

ОСНОВНИ ТРАНСПОРТНИ ПРОБЛЕМИ НА КЪРДЖАЛИЙСКА ОБЛАСТ И ИЗТОЧНИТЕ РОДОПИ

1. Географско положение

Област Кърджали се намира в Южния Централен район на Република България, отличава се с планински релеф, преимуществено селско население и с моноструктурност на производството, в което земеделието е основна форма на икономическата активност на по-голямата част от населението.

Отдалечеността от столицата, граничното положение на Кърджалийска област, планинският и полупланинският релеф са фактори, които влияят върху сериозната изолираност на района.

По-голямата част от общините достигат критични прагове в социално-икономическото си развитие. Според доклада на ПРООН за човешкото развитие в България през 2002 г. Кърджалийска област заема 23-то място по индекс на човешкото развитие от общо 28 области в страната.

На юг Кърджалийска област граничи с Република Гърция без да има транспортна артерия и достъп до Беломорието, което е изключително необходимо за развитието на животновъдството и възможността за зимуване на стадата в беломорската яка. Впрочем така както е било винаги допреди 60 години, когато се е използвал най-подходящият проход в Родопите – Маказа.

Извод: При положение, че основно направление в съвременното политикоикономическо развитие на Европа е интеграцията както в ЕС така и в отделни страни, Кърджалийска област при затворена граница на юг е лишена от перспектива.

* Кмет на община Кърджали.

2. Маказа – стратегически комуникационен фактор за развитието на икономиката на Кърджалийска област и област Родопи – Комотини

2.1. Идеята за път през тези части на планината датира от 1911 г., откогато са първите проекти. След Балканската война пътят през билото става жизнена необходимост, но за съжаление мащабна работа кипяла само през годините на Втората световна война, когато на строежа на жп линията са работили 1500 души.

В книгата „Жаравата тлее“ от родопчанина Борислав Левов е написано: „През вековете, каквито и събития да са ставали, Родопи и Беломорието винаги са били свързани стопански. Народите на България и на Гърция са се съобразявали със съседството си по стопански изгоди“.

2.2. За да се разсече възелът на проблемите в Кърджалийска област следва да се отвори проходът Маказа, който ще отприщи енергията за проектите на предприемачите:

- ✧ ще се открият нови работни места;
- ✧ ще започне ново заселване в Родопите, което ще намали демографските и емигрантските тежести;
- ✧ ще се увеличи производството на стоки и услуги и благоустрояването на двата областни града Кърджали и Комотини, отстоящи на по-малко от 80 км;
- ✧ по-късото разстояние ще увеличи значително туристичния поток между двете страни и двата областни града. От всички възможности за излизане от тази ситуация най-голямо значение има построяването на пътя и ГКПП Маказа, който се намира в южния финал на паневропейския транспортен коридор № 9.

2.3. През август 1995 г. в гр. Янина (Гърция) и през март 1996 г. в гр. Варна овластените от ЕС министри на външните работи на Гърция, Румъния и България (Каролос Папуляс, Теодору Мелешкану и Георги Пирински) определиха транспортен коридор № 9 през територията на България да бъде трасето на пътя с европейска номерация Е – 85 (Русе – Маказа).

Когато трите балкански страни обсъждаха и решаваха въпросите свързани с паневропейските транспортни коридори, в частност

коридор № 9, те винаги се ръководеха от темата за стопанската изгода и икономическите интереси на европейския бизнес и главно за транспортните артерии в Югоизточна Европа.

2.4. Такава цел си поставяха и организации на гражданското общество в гр. Кърджали, сред които сдружението за българо-гръцко приятелство клуб „Елада“ и Стопанската камара като съюз на работодателите и предприемачите, които през 1990 и 1991 г. организираха подписка на населението от 7-те общини на Кърджалийски регион за своевременното отваряне на прохода Маказа. Само за няколко месеца в тази подписка изразиха настоятелното си искане 14500 души.

По-късно, започвайки от 2000 г. се организират ежегодно гранични събори на пирамида № 31 на Маказа, от клуб „Елада“, Стопанската камара, в. „Нов Живот“ и регионалния граничен сектор под наслов „Маказа – за мир, сътрудничество и приятелство“. Досега са проведени 4 такива срещи, в които от българска и гръцка страна са участвали народни представители, областни управители, кметове на общини, представители на бизнеса, деловите среди и много граждани, родеещи се с наредбата за по-скорошно отваряне на прохода и преминаване на разстоянието от Кърджали до Комотини за 1 час, вместо 6 часа.

През 1993 г. тогавашният премиер на Република България проф. Любен Беров възложи отговорна задача на БСК София да сформира екип, в който участва и изпълнителния директор на Стопанска камара – Кърджали и за няколко дни да бъде събрана необходимата информация за състоянието на пътя през Свиленград до Александрополис и възможността на пристанището да обслужва българските икономически интереси. Наред с тази задача проф. Беров обърна внимание и на прохода Маказа, ако се стигне до споразумение за тунелно пресичане на Родопите.

3. Състояние на проблема свързан с отварянето на прохода Маказа

3.1. При започналите двустранни преговори между Гърция и България за практическото решаване на въпросите за отваряне на

нови три ГКПП при Гоце Делчев – Драма, Рудозем – Ксанти и Кърджали – Комотини се стигна до междуправителствени споразумения, подписани от премиерите на двете страни. По-късно гръцката страна не даде съгласие железопътното трасе на коридор № 9 да пресече границата с тунел под Маказа, който се налага от теренните условия. По този начин се стопира проектът за жп трасе под Маказа, а с това и за транспортния коридор. Тези обстоятелства са сериозно основание да се смята, че международният път Е-85 ще се влее в автомагистрала „Тракия“, ще продължи до Свиленград и по-нататък през Ново село – Орменион до Александрополис.

3.2. На 06.07.2003 г. започна строителството на подходния автомобилен път с. Кирково – Маказа. Самата характеристика на този път като „подходен“ до българо-гръцката граница буди недоумение. Не е даден отговор на въпроса изграждащият се път ще бъде ли свързан с автомагистралата „Виа Егнатия“ на гръцка територия. Ако той е положителен, то в какъв срок се ангажира Гърция да завърши строителството на пътя на нейна територия от Маказа до Комотини.

За да не отидат напразно осигурените от ЕС 18 млн евро за строителство на пътя на българска територия е необходимо изграждането на насрещен път като продължение в Гърция.

4. Финални изречения

4.1. За народните представители, за властите на местното самоуправление, за административните органи в Кърджалийска област и за всички граждани, които правят бизнес и живеят в Източните Родопи, транспортен коридор № 9 е единственият фактор за създаване на условия за икономическо и социално развитие. Това изисква и налага този въпрос да се реши по начин, по който е дефинирано трасето на коридор № 9 от ЕС. Само този е спасителния бряг за икономиката и хората, живеещи в Кърджалийска област.

4.2. Отговорни народни представители твърдят официално, че трасето на коридор № 9 ще мине през територията на Кърджалийска област. На това се надяваме и ние, представителите в този висок форум от Кърджалийска област.

Уважаеми участници в конференцията,

Бихме се радвали да Ви посрещнем и в нашия край. Елате да се полюбувате на древния град на траките Перперикон, на природните дадености, на екологично чистата флора, на богатия лов на благородни елени, сърни, муфлони, на неповторимия риболов в двете изкуствени морета, които радват жителите на Кърджали и техните гости.

Пожелаваме успех на този изключително важен форум за развитието на страната ни и настоятелно молим да бъде потвърдена позицията на ЕС относно перспективата на коридор № 9 като част от паневропейската карта на транспортните коридори.

Благодарим на Българското геополитическо дружество, на Великотърновския университет „Св. св. Кирил и Методий“ и ръководството на община Елена за добрата организация на научно-практическата конференция и за поканата да участваме в нея.