



Аграрен университет – Пловдив, Научни трудове, т. LXV, кн. 1, 2023 г.
Научна конференция „Ролята на фамилия бизнес за устойчиво развитие“
Agricultural University – Plovdiv, Scientific Works, vol. LXV, book 1, 2023
Scientific Conference "The role of family business for sustainable development"

[DOI: 10.22620/sciworks.2023.01.001](https://doi.org/10.22620/sciworks.2023.01.001)

**ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В ЗЕМЕДЕЛСКИТЕ РАЙОНИ –
СЪСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМИ
ROAD INFRASTRUCTURE IN AGRICULTURAL AREAS –
CONDITION AND PROBLEMS**

**Валери Велковски
Valeri Velkovski**

Висше училище по сигурност и икономика - гр.Пловдив
Higher School of Security and Economics - City of Plovdiv
E-mail: jurist57@abv.bg

Резюме

Пътната инфраструктура представлява сериозен сегмент в групата на мрежите и съоръженията на техническата инфраструктура, законодателно регламентирани в Закона за устройство на територията, Закона за пътищата и други. В земеделските райони са налични в качеството им на обслужващи пътни комуникационни артерии, различни разновидности на пътната инфраструктура. Освен различните класове пътища, в земеделските райони, предвид на техните функции и потребности, се включват също така полски пътища, вътрешните пътища в диапазона на стопанските дворове и други подобни. Всички тези структурни елементи на пътната инфраструктура в земеделските райони в своето единство представляват комуникационна мрежа вътре в земеделските райони, осъществяват връзката между един земеделски район с други райони и територии с различно предназначение. В този смисъл пътната инфраструктура в земеделските райони изпълнява ролята на едновременно фактор и условие, обезпечавачи устойчивостта на района.

Ключови думи: земеделски район, пътна инфраструктура, устойчивост, пътища, закони, техническа инфраструктура.

Abstract

The road infrastructure represents a serious segment in the group of networks and facilities of the technical infrastructure, legislatively regulated in the Law on Territorial Planning, the Law on Roads and others. Various types of road infrastructure are available in agricultural areas as service road communication arteries. In addition to the different classes of roads, agricultural areas, in view of their functions and needs, also include field roads, internal roads in the range of farms and the like. All these structural elements of the road infrastructure in the agricultural regions in their unity represent a communication network inside the

agricultural regions, they connect one agricultural region with other regions and territories with different purposes. In this sense, the road infrastructure in agricultural areas fulfills the role of both a factor and a condition ensuring the sustainability of the area.

Keywords: agricultural area, road infrastructure, sustainability, roads, laws, technical infrastructure

ВЪВЕДЕНИЕ

Устойчивото развитие на земеделските райони се намира в пряка зависимост от нивото на развитост на пътно-транспортната мрежа във вътрешнорегионален и междурегионален аспект.

Земеделските територии са една от основните характеристики на земеделските райони. По смисъла на чл.7, ал.1 от Закона за устройство на територията (ЗУТ) (www.lex.bg), те са класифицирани като такива от гледна точка на тяхното основно предназначение, определено с концепциите и схемите за пространствено развитие и общите устройствени планове. В точка 5.1 „Селско и горско стопанство“ на Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025г., се отбелязва, че близо 58,02% от националната територия е заета от селскостопански площи.

Следва да се отбележи разликата между въведеното понятие „селски район“ в Програмата за развитие на селските райони и понятието „земеделски район“.

По мнение на автора, земеделският район включва както земеделски територии, така и земеделски земи включени в границите на урбанизираната територия.

Територията на земеделския район не бива да бъде отъждествявана с територията на общината по смисъла на Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА). Според нормата на чл.10, ал.1 от ЗМСМА (www.lex.bg), територията на общината е територията на включените в нея населени места.

Това означава, че един земеделски район, извън квалификациите, които дава един друг закон – Закона за административно-териториалното устройство на Република България (ЗАТУРБ), са неформални, спонтанни агломерационни образувания, в които попадат както земеделски територии извън границите на населените места, така и земеделски територии в границите на урбанизираните такива и самите урбанизирани територии.

Според текста на чл.20, ал.1 от Закона за опазване на земеделските земи (ЗОЗЗ) (www.lex.bg), границите и предназначението на земеделските земи, които се включват в границите на урбанизираните територии, се определят с общ или подробен устройствен план.

Транспортно комуникационната мрежа, която покрива земеделските райони, се изгражда и поддържа в съответствие с нейното класифициране в два основни закона – Закона за устройство на територията и Закона за пътищата.

От изключителна значимост обаче е ефективността на функциониране на тази мрежа, респективно нивото на поддържане на пътната инфраструктура.

Предмет на разглеждане и анализ в доклада е ролята на пътната инфраструктура в земеделските райони от гледна точка на нейните обслужващи качества и полезност. За целите на изследването са представени обобщени резултати от проведено изследване на тема „Пътната инфраструктура в земеделските райони – състояние и проблеми“.

МАТЕРИАЛИ И МЕТОДИ

За целите на изследването са използвани:

- Литературни източници на български автори;
- Нормативни източници (акценти от действащата нормативна уредба);
- Аналитичен инструментариум (нормативен и аналитичен методологичен апарат);

РЕЗУЛТАТИ И ОБСЪЖДАНЕ

Транспортната техническа инфраструктура и съоръженията към нея според нормата на чл.64, ал.1, т.1 от Закона за устройство на територията (www.lex.bg) са класирани като елементи на техническата инфраструктура.

Уличните мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура са регламентирани в раздел втори и раздел трети на ЗУТ. По смисъла на чл.75, ал.3 от ЗУТ, транспортната техническа инфраструктура следва да осигурява най-добри условия за удобен, безопасен и икономичен транспорт на пътници и товари и за достъпност на лица с увреждания, при опазване на околната среда.

Собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътната инфраструктура са регламентирани в Закона за пътищата (www.lex.bg), в който закон, съгласно чл.3, ал.1, пътищата се обособяват в две групи – републикански и местни. В земеделските райони пътната инфраструктура и пътната мрежа се формира основно от местни пътища. Според ал.3 на цитирания чл.3 от Закона за пътищата, местните пътища са общински и частни, отворени за обществено ползване, които осигуряват транспортни връзки от местно значение и са свързани със републиканските пътища или с улиците.

Посочените местни пътища са в основата на по-малко или повече активната комуникация вътре в самия земеделски район и неговата комуникация с други земеделски райони и достъпът му до републиканската пътна мрежа. Нивото на пътно-транспортна обезпеченост на земеделските райони е в основата и на тяхното икономическо функциониране и развитие на всеки един от земеделските райони.

Активните междурегионални връзки също се намират в пряка зависимост от нивото на развитие и комуникативност на пътната мрежа, респективно на пътната инфраструктура.

Земеделските пазари, функциониращи на регионален и междурегионален принцип също търпят директното влияние на наличната пътна инфраструктура в земеделските райони.

Съвременната и ефективна пътна инфраструктура допринася за тяхното развитие в перспектива, в това число за тяхното пространствено

развитие и преодоляване на междурегионалните и вътрешно регионалните различия по отношение степента на тяхното икономическо, социално и териториално развитие (Велковска, Г., 2022г., стр.43). Това е същевременно и фактор за постигане на високи нива на регионална конкурентоспособност (Томова-Захаријева, С., 2021г., стр.151).

В тази връзка, пътно-транспортната политика е едно от основните направления в политиките и стратегиите на централната и местна власт.

Така например, в чл.20 от ЗМСМА, общинският съвет определя политиката за изграждане и развитие на общината във връзка с устройството и развитието на нейната територия включваща както земеделски територии, така и урбанизирани територии. Освен това, според нормата на чл.21, ал.1, т.12 и т.13, от ЗМСМА, общинският съвет приема стратегии, прогнози, програми и планове за развитие на общината, които отразяват и европейските политики за развитие на местните общности, но също така определя изисквания за дейността на физическите и юридическите лица на територията на общината произтичащи от състоянието на инженерната инфраструктура.

От гледна точка на финансирането на пътната инфраструктура в земеделските райони, от съществено значение е и ролята на европейското финансиране по под мярка 7.2 „Инвестиции в създаването, подобряването или разширяването на всички видове малка по мащаби инфраструктура“ от програмата за развитие на селските райони 2014г.-2020г., с бюджет в размер на 97 790 000 лв. от Държавен фонд земеделие (ДФЗ) (www.dfz.bg).

Както вече бе посочено във въведението на доклада, за целите на изследването са представени обобщени резултати от проведена авторска анкета на тема „Пътната инфраструктура в земеделските райони – състояние и проблеми“ сред 98 човека в Югозападния район за планиране.

Въпросите в анкетата са обособени в два раздела.

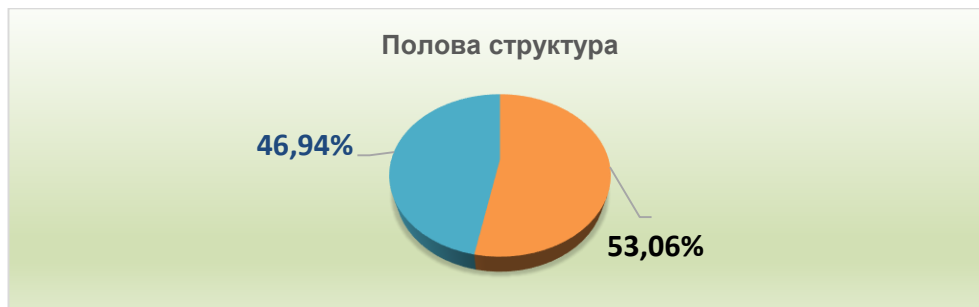
I-ви раздел: Профил на респондента

1. Общ брой анкетирани - 98 човека - 100%



Фигура 1. Общ брой анкетирани
Figure 1. Total number of respondents

2. Полова структура:
а/ мъже – 52 човека или 53,06%;
б/ жени – 46 човека или 46,9



Фигура 2. Полова структура
Figure 2. Gender structure

3. Възрастова структура:
а/ 18 - 25 години – 26 човека или 26,53%;
б/ 26 - 35 години - 28 човека или 28,57%;
с/ 36 - 50 години - 31 човека или 31,63%;
д / над 50 години - 13 човека или 13,27%



Фигура 3. Възрастова структура
Figure 3. Age structure

4. Образование:
а/ основно - 27 човека или 27,55% ;
б/ средно - 35 човека или 35,71%;
с/ висше – 36 човека или 36,74%



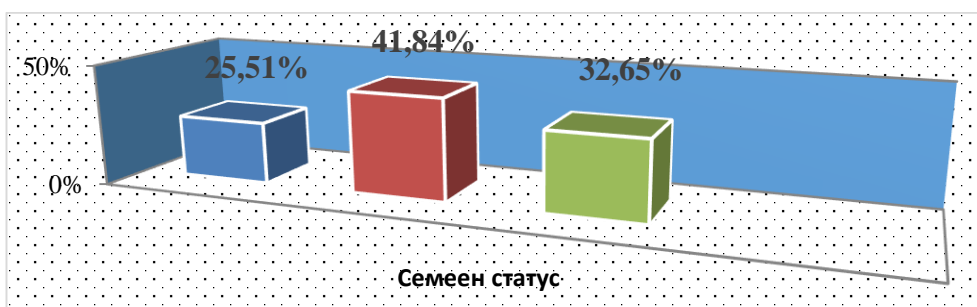
Фигура 4. Образование
Figure 4. Education

5. Семейен статус:

а/ несемеен/на - 32 човека или 32,65%;

б/ семеен/на - 41 човека или 41,84%;

с/ във фактическо съжителство - 25 човека или 25,51%



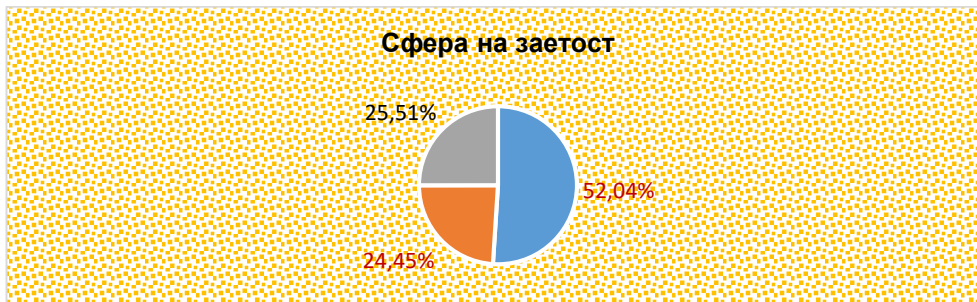
Фигура 5. Семейен статус
Figure 5. Marital status

6. Сфера на заетост:

а/ аграрен сектор – 51 човека или 52,04%;

б/ материално производство – 22 човека или 24,45%;

с/ услуги, в това число образователни – 25 човека или 25,51%



Фигура 6. Сфера на заетост
Figure 6 Field of employment

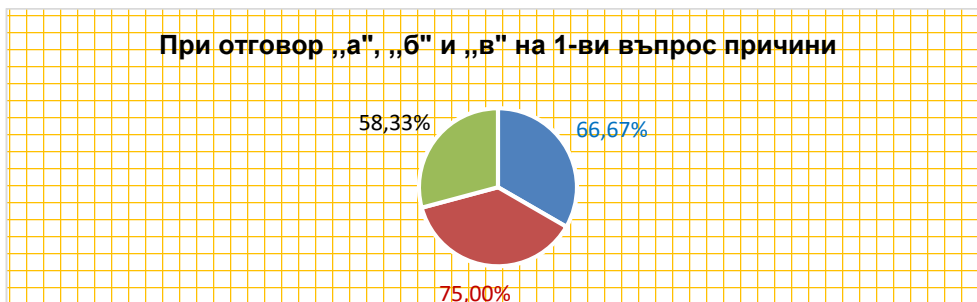
II-ри раздел: Специализирани въпроси

- Въпрос:** Оценка на пътната инфраструктура в района (оценка от 1 до 5, като 5 е най-висока):
 a/ оценка 1 – 8 човека или 8,16%;
 b/ оценка 2 – 19 човека или 19,39%;
 c/ оценка 3 – 21 човека или 21,43%;
 d/ оценка 4 – 28 човека или 28,57%;
 e/ оценка 5 – 22 човека или 22,45%;



Фигура 7. Оценка на пътната инфраструктура в района
Figure 7. Assessment of road infrastructure in regions

- Въпрос:** При отговор „а“, „б“ и „в“ на 1-ви въпрос – причини (възможен е повече от един отговор):
 a/ възраст на пътната инфраструктура – 32 човека или 66,67%;
 b/недостатъчно ниво на поддръжка - 36 човека или 75,00%;
 c/ влошена транспортно-комуникационна система- 28 човека или 58,33%;



Фигура 8. При отговор „а“, „б“ и „в“ на 1-ви въпрос – причини
Figure 8. When answering "a", "b" and "c" to the 1st question - reasons

3. Въпрос: Аргументи при оценка „d“ и „e“ на първи въпрос (възможен е повече от един отговор):
- a/ активно строителство – 42 човека или 84,00%;
 - b/ възможност за удобна транспортна комуникация – 39 човека или 78,00%



Фигура 9. Аргументи при оценка „d“ и „e“ на първи въпрос
Figure 9. Arguments for evaluation "d" and "e" of the first question

4. Въпрос: Влошената транспортно-комуникационна схема се свързва с (възможен е повече от един отговор):
- a/ затруднено придвижване в района – 24 човека или 85,71%;
 - b/ затруднено придвижване извън района – 26 човека или 92,86%;
 - c/ затруднен достъп до земеделските пазари в района – 19 човека или 67,86%



Фигура 10. Влошената транспортно-комуникационна схема се свързва с
Figure 10. The deteriorated transport and communication scheme is associated with

5. Въпрос: Неудовлетвореността, при отговор „а“, „b“ и „с“ на 1-ви въпрос от пътната инфраструктура се свързва с:
- a/ неудобства за упражняваните дейности – 36 човека или 75,00%;
 - b/ загуба на време при придвижване – 40 човека или 83,33%;



Фигура 11. Неудовлетвореността, при отговор „а“, „b“ и „с“ на 1-ви въпрос от пътната инфраструктура се свързва с
Figure 11. Dissatisfaction, when answering "a", "b" and "c" to the 1st question of the road infrastructure, is associated with

6. Въпрос: Свързване на удовлетвореността от пътната инфраструктура при отговор „d“ , и „e“ на 1-ви въпрос с (възможен е повече от един отговор):
- a/ активни бизнес връзки – 44 човека или 88,00%;
 - b/ устойчивост в развитието на райони – 38 човека или 76,00%;
 - c/ ограничаване на междурегионалните миграции – 49 човека или 98,00%



Фигура 12. Свързване на удовлетвореността от пътната инфраструктура при отговор „d“ , и „e“ на 1-ви въпрос с

Figure 12. Correlation of satisfaction with road infrastructure when answering "d" , and "e" to the 1st question with

7. Въпрос: Оценка на перспективите за развитие на района при разширяване строителството на пътна инфраструктура (възможен е повече от един отговор):
 а/ като зависещи от това – 72 човека или 73,47%;
 б/ като проява на нови възможности за района – 81 човека или 82,65%;



Фигура 13. Оценка на перспективите за развитие на района при разширяване строителството на пътна инфраструктура

Figure 13. Assessment of the development prospects of the area at expanding construction of road infrastructure

8. Въпрос: Състоянието на пътната инфраструктура като една от основните причини за проява на известна неустойчивост:
 а/ да – 56 човека или 57,14%;
 б/ не – 21 човека или 21,43%;
 с/ нямам мнение - 21 човека или 21,43%



Фигура 14. Състоянието на пътната инфраструктура като една от основните причини за проява на известна неустойчивост

Figure 14. The condition of the road infrastructure as one of the main reasons for the manifestation of certain instability

9. Въпрос: Липсата на ефективна и целенасочена пътно-транспортна политика в района – причина за прояви на неустойчивост:
- a/ да – 68 човека или 69,39%;
 - b/ не – 18 човека или 18,37%;
 - c/ нямам мнение – 12 човека или 12,24%

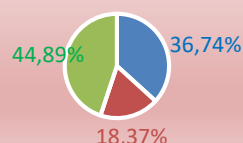


Фигура 15. Липсата на ефективна и целенасочена пътно-транспортна политика в района – причина за прояви на неустойчивост

Figure 15. The lack of an effective and purposeful road and transport policy in the area is a cause of unsustainability

10. Въпрос: Поставяне на програмата за развитие на селските райони в основата на пътно-транспортната политика в района:
- a/ да – 36 човека или 36,74%;
 - b/ не – 18 човека или 18,37%;
 - c/ да - съвместно с други програми – 44 човека или 44,89%

Поставяне на програмата за развитие на селските райони в основата на пътно-транспортната политика в района



Фигура 16. Поставяне на програмата за развитие на селските райони в основата на пътно-транспортната политика в района
Figure 16. Implementation of the rural development program at the basis of the road and transport policy in the region

ИЗВОДИ

Резултатите от проведената анкетата налагат следните по-важни изводи:

1. Пътната инфраструктура в района е оценена положително от по-голямата част от анкетираните, а само 8,16% дават оценка 1, която е най-ниската;

2. Тази оценка е аргументирана със следните причини – недостатъчно ниво на поддръжка, възраст на пътната инфраструктура и влошена транспортно комуникационна схема;

3. Влошената транспортно-комуникационна схема се свързва със следните причини: затруднено придвижване в района, затруднено придвижване извън района и затруднен достъп до земеделските пазари в района;

4. Неудовлетвореността от пътната инфраструктура се свързва с неудобства за упражняваните дейности от анкетираните и загуба на време при придвижването;

5. Високите оценки (4 и 5) на наличната пътна инфраструктура в района, е обоснована от два аргумента – възможност за удобна транспортна комуникация и активно строителство;

6. Удовлетвореността от пътната инфраструктура се свързва с три основни причини – ограничаване на междурегионалните миграции, активни бизнес връзки и устойчивост в развитието на региона;

7. Състоянието на пътната инфраструктура се характеризира от част от анкетираните, като една от основните причини за проява на известна неустойчивост;

8. Устойчивостта и перспективите за развитие на района се свързват от друга част от анкетираните с разширяване строителството на пътна инфраструктура;

9. Липсата на ефективна и целенасочена пътно транспортна политика в района се оценява от по-голямата част от анкетираните, като причина за проява на неустойчивост;

10. Финансирането на пътно-транспортната политика в района е обвързано с възможностите на програмата за развитие на селските райони съвместно с други програми.

В заключение може да се посочи, че земеделските райони и за в бъдеще ще бъдат пряко зависими в своята устойчивост и в своето устойчиво развитие от възможностите на пътната инфраструктура, което налага един сериозен стратегически и законодателен анализ на проблемите, стоящи пред пътната инфраструктура в земеделските райони.

БЛАГОДАРНОСТИ

Докладът е разработен по проект „Развитие на селските територии в условията на трансформираща се към устойчивост икономика“ (RTtowardsSE).

Проектът е финансиран от фонд „Научни изследвания“ и се изпълнява от Стопанска Академия „Д. А. Ценов“ – Свищов, в партньорство с Университет за национално и световно стопанство – София и Икономически университет – Варна, 2021-2024 г., договор КП-06 ПН 55/1 от 15.11.2021 г.

REFERENCES

- Velkovska, G.* Ranges and parameters of family business in rural areas in the context of the National Concept for Spatial Development 2013 – 2025.“, Agricultural University – Plovdiv, Scientific Works, vol. LXIV, book 1, 2022, ISSN 1312-6318 (Print) i ISSN 2367-5845 (Online), str.43; DOI: 10.22620/sciworks.2022.01.004
- Tomova-Zaharieva, S.*, 2021g., Konkurentosposobnost na selskite rayoni i klyuchovata rolya na inovatsiite“, sbornik s dokladi ot natsionalna nauchna konferentsiya s mezhdunarodno uchastie „Inovativno razvitie na Agrarniya biznes v selskite rayoni“, organizirana ot UNSS Sofiya, katedra „Ikonomika na prirodните resursi“, Sofiya, 2021g. izdatelski kompleks UNSS Sofiya, 2021g.,finansirana ot fonda za nauchni izsledvaniya na UNSS, dogovor NIDNP-14/2020, ISBN 978-619-232-477-3, str.151;
- Zakon za mestното samoupravlenie i mestnata administratsiya, v sila ot 17.09.1991g., otrazena denominatsiyata ot 05.07.1999g., obn. DV. br.77 ot 17 Septemvri 1991g., izm. DV. br.24 ot 14 Mart 1995g., izm. DV. br.9 ot 2 Fevruari 2021g.;
- Zakon za patishtata, Obn. DV. br.26 ot 29 Mart 2000g., izm. DV. br.88 ot 27 Oktomvri 2000g., izm. i dop. DV. br.14 ot 10 Fevruari 2023g.;
- Zakon za ustroystvo na teritoriyata, v sila ot 31.03.2001g.,Obn. DV. br.1 ot 2 Yanuari 2001g., izm. DV. br.41 ot 24 April 2001g., izm. i dop. DV. br.6 ot 20 Yanuari 2023g.;
- Zakon za opazvane na zemedelskite zemi, Obn. DV. br.35 ot 24 April 1996g., izm. DV. br.14 ot 18 Fevruari 2000g., izm. DV. br.102 ot 23 Dekemvri 2022g.;
- www.lex.bg;
- www.mrrb.bg;
- www.dfz.bg.