктовете с Гърция при Маказа, с Турция при Лесово и с Румъния при бъдещия мост до Видин значително ще улесни движението на стоковите потоци.

Наред с **бюджетните ограничения** модернизирането на транспортната инфраструктура на страната се натъква и на **външнополитически проблеми**. Съседните държави осъществяват транспортна политика, която цели да отклонява товаропотоци към трасета на тяхна територия<sup>44</sup>. Поради лошите пътища, дългите опашки и корупцията по ГКПП значителна част от международните превозвачи често предпочитат по-обиколни пътища, като не залагат на по-малката амортизация, а на по-сигурните доставки<sup>45</sup>.

Бавното преминаване на българските граници се дължи отчасти и на многоетапния граничен контрол. Процедурата изисква от шофьорите да слизат и оформят преминаването на транспортното средство на пет пункта за контрол. В случаите, когато няма животински или растителни продукти, пунктовете са три, но въпреки това процедурата бави. Проблемът не се свежда единствено до ефективността и до липсата на времеви норми при осъществяването на граничния контрол. Обективните условия за забавянето на преминаването на товарни транспортни средства и трудоемкостта на процедурата по оформянето на вноса/износа създават и предпоставки за корупционен натиск и корупционни сделки. От гледна точка на интересите на страната подобни бюрократични спънки и съпътстващият ги корупционен натиск се отразяват неблагоприятно, тъй като основните транспортни потоци се пренасочват към съседни на България държави.

В Приложението, *Рискови профили по ГКПП*, са представени резултатите от проучванията за ГКПП Кулата и Капитан Андреево. Основните констатирани **инфраструктурни рискове** са следните:

- Наличието на много търговски обекти (бензиностанции, безмитни магазини, банки, митнически бюра и т.н.) позволява достъп до зоната на ГКПП на голям кръг хора и стоки.

<sup>43</sup> Русев, М. Транспортната блокада на България. – Железопътен транспорт, 2003, № 2, с. 9.

<sup>44</sup> Румъния се старее да „изтегли“ Коридор № 4 към Констанца, а Сърбия залага на моравско-вардарския вариант на Коридор № 10 към Солун и Атина. Симптоматични в това отношение са оправданията на Белград за естествените препятствия, които стоят пред изграждането на свързваща магистрала между Ниш и София. Със средства, отпуснати от ЕС, Гърция „възстановява“ т.нар. Виа Игнатия (старият римски път, по чието трасе е проектиран Коридор № 8), но значително п\_ на юг – изцяло на гръцка територия. Русия, заедно с Украйна, бившите кавказки и средноазиатски съветски републики, залага на традиционния черноморски път при контактите си със Средиземноморието и Световния океан (Русев, М. Цит. съч.).

<sup>45</sup> Запис от среща с представители на АЕБТРИ, състояла се на 1 декември 2003 г.

- Разположението на различните гишета принуждава шофьорите да спират и слизат по няколко пъти при преминаване.
- Периодичните задръствания и километрични опашки водят до стресови ситуации, които се използват от корумпирани служители, за да пропуснат покровителствени от тях контрабандни товари. Задръстванията увеличават корупционния натиск върху служителите, тъй като шофьори предлагат подкупи, за да бъдат обработени по-бързо.
- Тесните пътища за подхождане и липсата на паркинги водят до задръствания. Това намалява сигурността за товарите, изнервя шофьорите и създава предпоставки те да търсят по-бързо преминаване, плащайки подкуп.
- Липсата на охранителни видеокамери и рентгени не позволява ефективен контрол над преминаващите камиони и превозни средства.
- Неотговарящите на условията осветление и заграждения на ГКПП не позволяват съответния контрол над зоната на ГКПП.

## 4.2. ПРИСТАНИЩА И ЛЕТИЩА

Най-смушаващата констатация е, че **не на всички международни пристанища и летища са изградени постоянно функциониращи ГКПП**. Например летище Горна Оряховица има само граничен контрол, докато митническият контрол е „на повикване” – митничарите са в града, а не в рамките на летищния комплекс. Това дава възможност при определени условия да се осъществява контрабандно транспортиране и укриване на внесена или реекспортирана стока.

Друг проблем е, че наред с изградените ГКПП **на много летища и пристанища се допуска навлизане в граничния пункт и през други пропускателни точки** в рамките на същия транспортен комплекс. Пример в това отношение е ситуацията на летище София, което е най-важният комплекс за въздушен транспорт в България. Там съществуват няколко пропускателни пункта, включително и такива, през които преминава голямо количество стоки. На тях няма митнически или граничен контрол, а само ведомствена охрана на летището. Тези служители нямат необходимата подготовка или технически средства за извършване проверки на пренасяните стоки, а и такова задължение не може да им бъде вменено, тъй като би противоречало на действащото законодателство. Необходимо е да се създаде ясен механизъм за контрол, който да включва отговорност за складодържателя, както и точна регламентация на понятието „въвеждане на митническата територия”.

**Голям кръг лица имат издадени пропуски за достъп в зоните за граничен и митнически контрол** и благодарение на това ползват определени облекчения. Това също е предпоставка за извършване на безнаказани нарушения. По някои оценки имащите такива пропуски са около 18 000–20 000 души, като цифрата включва и неработещи в правоохранителните структури.

Многото хора, които имат достъп до тези зони, създават и предпоставки за различни по вид нарушения, включително и контрабанда. В нея могат да участват или да подпомагат извършването ѝ имащите достъп за поддържане и ремонт на въздухоплавателни средства, достъп до летищните площадки и съоръженията за обслужване на въздушното движение, самият авиационен персонал, служителите от наземното обслужване на пътниците, екипажите на самолетите, административният персонал на летището, служителите от служба „Ръководство на въздушното движение“ (РВД), служителите на Министерството на вътрешните работи и митниците, авиационните и други оператори на летищна дейност, служителите от сигурността, Гранична полиция и Национална служба „Полиция“.

Нарушенията, свързани с достъпа и движението на лица и транспортни средства в района на летището, се отнасят до преминаването им и незаконното пренасяне на стоки през охраняемите зони за сигурност и входно-изходните пунктове към тях, както и през оградните съоръжения на летището. Тези нарушения стават възможни в резултат на неправомерно използване на пропуски и даване право на достъп на лица и транспортни средства в зоните за сигурност на летището.

**Проблемите със сигурността на пристанищата са далеч по-големи в сравнение с летищата,** защото са много по-сложно организирани. Това се дължи най-вече на факта, че включват няколко вида транспорт (железопътен, автомобилен и морски). Освен това пристанищата са почти винаги в населени места, което допълнително затруднява охраняването им.

В Приложението са разгледани подробно рисковете от контрабанда, които съществуват в пристанищните комплекси Варна–изток и Варна–запад, а отчасти и в пристанище „Леспорт“. Основните инфраструктурни рискове при тях са:

- липса на адекватни заграждения и електронни системи за наблюдение;
- липса на стриктен режим за влизане и особено за излизане от зоната на ГКПП;
- липса на контрол чрез пълно радарно покритие и електронни системи в части от Варненското езеро;
- липса на рентгени за проверки на контейнерни превози;
- тромава система и липса на достатъчно патрулни катери за налагането на строг граничен или митнически контрол.

Част от причините за тези липси са, че пристанищата, за разлика от сухопътните ГКПП, са фирми. Голяма част от функциите по охраната и сигурността на пристанището се осигурява от Министерството на транспорта и наетите от него частни охранители. С предстоящото концесиониране на тези пристанища проблемите ще се усложнят, тъй като вече ще става въпрос за държавно-частни взаимоотношения.