

Местни условия и публични инвестиции в крайбрежната зона на Община Русе

Любомир Стоилов

Coastal areas have a specific potential (capital) development that is different from that of other regions and is defined by a series of factors. Such specificity has a coastline of Ruse. Properly evaluated, it gives a strategic advantage in the region. The aim of the report is to analyze the level of public investments based on the potential usage of the Danube coastal zone conditions of the Ruse municipality.

Key words: *Danube, Ruse, infrastructure development, public investment.*

ВЪВЕДЕНИЕ

В ограниченото пространство на крайбрежната зона на община Русе се е оформил стопански комплекс с развити стопански отрасли и дейности пряко свързани с река Дунав. Те са важни, тъй като осигуряват заетост и доходи на местните хора. Наблюденията показват, че в резултат на човешката дейност на много места природната среда е видоизменена и равновесието на екосистемите е силно нарушено. Това от своя страна се явява заплаха за качеството на живот и обяснява неудовлетвореността както на гражданите, така и на стопанските субекти.[7]

Крайбрежната зона на община Русе се нуждае от подобряване и модернизиране, което може да се постигне чрез *Интегриран крайбрежен зонален мениджмънт (ИКЗМ)* [3]. Само интегрираното планиране като негова функция е в състояние да оптимизира финансовите разходи, което в условията на финансова криза е от изключителна важност. Целесъобразно е основен координатор на това планиране да бъде публичната власт, която да оцени съществуващите предпоставки и фактори за развитие. Ето защо целта на доклада е да изследва нивото на публични инвестиции, базирани върху потенциала на крайбрежните дадености в община Русе.

ИЗЛОЖЕНИЕ

Всяка териториална общност се отличава със специфични местни условия, усилващи или пък ограничаващи потенциала за местно икономическо развитие, като именно те определят нейните относителни предимства по отношение на способността ѝ да привлича, създава и задържа инвестиции. [5] За крайбрежната зона на община Русе такива местни условия са стратегическото ѝ местоположение и инфраструктурното развитие.

1. Местни условия и фактори, влияещи върху развитието на крайбрежната зона на община Русе

1.1. Геостратегическото местоположение

Геостратегическото положение еднородно е оценено като изключително благоприятно за развитието на района. Доводите в подкрепа на тези оценки са:

- Широк излаз на община Русе към река Дунав, който следва да стимулира развитието ѝ чрез транспортната функция на реката и потенциала, който тя има за развитието на индустрията, земеделието, транспорта и транснационалното сътрудничество, по-специално в т.нар. Дунавско пространство.[10]

- Община Русе попада в обхвата на района на Черноморско сътрудничество [10], където се провежда общорегионална политика за подобряване на бизнес средата и улесняване на по-голяма икономическа активност през границите, за устойчиво развитие и борба с климатичните промени и отговорната употреба на ресурсите.

- На територията на Реусенска община става пресичането на два от деветте европейските транспортни коридора (№ 7 и № 9), които са връзката между районите на Балтийско и Северно море, и на Средиземно и Черно море.[4]

- Град Русе е най-голямото българско дунавско пристанище. Мостът над реката го свързва с румънския град Гюргево и е най-краткият път до столицата на Румъния Букурещ. През града минава голяма част от външната търговия на България със и през Румъния.

- В близост до град Русе е разположено летище Щръклево, което въпреки, че не функционира, е приспособено за редовни вътрешни и международни карго- и пътнически полети.[4]

Геостратегическото положение на Русенското крайбрежие е безспорно, но то може да се капитализира само чрез изграждане на подходяща инфраструктура.

1.2. Инфраструктурно развитие

За нуждите на речния стопански комплекс в крайбрежната зона на община Русе е изградена различна по вид инфраструктура. Източник на информация за състоянието ѝ са както преките наблюдения, така и обобщените изводи, съдържащи се в документи на областната и общинската администрация. Те най-общо се свеждат до следното:

1. Лошо състояние на моста на р. Дунав (Дунав мост). Той се нуждае от основен ремонт на пътната част, подмяна на дилатационните фуги и модернизирание на осветлението.[8]

2. Лошо състояние на пътната инфраструктура непосредствено до ГКПП Дунав мост, която се нуждае както от ремонт, така и от цялостна реорганизация на движението, естетизиране на околните пространства, изграждане на паркинги, поставяне на хоризонтална и вертикална маркировка и сигнализация.[8]

3. Незадоволително състояние на железопътната линия и на пътната връзка между Русе и Варна, която би трябвало да се разглежда като приоритет заради подобряване на навигацията по водната магистрала "Рейн-Майн-Дунав".[8]

4. Незадоволително състояние на четвъртокласната пътна мрежа в района.[12]

5. Остаряла пристанищна инфраструктура и стара механизация, които освен че не позволяват, и/или затрудняват внедряването на модерни високоефективни пристанищни технологии, имат скъпа поддръжка, което в крайна сметка оскъпява цената на услугата и прави пристанище Русе неконкурентоспособно.

На лице е нужда от реконструкция и модернизация на съществуващата инфраструктура и изграждане на нова.[6] За целта са необходими мащабни инвестиции.

2. Публични инвестиции в Речен стопански комплекс Русе за периода 2007-2013г.

Като се споделя разбирането, че публичните инвестиции са основна предпоставка и фактор за развитие на Русенското крайбрежие, тук се прави опит да се оцени инвестиционната активност на публичната власт в последния петгодишен период.

В района на крайбрежната зона на община Русе (която попада в обхвата на Речен стопански комплекс Русе [3]) функционират две държавни предприятия с капацитет да инвестират собствени и да привличат публични инвестиции за обща полза. Внимание заслужава инвестиционната дейност на ДП "Пристанищна инфраструктура". Развитието на пристанищната инфраструктура се финансира с трансфери от бюджета на държавата [9] към Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", чрез заеми, със собствени приходи и европейски фондове, на този етап от Оперативна програма "Транспорт" [11]. В таблица 1 може да се види обема на инвестициите за периода 2009 -2011г.

Табл. 1. Обем на привлечените и инвестирани средства от ДП "Пристанищна инфраструктура"

| Видове инвестиции | 2009г. (в хил. лв.) | 2010г. (в хил. лв.) | 2011г. (в хил. лв.) |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|
| Трансфери от държавния бюджет(за ДППИ) | 9 000 | 9 000 | - |
| Средства по собствена инвестиционна програма на ДППИ (за пристанище Русе) | - | 550 | - |
| Средства по инвестиционната програма на оператора "Пристанищен комплекс Русе" (за пристанище Русе) | - | 200 | - |
| Средства по европейски програми (за пристанище Русе) | - | - | 25 000 |

Източници: <http://stroitelstvo.info/print.php?storyid=1051114>; <http://stroitelstvo.info/show.php?storyid=1051089>

Данните показват, че средствата, които се инвестират за развитие на пристанищната инфраструктура през разглеждания период са малко, като в първите две години се разчита главно на финансиране от държавата. Те са изразходвани както следва [1]:

- за рехабилитация на кейови стени и ремонт на настилките;
- за изграждането на открити складови площи;
- за доизграждане на отводнителната система за кейовете;
- за поетапно изграждане на канализация в пристанище Русе-изток.

Осигуреното финансиране за 2011г. по европейски програми, е предназначено за финансиране на два проекта на обща стойност 13 млн. Евро [2]:

- Модернизирани на пристанище Русе-запад и
- Разширение на пристанищен терминал Русе-изток – изграждане на зърнен терминал.

Изложеното до тук илюстрира незадоволителна инвестиционна активност, от страна на държавата. Инвестиционните разходи са направени основно за ремонти и рехабилитация на остарелите съоръжения и много малко за изграждане на нови.

През разглеждания период не са използвани и възможностите на концесията като финансов инструмент за развитието на пристанищната инфраструктура, въпреки че ОП "Транспорт" предвижда, чрез концесиониране в периода 2009-2012г. да се изгради инфраструктура на пътнически терминал Русе-център.[11]

В индикативния списък с проекти по ОП "Транспорт" се съдържат и други проекти, приоритетни за развитието на речното корабоплаване и навигация в община Русе, а именно: "Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав" на стойност 15 млн. евро и "Подобряване на навигацията в българо-румънския участък на река Дунав (Боатин-Белене) на стойност 138 млн. евро, с бенефициенти съответно ИА "Морска администрация" и ИА "Поддържане и проучване на река Дунав".[11]

За развитието на Речен стопански комплекс Русе значение имат и публичните инвестиции, осигурени и реализирани от местната власт. Информация за тях се съдържа в Актуализирания документ за изпълнението на областната стратегия на област Русе 2010-2013г. Анализът ѝ показва, че за периода до 2010 г. броят на текущите инвестиционни проекти в област Русе е 41. От тях 19 са по направление "Инфраструктура". 31,7% от тези проекти се реализират на територията на община Русе, като само един от тях - *изграждане на интегриран "Воден проект" за гр. Русе* се осъществява на територията на Речен стопански комплекс Русе. Като процент от общия брой той съставлява само 2,4%. Анализът на размера на инвестиционните разходи сочи, че по-малко от половината са заделени за направление "Инфраструктура" - 43,3%. За сметка на това финансовият ресурс, вложен в речния комплекс, е значителен - 134 845 887 лв. или около 58 млн. евро, което съставлява

37,3% от размера на общите инвестиционни разходи и 40,46% от размера на инвестициите на община Русе.

Този анализ показва, че в края на 2010г. на територията на Речен стопански комплекс община Русе е налице слаба инвестиционна активност от страна на публичната власт.

Информацията за предстоящите проекти сочи: Общ брой на предстоящите проекти в Областта по трите направления – 42 (с 1 повече от текущите). На територията на община Русе предстои да се реализират 7% от тези проекти, като стойността им е 14,4% от общо предвидените средства. На територията на Речен комплекс Русе е предвидено да се реализират общо 2 проекта, което е 4,76% от общия брой. Стойността им е 17 503 208 лв., или 13,65% от общия обем на инвестициите в област Русе и 93,45% от тези в община Русе.

От анализа и направените изводи следва, че тенденцията на ниска инвестиционна активност в комплекса ще се запази до края на програмния период (2013г.) . Общият брой на реализираните в крайбрежната зона на община Русе инвестиционни проекти остава малък.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Геостратегическото положение на речен стопански комплекс Русе е важна предпоставка за неговото развитие. То обаче може да изпълни своята роля само ако в района има добре изградена и функционираща инфраструктура. Постигнатото в крайбрежната зона на община Русе през последните години не покрива изцяло изискванията и потребностите на гражданите и бизнеса. Щетите в комплекса не са намалени. Причина за това е установената ниска инвестиционна активност на публичната власт в района и малкия обем на привлечените инвестиции. Налага се изводът, че потенциалът на територията не се използва пълноценно. Необходимо е да се намерят ефективни модели за инициране и финансиране на публични проекти в Комплекса. Това е особено важно за предстоящия програмен период, през който се очакват още повече средства от Европейските фондове.

ЛИТЕРАТУРА

[1]Василева, М., Г. Генчев, генерален директор на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура": За концесия са предвидени 10 пристанища.Сп. Строителство ГРАДЪТ on-line, бр.8 от 28/02/2011, <http://stroitelstvo.info/show.php?storyid=1051089>

[2]Златкова, С. М. Петров:Близо 25 млн. лв. ще бъдат инвестирани в инфраструктурата на пристанище Русе.<http://stroitelstvo.info/show.php?storyid.1051114>

[3]Павлов, Д. Изследване на икономическите връзки в стопански комплекс. Дисертация за придобиване на образователна и научна степен "доктор". Русе, 2006

[4]Петров, К. Геоикономическо значение на Българския участък на коридор №7 за развитието на Северна България. Сп. Геополитика on-line 5/08/2010, <http://geopolitica.eu/2010/broi32010/922-----7--->

[5]Петров, К. Стремехът за регионално лидерство на Бургас и Русе в контекста на националното икономическоразвитие. Сп. Геополитика, 19.02.2012г.

[6]Петров, М. Близо 25 млн. лв. ще бъдат инвестирани в инфраструктурата на пристанище Русе. Строителство Градът, 28 февруари - 6 март

[7]Пулин, И. Списание "Пристан". Какво крайбрежие ще има Русе? <http://www.dunavpress.com/cgi-bin/store.cgi?>

[8]Актуализиран документ за изпълнението на областната стратегия на област Русе 2010-2013 г., публикуван <http://www.ruse.bg/documents/ADIOSR.pdf>

[9]Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на РБ [ЗМПВВПРБ, 2000], Обн., ДВ, бр. 12 от 11.02.2000

[10]Областна стратегия за развитие на Област Русе за периода 2005-2015г.

[11]Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 <http://www.optransport.bg/>

[12]Оперативна програма "Регионално развитие" 2007-2013 www.bgregio.eu

За контакти:

Любомир Стоилов, тел.:**0885822441** e-mail: lubomir_stoilov@yahoo.com

Докладът е рецензиран.