

---

Слави Димитров / Slavi Dimitrov

ДИНАМИКА НА ТРАНСПОРТНАТА  
ИНФРАСТРУКТУРА ПО ЛУЗО-ИСПАНСКАТА  
ГРАНИЦА

*Dynamics of Transport Infrastructure  
in Luzon-Spanish Border*

**Summary:** *Transport infrastructure plays an important role in the relations between the two Iberian countries Portugal and Spain. Its development began after the entry of the two countries in the European Union in 1986, and especially after the accession of the Schengen area on 26 March 1995 availability of the border area in recent years, characterized by significantly improved permeability, resulting the development of road infrastructure and the expansion of the river perimeter associated with the recently constructed bridge over the river Minho and Douro.*

**Key words:** *European Union, Schengen, infrastructure, highways, logistics*

Транспортната инфраструктура е видим пример за това, което може да бъде постигнато с помощ от структурните и кохезионните фондове на Европейския съюз (ЕС). Добре функционираща транспортна инфраструктура е от съществено значение за запазването на конкурентоспособността и благосъстоянието на ЕС. Понастоящем неговите 28 държави-членки разполагат с пет милиона км пътища с настилка, над 215 000 км железопътни линии и 41 000 км плавателни вътрешни водни пътища.

Повишаването на достъпността е от ключово значение за укрепването на регионалните икономики и постигането на сближаване и конкурентоспособност. Политиката на ЕС за транспорта насърчава устойчивата мобилност на хора и стоки, осигурявайки ефективност и безопасност и свеждайки до минимум отрицателните последици за околната среда. Прилагат се редица действия, които се отнасят до трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T), въздушния, автомобилния, железопътния, морския и градския транспорт, както и вътрешните водни пътища, комбинирания транспорт, интелигентните транспортни системи, безопасността и правилата за държавна помощ.

През програмния период (2007–2013 г.), около 82 млрд. евро (23,8% от общите средства) са изразходвани в областта на транспорта, което представлява увеличение със 65% спрямо предходния програмен период (2000–2006 г.).

Приоритет са проекти, свързани с трансевропейските транспортни мрежи. Инвестициите в транспорта за периода 2007–2013 г. са концентрирани в районите по цел „Сближаване“. Средствата са разпределени по следния начин:

– За проекти, свързани с трансевропейските транспортни мрежи, са изразходвани 38 млрд. евро (11% от всички инвестиции в рамките на политиката на сближаване). Около половината от тези средства са предвидени за развитие на пътната инфраструктура, а другата половина – за развитие на железопътния транспорт.

– Общо почти 41 млрд. евро (12% от общия бюджет) са отделени за развитие на пътната инфраструктура, включително трансевропейски, национални, регионални и местни пътища.

– За железопътната инфраструктура са похарчени общо 23,6 млрд. евро (6,8%), включително по проекти за трансевропейски транспортни мрежи.

– Предвидени са средства и за градски транспорт – 8,1 млрд. евро (2,3%), пристанища и вътрешни водни пътища – 4,1 млрд. евро (1,2%), комбиниран транспорт и интелигентни транспортни системи – 3,3 млрд. евро (1%), и летища – 1,9 млрд. евро (0,5%)<sup>1</sup>.

Транспортната инфраструктура играе важна роля и в отношенията между двете иберийски държави Португалия и Испания. Нейното развитие в граничните територии започна след влизането на двете страни в Европейския съюз през 1986 г. и най-вече след присъединяването на страните към Шенгенското пространство на 26 март 1995 г.

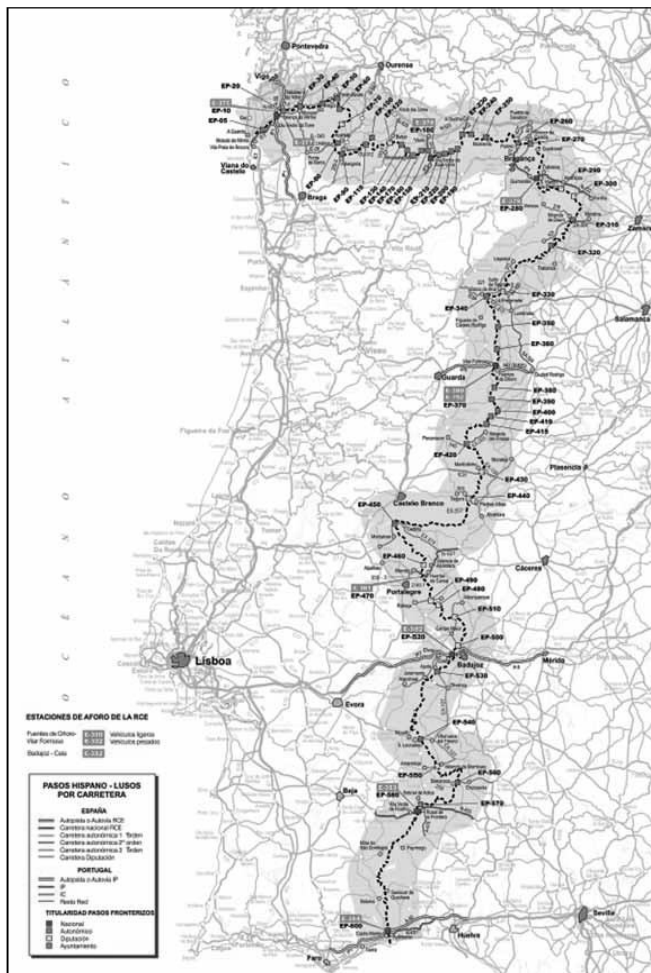
При анализа на движението на пътници през лузо-испанската граница е използван: Годишен среден дневен трафик (ГСДТ) – най-често прилаганият метод за измерване на трафика. Стойността показва средния брой автомобили, които преминават през точката за измерване за период от 24 часа. Поради това при определяне на стойността се взема предвид трафикът през пиковите и ненаатоварените сезони за една година<sup>2</sup>.

Използваната информация от Агенцията по магистралите към Министерство на регионалното развитие отчита разделени по вид превозните средства преминаващи през граничните пунктове, а данните са от последното проучване, проведено през 2009 г. Предоставена е информацията относно броя на тежкотоварните автомобили, преминали границата по националност и типа на превозното средство; според структурата на стоките, превозвани от камионите, според източника на стоките и предназначението на основните продукти, транспортирани с тежкотоварни превозни средства. Нощното наблюдение е осигурено от Министерството на благоустройството и от екип от сътрудници от университета на Естрамадура. Отделно има допълнение с резултатите от изследванията и измервателните станции на пътищата на Португалия, както и на резултатите от изследванията на Института за туристически изследвания в Испания.

На границата между Испания и Португалия са изградени 67 пункта, които се пресичат от 62 асфалтирани пътя (фиг. 1).

### Идентификация на граничните пътни връзки между Испания и Португалия

Източник: Portugal:  
INIR; España: Ministerio de  
Fomento, DG Carreteras.



За достъпността на граничната пътна инфраструктура може да се посочи следното:

- Изградени са три магистрални връзки: Туй – Валенса, Кая – Бадахос и В. Р. Санто Антонио – Аямонте.
  - През осем гранични пункта преминават главни пътища.
  - Еврорегион Галисия – Северна Португалия е най-добре застъпен в транспортно отношение.
  - Еврорегион Кастилия и Леон – Централна Португалия има важна роля от гледна точка на високоскоростния път (Вилар Формозу – Фуентес де Оноро)<sup>3</sup>.
- Има няколко проекта, които са в процес на реализация:
- Свързване на Шавеш с Верин.
  - Участък Тордесияс – Самора – Браганса.

- Участък Валадолид – Саламанка – Фуентес де Оньоро – Вилар Формозу – Гуарда;
- Участък Пласенсия – Монфортиньо – Кастело Бранко;
- Участък Касерес – Валенсия де Алкантара – ограничен до португалската граница;
- Участък Севиля – Росал де ла Фронтера – Вила Верде де Фикальо – Бежа.

По отношение на железопътната инфраструктура проблеми поражда липсата на връзка между португалските и испанските железопътни мрежи в големи области на границата:

- Има само четири жп контролно-пропускателни пунктове по протежение на Иберийската граница (Туй – Валенса ду Миню, Фуентес де Оньоро – Вилар Формозу, Валенсия де Алкантара – Марвау – Бейра и Бадахос – Елваш).
- Кастилия и Леон-Северна Португалия е единственият еврорегион, където няма активни железопътни връзки.
- Изграждането на малки свързващи части (напр. Браганса – Самора и Алгарве – Андалусия) значително ще увеличи достъпността в редица гранични територии.

Услугите, свързани с превоза на товари от железопътния транспорт, се извършват през всички тях, но най-важен е този в района между Фуентес де Оньоро – Вилар Формозу, което се дължи до голяма степен на търговията със стоманени продукти. Пунктът Фуентес де Оньоро – Вилар Формозу има най-голямо значение при превоза на пътници. Само връзката Бадахос – Елваш предлага пътуване, което не включва този вид услуги<sup>4</sup>.

Има няколко проекта в процес на реализация:

- Изграждане на високоскоростна железопътна връзка между Мадрид – Лисабон с продължение до Порту.
- Изграждане на международна гара в района на Елваш / Бадахос (Рио Кая) (Касерас). На срещата, проведена в Самора на 22 януари 2009 г. бе подписана декларация за изграждане на международна станция в граничната зона, с изграждане на пътнически съоръжения на територията на Испания и на товарни съоръжения на територията на Португалия.
- Изграждане на високоскоростна железопътна връзка Виго – Порту (моста на р. Лима) като бенефициент от фондовете за трансевропейски мрежи. Размерът на отпуснатата помощ възлиза на 244,1 млн. евро, от които 103,5 млн. евро са разпределени за Испания и за Португалия 140,6 млн. евро.
- Изграждане на връзката Авейру – Саламанка.
- Изграждане на Високоскоростна железопътна връзка между Севиля – Уелва – Евур – Фару.
- Изграждане на конвенционална товарна връзка Синеш – Елваш – Бадахос – Пуертояно – Мадрид. Тази връзка е в рамките на Приоритетен проект № 16 „на железопътната товарна ос Синеш / Алхесирас – Мадрид – Париж” RTE-T, която се ангажира с развитието на железопътен товарен превоз по оста от пристанищата на Синеш и Алхесирас до Централна Европа<sup>5</sup>.

От общо 59 летища на полуострова (34 в Испания, 25 в Португалия), само четири от тях са в граничните зони: Виго, Саламанка и Бадахос в испанските провинции и Фару в Португалия<sup>6</sup>.

От испанска страна са модернизираны летищата на Барселона (нов Терминал 1 е открит на 17 юни 2009 г.), Аликанте, Валенсия и Малага и съответната им инфраструктура. В Португалия влезе в експлоатация летище Бежа, интегрирано в рамките на мрежата от португалски второстепенни летища. Особено важно е строителството на ново летище в Лисабон (NAL), което да замени действащото в момента през 2017 г. и да отговори на повишеното търсене в региона<sup>7</sup>.

Като се има предвид, че граничното пространство е 27,1% от територията на полуострова и включва 9,7% от населението, то на него се падат само 6,8% от съществуващите летища. Това показва по-ниска честота на летищата в граничната територия, в сравнение с националната територия, което означава намалено международно измерение. Според проучването на ESPON, което класифицира основните европейски летища, следва, че летищната инфраструктура в граничното пространство не притежава международна летищна връзка<sup>8</sup>.

Пристанищната инфраструктура е от голямо значение и за двете иберийски страни. Освен това тя се явява стратегическа област и играе ролята на платформа в рамките на международното корабоплаване и логистика за Южна Европа.

От испанска страна са интегрирани 11 пристанища от общ интерес: Кадис, Санта Мария, Зона Франка, Кабуселя, Рота, Уелва, Ла Коруня, Марин, Понтеведра, Виго и Виягарсия.

Португалската континентална система се състои от общо девет търговски пристанища, които са разделени на малки и големи пристанища. Основната мрежа включва пет пристанища: Лейшоеш, Авейру, Лисабон, Стубал и Синеш. В момента, всички тези пристанища действат като връзки във веригата на логистиката и транспорта, създавайки работни места и просперитет.

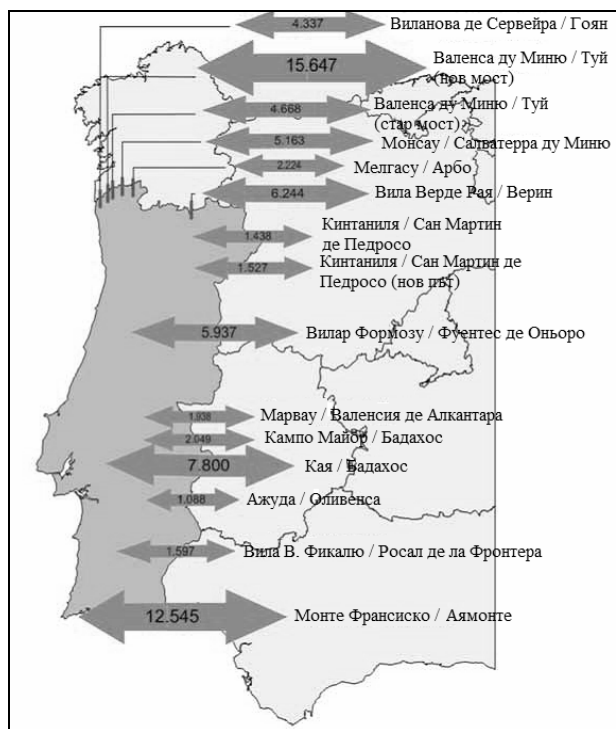
Граничният речен транспорт се осъществява чрез реките Миню и Гуадиана. През 2009 г. общият пътнически трафик достига 250 000 пътници, като се засилва тенденцията на спад започнала през 2007 г. В същото време, броят на превозните средства, пресичащи границата по речен път е 30 000, което е по-малко от 1% от общия брой<sup>9</sup>.

През 2009 г. дневно 96 000 превозни средства преминават през граничните контролно-пропускателни пунктове. От тях около 88,5% са леки превозни средства, а останалите 11,5% са тежкотоварни превозни средства (включително камиони и автобуси)<sup>10</sup>.

Според данни от Генералната дирекция на пътищата, общо 85 300 коли (като се имат предвид и микробуси) пресичат ежедневно границата през 2009 г. Тези цифри регистрират лек спад от 1,7% в сравнение с данните от предходната година, когато средно дневно броят на превозните средства е 86 800. Отчитат се и тези автомобили, които извършват сервизни дейности от другата страна на границата, а техния среднодневен брой е 599 автомобила.

През 2009 г. 87% от преминаванията са съсредоточени в 15 пункта. Резултатите остават почти идентични с предходните години. В два от граничните пунктове ежедневно преминават над 10 000 автомобила: Туй (нов мост) – Валенса ду Миню – 15 642 и Аямонте Монте Филкалю (ВРС Антониу) – 12 545, в 13 от пунктовете ежедневно преминават между 1000 и 10 000 автомобила (фиг. № 2). В сравнение с 2008 г., има още два гранични пункта, през които преминават над хиляда автомобила дневно. Това са новите гранични връзки: Сан Мартин де Педросо – Кинтаниля и Оливенса – Ажуада.

Новият пункт между Сан Мартин де Педросо – Кинтаниля показва, че след свързването на тези два града трафикът почти се е удвоил (от 1651 превозни средства на ден до 2965 превозни средства за двата гранични пункта). Забележителен растеж има между градовете Гоян и Виланова де Сервейра (67%). Другите гранични пунктове, комбинират трафик на увеличения с понижения, но не толкова значителни, колкото тези, които са посочени<sup>11</sup>.



Фиг. 2

**Леки автомобили, преминали през основните гранични пунктове на лузо-испанската граница през 2009 г.**

**Източник:** Ministerio de Fomento, DG de Carreteras.

От пътниците, влизащи в Португалия през 2012 г., 69% са туристи, които идват от Испания и почти всички са лица, влизащи в Португалия без да остават да нощуват. За по-дългите пътувания обикновено се използва въздушният транспорт. Испанските туристи регистрират спад (-7,7%), 25,1% са от Мадрид; от Андалусия 17,5%; Каталуния 11,3%; Кастилия и Леон 10,7%; Балеарски острови 3,1%; Валенсия 2,8% и др. 29,5%.

За пътниците, използващи различни видове превозни средства, се получават различни стойности. Тези стойности са средно 1,7 пътници при леките превозни средства и 29,1 пътници средно за автобусите. Общият брой превозени пътници през 2009 г. е 59 277 278, от тях с леки автомобили 52 914 999 души, а с автобуси 6 362 279 души.

През 2001 г. пътническият железопътен трафик между двете страни достига най-високи нива с 254 000 пътници<sup>12</sup>. До 2009 г. в използването на железопътните връзки, свързващи Испания и Португалия, е налице намаляваща тенденция с 30% (до 177 623), като най-ниските резултати са през 2007 г. (170 628)<sup>13</sup>.

Обменът на пътниците чрез въздушния транспорт между Испания и Португалия възлиза на 2,7 млн. пътници през 2009 г. в сравнение с 2,0 млн. през 2007 г. Летище Баракс в испанската столица значително увеличава своите пътници с 35% (в сравнение с трите най-големи португалски летища). По време на същия период обменът на пътници между летище Барселона и Португалия е претърпял лек спад (1%). Друго разрастващо се летище в замяна, за пътуващите към Португалия, от 2006 г. насам е Севиля с 89%, въпреки че в абсолютно изражение е представена от 13 000 пътници.

През 2009 г. португалските летища надвишават пътниците от 2006 г. Така летището Лисабон с 1,8 млн. пътници отбелязва ръст от 6% за трите години. Порту е летището, което регистрира ръст от 62%, като пътуващите представляват с 285 000 повече, отколкото през 2006. И накрая трябва да отбележим, че летището Фару отбелязва ръст с 19%, а Мадейра претърпява спад от 27% в обмена на пътници с Испания.

Пътническият транспорт по реките Миню и Гуадиана също е понесъл значителен спад през 2009 г., а годишното намаление достига 17%, като броят на пътниците, използващи воден транспорт, е 250 000<sup>14</sup>.

През 2009 г. общо 62,2 млн. пътници са преминали границата между двете страни посредством различните видове транспорт (фиг. № 3). Спрямо 2008 г. цифрите представляват увеличение от 2,5%, което се генерира от пътническия транспорт, докато в другите видове транспорт е отчетено намаляване на трафика.

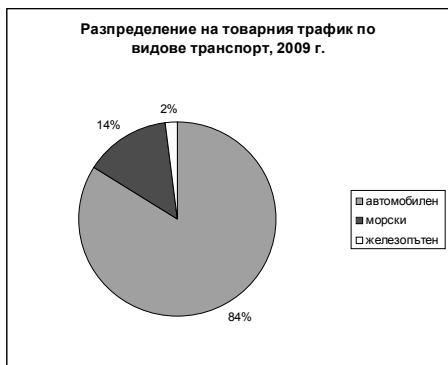
Автомобилният транспорт продължава да е водещ в превоза на пътници между Испания и Португалия, с над 95% от движенията, следват въздушният и жп транспорт.

**Фиг. 3**



**Източник:** Carretera: DG Carreteras e IET.  
 Ferrocarril: RENFE. Vía Aérea: AENA e  
 INAC.  
 Tráfico Fluvial: INE Portugal.

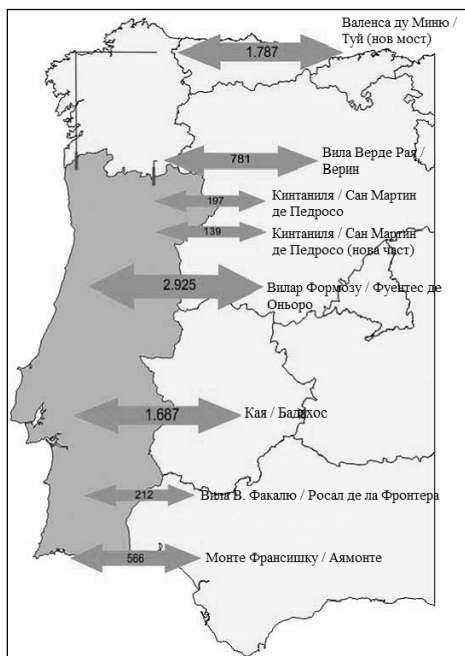
През периода 1999–2009 г. търговията между двете страни се увеличава с 123%, но през последните две години, обемът на стоките намалява със 17%<sup>15</sup>. Стоките, търгувани между Испания и Португалия, през 2009 г. достигат почти 26 млн. т. На автомобилния транспорт през 2000 г. се падат 78% от превозите, докато през 2009 г. този дял достига до 84% (фиг. 4). През този период делът на водния транспорт е спаднал от 16% на 14%, а железопътният транспорт е станал още по-маловажен от 6% на 2% и регистрира намаление с 46%<sup>16</sup>.



Фиг. 4

**Източник:** Carretera: EUROSTAT, Reglamento C1172/98.  
 Ferrocarril: CP (Portugal); Vía marítima: Puertos del Estado (España).  
 Portugal: INE.

В 14 от пунктовете между Испания и Португалия дневно преминават над 100 товарни автомобили (фиг. № 5). В тях се концентрира 91% от съществуващия трафик на камиони извършван в общо 67 гранични пункта. Най-натоварени са пунктовете: Фуентес де Оньоро – Вилар Формозу – 2925; Туй (нов мост) – Валенса ду Миню – 1787; Бадахос – Кая – 1687.



Фиг. 5

**Тежкотоварни автомобили, преминаващи дневно през основните гранични пунктове (2009 г.)**

**Източник:** España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras.



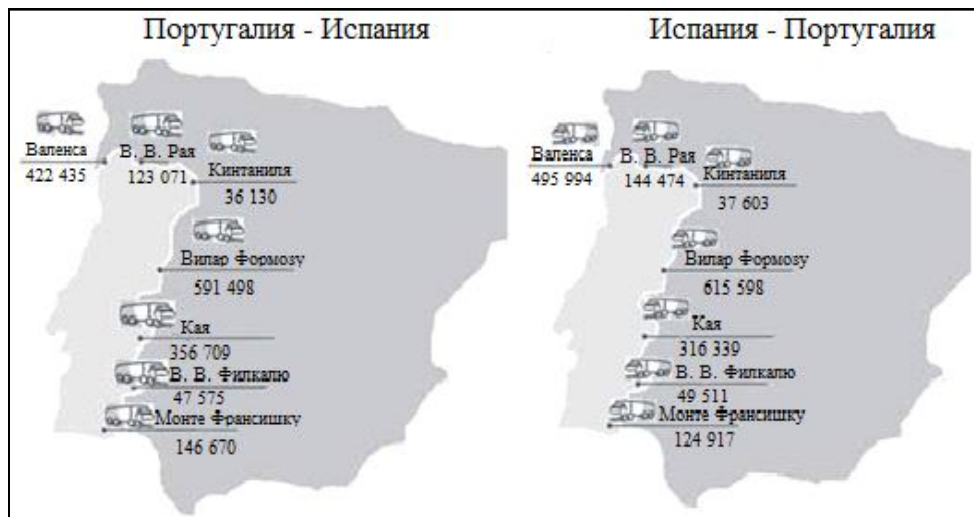
През 2009 г. 10 176 камиона преминават границата дневно. Границата, където има по-голямо увеличение на преминаващи камиони е Валенса ду Миню – Туй (Новият мост) с 470 повече превозни средства (увеличение от 36%). При Туй – Валенса Миню (Стария мост) броя на товарните автомобили се е увеличил с 61% (74 камиона на ден повече). Новият пункт между Кинтаниля и Сан Мартин де Педросо регистрира намаление от 1,6 пъти. На противоположната страна, между Фуенте де Онъоро и Вилар Формоза превозните средства са с 340 по-малко (намаление от 10%), и пункта Франсис Монте – Аямонте, с намаление 19%, което означава 130 камиона по-малко.

Тежестта на всеки един от пропускателните пунктове е с променлив трафик, като мястото на Вилар Формозу е с най-значително надвишение по отношение на броя на товарните превозни средства. В тази граница от Испания, преминават 615 598 превозни средства годишно и 591 498 превозни средства обратно към Испания. Делът на превозни средства в посока Португалия-Испания е по-висок само в граничните пунктове Кая и Монте Франциско.

Трафикът в пунктовете Вилар Формозу (34,4%), Валенса (26,2%) и Кая (19,2%) съответства на почти 80% от общия трафик на тежкотоварни автомобили в португалско-испанската граница (фиг. 6).

Фиг. 6

**Брой на товарните автомобили преминали границата между Испания и Португалия в двете посоки (2009)**



Източник: ITRG.

Оценката на товарните превози преминаващи през границата през 2008 г. в двете посоки, позволява ясно идентификационната концентрация по границата около Вилар Формозу. Границите на Централния регион показват по-голямо

значение (41,6%) от общия товар на стоки, които са пресекли основните гранични пунктове. Валенса и Кая, с относителни съответно от 20,2% и 19,8% са водещи по отношение на общото тегло на превозваните стоки. Междувременно в Кинтанила и Вила Верде Фикалю е регистрирана най-ниска товарна активност.

Освен това в Монте Франциско, Вила Верде и Фикалю Валенса процентът на празните тежкотоварни автомобили е доста висок (42,8% от общия брой превозни средства, 37,9% и 34,7%, съответно). От друга страна, в случая на Вилар Формозу делът на празните превозни средства, които пресичат границата, е много по-малък (7,8%).

В автомобилния парк на Испания преобладават товарните камиони превозващи тежест до 10 т (над 60%), а значението на камионите, превозващи над 18 т е пренебрежимо малко (делът му винаги е по-нисък от 4%). През 2009 г. камионите с полезен товар са 102 300, от тях 62 800 между 3,6 – 10 т, 36 800 между 10 – 18 т и 2 800 камиона имат полезен товар над 18 т.

За Португалия е отчетено намаление с 20% при всички групи камиони от 31 100 на 24 800 товарни камиона през 2009 г. Най-значителното намаление с над 25% е регистрирано при товарните камиони между 3,5 – 10 т. За Португалия разпределението е следното 40% за камиони между 3,5 – 10 т, 35% за камиони от 10-19 т и 25% над 19 т.

От 3 508 304 тежкотоварни превозни средства, които преминават основните пунктове на португалско-испанската граница, 62,7% и 32,2% съответно са португалски и испански<sup>17</sup>. Регистрациите принадлежащи към други националности представляват само 5,1% от общото отчитане на граничните пунктове.

Превозни средства с 5 оси са 82,7% от всички превозни средства, следвани от тези с 2 оси – 8,1%, с 4 оси – 5,3% и с 3 оси – 3,5%. И накрая, превозни средства с шест или повече оси представляват само 0,5% от общия трафик в двете посоки.

От граничния трафик и в двете посоки, около една четвърт от общия брой на товарните превозни средства (23,3%) пътуват празни, без да носят никакви продукти в момента на пресичане на границата. Почти половината натоварени превозни средства (47,6%) са с натоварване 75%.

В превоза на опасни товари участват само 2,6% от тежкотоварните автомобили (3.5% от превозните средства с натоварване) и имат отличителни знаци за този тип продукти. Установените общи предупредителни индикатори са „силно запалими течности” (19,6%), „корозивни материали” (18,1%) и „различни опасни материали с повишена температура” (12,2%).

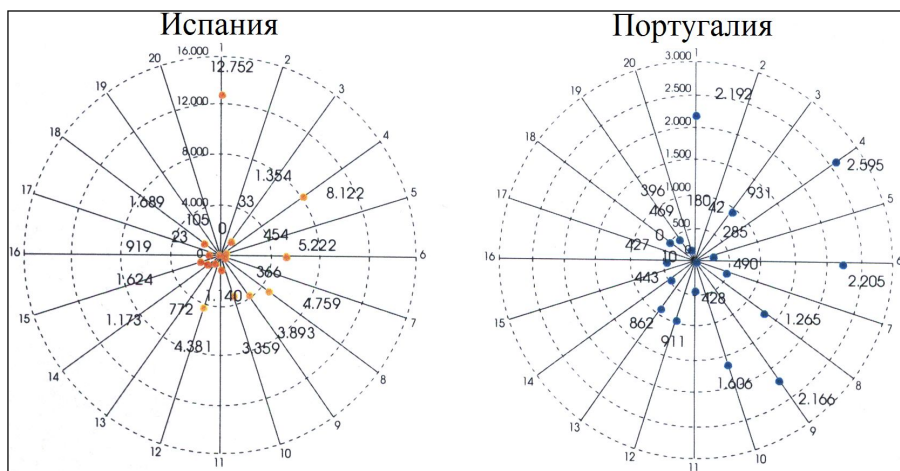
Средното натоварване на превозното средство, като се имат предвид двете посоки е 12,4 т. За Португалия-Испания, средното натоварване на превозното средство е 11,5 т, а в обратната посока от Испания за Португалия е 13,2 т.

Що се отнася до общия товар стоки, насочени към международната търговия през 2009 г., за Испания водещи са земеделски продукти, стопански животни, продукти от лов и риболов (24% от общото количество). Със 16% следват хранителни продукти, напитки и тютюневи изделия (фиг. 7).

От португалска страна водещи са хранителни продукти, напитки и тютюневи изделия (14%), следват земеделски продукти, стопански животни, лов и риболов, продукти от дърво и корк (с изключение на мебели) и неметални минерални продукти, трите общо с 12% (табл. 1)<sup>18</sup>.

Фиг. 7

**Вид и количество на стоките, превозени от международния автомобилен транспорт на Испания и Португалия през 2009 г., (хил. т)**



**Източник:** EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

Табл. 1

**Видът и количеството на стоките, участващи в международната търговия в Испания и Португалия през 2009 г.\***

№	Вид на стоката	Испания	Португалия
1	Продукти на земеделието, животновъдството, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти	12.752	2.192
2.	Горивни полезни изкопаеми - антрацитни и лигнитни въглища, нефт и пр. газ	33	42
3.	Метални руди и други минерални продукти, като торф, уран и торий	1.354	931
4.	Хранителни продукти, напитки и тютюневи изделия	8.122	2.595
5.	Текстилни продукти, облекла, кожи и кожени изделия	454	285
6.	Изделия от дърво и корк (с изключение на мебели), изделия от слама и материали за плетене; хартиена маса, хартия и изделия на хартиената промишленост, печатни издания, графични изкуства и изобразителни материали	5.222	2.205
7.	Кокс и рафинирани нефтопродукти	366	490
8.	Химикали, изкуствени и синтетични влакна, изделия от каучук и пластмаси; ядрено гориво	4.759	1.265
9.	Други неметални минерални суровини	3.893	2.166

10.	Основни метали, метални изделия (без машини и оборудване)	3.359	1.606
11.	Машини и оборудване, неклаифицирани другаде; канцеларска и електронноизчислителна техника; машини и апарати, неклаифицирани другаде; оборудване и радио, телевизионна и далекосъобщителна техника и инструменти, медицински, прецизни и оптични инструменти, часовници	1.140	428
12.	Транспортно оборудване	4.381	911
13.	Мебели, др. видове стоки	772	862
14.	Вторични суровини, битови и др. отпадъци	1.173	443
15.	Пощенски пратки	1.624	10
16.	Оборудване и материали, използвани в превоза на стоки	919	427
17.	Подвижно оборудване: стоки за жилища или офиси, багаж и предмети, които придружават пътници, моторните превозни средства придвижвани за ремонт, др. стоки	23	0
18.	Партидни стоки: различни видове товари, превозвани заедно	1.689	469
19.	Неидентифицирани стоки: товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани и разпознаваеми и не може да бъдат причислени към групи 01-16	105	396
20.	Др. продукти	0	180
Общо		<b>52.140</b>	<b>17.903</b>

**Източник:** EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

\*След последното публикуване на ОТЕР, Евростат коригира номенклатурата, използвана за групиране на продукти. Номерът на групата продукти е нараснал от 20 на 24.

Либерализацията на железопътния сектор през последните години позволи навлизането на нови оператори в превоз на товари, тъй като доскоро съществуваше монопол на CP в Португалия и RENFE в съответните страни. Това са Takargo Rail в Португалия и Comsa Rail Transport за железопътният транспорт в Испания. В средата на 2009 г. двете компании образуват дружеството Ibercargos Rail.

От 2006 г. се забелязва значителен спад, а железопътния трафик е 1 079 687 т, което в сравнение с обема от 2009 г. представлява намаление от 53% на жп товарите. През 2009 г. международният трафик в обема на железопътния товарен превоз е 503 539 т, от които 68% (344 593 т) представляват доставки, направени в Португалия, а останалите 32% (158 946 т) са от Португалия за Испания. От търгуваните 503 000 т, 30% са реализирани чрез жп компаниите Takargo и Comsa Rail<sup>19</sup>.

Отбелязва се спад и в търговията по море. В периода 2003–2009 г. Алхесирас и Валенсия са основните пристанища за стоки, идващи от Португалия по море. Пристанището Уелва също така може да се причисли към тази група, но през 2009 г. претърпява сериозен спад в обема на португалски по произход стоки. По отношение на износа, пристанището на Алхесирас е водещо с по-голям обем на продукти за Португалия, следват Валенсия и Уелва.

Анализът на португалските пристанища за внос от Испания включва: Лейшоеш, Лисабон и Синеш. Лейшоеш е най-важното пристанище на Португалия за вносни стоки през последното десетилетие, въпреки че има значителен

спад през 2009 г. и вече е на трето място по товарооборот. Лисабон се характеризира със сравнително постоянни стойности през последните години, докато пристанището Синеш отбелязва най-силен ръст от 2005 г. насам.

По отношение на износа, пристанищата на Лисабон и Синеш са най-важни. Както се случва с вноса, през последните пет години пристанището на Синеш е водещо за Португалия в този вид трафик. Пристанището на Лисабон до 2008 г. има много важно значение, но през 2009 г. спадът на продажбите в стоки е значителен<sup>20</sup>.

В заключение можем да посочим, че през разглеждания период се осъществява успешно трансгранично териториално наблюдение по лузо-испанската граница. Това позволява да се отбележи увеличението в броя на пътниците, преминали границата и същевременно се отчита спад в обема на транспортираните стоки. По отношение на трансграничния транспорт, пътническият трафик продължава да се извършва предимно от лични леки автомобили, поради лошата мрежа в обществения транспорт. За товарния транспорт, трябва да се посочи, че през последните години се осъществяват редица действия по отношение на изграждането на платформи. Развитието на инфраструктурата по отношение на логистиката и интермодалния транспорт позволява консолидирането на трансгранични мрежи за маркетинг и улеснен достъп до големите пазари. Достъпността на граничната територия през последните години се характеризира и със значително подобрена пропускливост, което е резултат от развитието на пътната инфраструктура и разширяването на речния периметър, свързан с наскоро построените мостове над р. Миню и р. Дору.

## БЕЛЕЖКИ

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/themes/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/index_en.htm), p. 1 (25.10.2014 г.).

<sup>2</sup> Правилно ли са изразходвани средствата за пътища от фондовете на политиката на сближаване на ЕС? Специален доклад № 5/2013, Служба за публикации на Европейския съюз. Люксембург, 2013, с. 5.

<sup>3</sup> Documento de Trabajo para la programación 2014–2020: Análisis de la situación económica, social y ambiental de la zona fronteriza de España y Portugal, Madrid, 4 de octubre de 2013, p. 5.

<sup>4</sup> Ibidem, p. 6.

<sup>5</sup> Inquérito ao transporte rodoviário transfronteiriço (ITRT) – veículos pesados de mercadorias – 2008, Lisboa, 2009.

<sup>6</sup> España: Ministerio de Fomento, Anuario Estadístico, Madrid, 2010.

<sup>7</sup> INE, Estatísticas dos transportes e comunicações – 2012. Lisboa, 2013.

<sup>8</sup> Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza España-Portugal 2007–2013. Madrid, 2007.

<sup>9</sup> Documento de Trabajo para la programación 2014–2020: Análisis de la situación económica, social y ambiental de la zona fronteriza de España y Portugal, Op. cit., 2013, p. 8.

<sup>10</sup> Eurostat. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera, Reglamento C1172/98.

<sup>11</sup> Observatorio transfronterizo España-Portugal, Ministerio de Fomento, Ministerio da Economia e do Emprego. Madrid/Lisboa, Noviembre, 2011, p. 39.

<sup>12</sup> A Zona de Fronteira Portugal-Espanha, Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional, Lisboa, Junho, 2001.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> Documento de Trabajo para la programación 2014–2020: Análisis de la situación económica, social y ambiental de la zona fronteriza de España y Portugal, Op. cit., 2013, p. 10.

<sup>15</sup> Eurostat. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera, Reglamento C1172/98.

<sup>16</sup> Observatorio transfronterizo España-Portugal, Ministerio de Fomento, Ministerio da Economia e do Emprego. Op. cit., 2011, p. 62.

<sup>17</sup> Inquérito ao transporte rodoviário transfronteiriço (ITRT) – veículos pesados de mercadorias – 2008. Lisboa, 2009.

<sup>18</sup> Observatorio transfronterizo España-Portugal, Ministerio de Fomento, Ministerio da Economia e do Emprego, Op. cit., 2011, p. 69.

<sup>19</sup> Ibidem, p. 70.

<sup>20</sup> INE, Estatísticas dos transportes e comunicações – 2012, Lisboa, 2013.