

УДК 338.47

З. І. Вата,  
викладач кафедри економіки,  
Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка

## РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ БОЛГАРІЇ В ПРОЦЕСІ ІНТЕГРАЦІЇ У ЄВРОПЕЙСЬКЕ СПІВТОВАРИСТВО

*У статті досліджується розвиток транспортної системи Болгарії в процесі інтеграції до Європейського співтовариства. Проаналізовано стан та перспективи розвитку основних видів транспорту як ключового елемента національної і міжнародної інфраструктури та вплив останнього на розміщення продуктивних сил.*

*The development of transport system in the integration of Bulgaria into the European community is examined in the article. The state and perspectives of the main modes of transport as a key element of national and international infrastructure and the impact of recent deployment of productive forces is analyzed.*

*Ключові слова: транспортна інфраструктура, Європейське співтовариство, національні транспортні мережі, модернізація портової інфраструктури, міжнародні перевезення.*

*Key words: transport infrastructure, the European Community, national transport networks, upgrading of ports infrastructure, international transportation.*

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

З моменту створення Європейського союзу минуло понад півстоліття, а процес економічної та політичної інтеграції у Європейське співтовариство набуває все більш стрімкого та масштабнішого розвитку. Євросоюз став одним із найпотужніших світових економічних, політичних і фінансових центрів. Приєднання нової держави до європейського товариства означає можливість скористатися тими перевагами і вигодами, що надає єдиний внутрішній ринок, а також здійснити власний внесок в успішне функціонування економічного і валютного союзу. Як свідчить аналіз європейської практики, впровадження політики згуртування окремою країною передбачає виконання ряду завдань, тому мета кожної держави-учасниці — гармонійне поєднання цих завдань з іншими пріоритетами в єдину державну стратегію. Рівень життя європейських пост-індустріальних країн постійно зростає, але ще існують проблеми їх соціально-економічного розвитку. В процесі приєднання до Європейської спільноти країн із нижчим рівнем життя, ніж в середньому по ЄС, ці відмінності значно посилюються [7; 8].

До таких країн-учасниць належить, зокрема, Болгарія. Вона є членом ЄС з 2007 року, розташована у крайній південно-східній частині Європи і вважається однією з найменших її країн. Але важливим є те, що держава знаходиться на перехресті шляхів Західної і Центральної Європи та Близького і Середнього Сходу.

### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Варто зазначити, що генезису транспортної інфраструктури багатьох Європейських країн (в тому числі й Болгарії) та їх впливу на формування регіональної (Європейської) виробничої інфраструктури присвячена значна кількість публікацій, зокрема В.Є. Новицький зазначає, що "транспортні комунікації відіграють кардинальну роль у процесах глобалізації, у формуванні регіональних економічних просторів", також слід відзначити праці А.В. Золотницького, В.Г. Варнавського, А.В. Рибчука, І.М. Могільовкіна, Н.Є. Злоказової та інших [4; 5; 6; 7; 8].

### НЕВИРШЕНА РАНІШЕ ЧАСТИНА ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

Серед опублікованих праць недостатньо досліджено напрями та форми впливу транспортних систем окремих дер-

жав на формування регіональної виробничої інфраструктури ЄС, а також які можливості та перспективи відкриваються перед окремою державою в процесі подальшої інтеграції до Європейського угруповання.

### ЦІЛІ СТАТТІ

Метою дослідження є аналіз та розкриття впливу кожного структурного елемента транспортної системи Болгарії на формування виробничої інфраструктури ЄС. Відповідно показати нові можливості та перспективи транспортної галузі в результаті вступу даної країни у регіональні транспортні системи, що удосконалюються.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

На сучасному етапі в Болгарії відбуваються зміни у законодавстві, ліцензуванні промисловості, стандартизації продукції згідно до європейських вимог. Аналіз господарської діяльності свідчить про стабільне економічне зростання, відсутність інфляції, зростання доходів від туризму і збільшення обсягу іноземних інвестицій. Разом з тим, зростання виробництва сільськогосподарської і промислової продукції, розширення потоків зовнішньоторговельних вантажів потребують докорінної перебудови транспортної інфраструктури, створення першокласних доріг та нових портів. Таким чином, реалізуючи транспортні проекти ЄС, Болгарія на практиці підтверджує свій географічний статус сполучної ланки між Центральною і Південною Європою, Близьким Сходом, Росією, та країнами східного Причорномор'я. Економічні перспективи та пріоритети цього статусу очевидні й відіграють важливу роль в економічному розвитку транспортної системи Болгарії. Транспортна інфраструктура Болгарії розвивається як інтегрована частина загальноєвропейської транспортної мережі. Її територією проходять важливі міжнародні залізничні шляхи та автомагістралі, такі як Белград — Софія — Пловдив — Адрианополь — Стамбул, Русе — Горна Оряховіца — Дуб — Димитровград, Софія — Міздря — Горна Оряховіца — Каспичан — Варна, Драгоман — Софія — Пловдив — Димитровград — Свіленград, Пловдив — Зимниці — Карнобат — Бургас [1]. Окрім цього, прийнято угоду з транспортування нафтопродуктів через територію Болгарії. Ведуться активні перего-

вори щодо транзиту через Болгарію газу і нафти з Ірану.

Основою сухопутних транспортних сполучень Болгарії є залізнична мережа, котра займає стабільну частку на ринку вантажних і пасажирських перевезень. З огляду на гірський рельєф країни, можна стверджувати, що Болгарія має відносно високу щільність залізниць у порівнянні з країнами Східної Європи. Протяжність залізничних колій становить 6,4 тис. км, в тому числі — 4,3 тис. км експлуатованих, на яких перевозяться 9/10 усіх вантажів. На кожні 1000 квадратних кілометрів площі припадає 39 км. залізничних колій. Оскільки більшість залізничних ліній країни

були побудовані в 50—60-х роках минулого століття, тому вони не є швидкісними [2]. Незадовільний технічний стан і рівень обслуговування залізничної інфраструктури вимагає оновлення та реконструкції окремих ділянок, що в подальшому призведе до зростання пропускної здатності залізниць. Таким чином, після вступу Болгарії до ЄС у неї з'явилися нові можливості та перспективи:

- залучення іноземних інвесторів і операторів;
- отримання значних фінансових коштів на розвиток залізничної інфраструктури;
- модернізація залізничної системи та впровадження нових технологій.

В обслуговуванні населення вирішальна роль належить автомобільному транспорту, який перевозить 2/3 всіх пасажирів і вантажів країни. На сучасному етапі автомобільний парк Болгарії налічує понад 3 млн автомобілів, довжина мережі республіканських автошляхів складає 19 276 км. Вона поділяється на категорії наступним чином [3]:

- 1) автомагістралі (АМ) — 331 км.
- 2) автошляхи I-го класу — 2961 км;
- 3) автошляхи II-го класу — 4012 км;
- 4) автошляхи III-го класу — 11730 км;
- 5) другорядні дороги (нижчої категорії) — 242 км.

Стан і обсяг покриття автошляхів національної транспортної мережі Болгарії наведено в табл. 1 [3].

Сумарна щільність всієї автотранспортної мережі Болгарії 0,39 км на один км<sup>2</sup>, що менше, ніж у середньому по ЄС (15) — близько 0,51 км на один км<sup>2</sup>, але перевершує такі країни, як Польща, Словаччина і Туреччина. Масштаби і щільність будівництва дорожньої інфраструктури забезпечують доступ до всіх стратегічних об'єктів. Зокрема, створюється система сучасних автострад для з'єднання головних економічних центрів країни. Загальна протяжність доріг вздовж транс-європейських транспортних коридорів була реабілітована у рамках програми "Транзитні Дороги" і відповідає європейським стандартам.

Отже, вигідне геостратегічне положення Болгарії створює можливості для розвитку автомобільного транспорту та залучення до даної галузі іноземних інвесторів. Завершення будівництва мережі автомагістралей дозволить збільшити частку міжнародних перевезень та туризму. Результатом фінансових надходжень із Структурних фондів ЄС на розвиток автомобільного транспорту стане подальша інтеграція мережі автошляхів Болгарії у Європейське співтовариство.

Морські та внутрішні порти є також важливими центрами розвитку всього транспортного комплексу Болгарії, че-

**Таблиця 1. Стан і обсяг дорожнього покриття національної транспортної мережі Болгарії**

Стан дорожнього покриття	АМ	I-го класу	II-го класу	III-го класу	Другорядні дороги	Разом	%
Відмінний (з пошкодженням проїжджої частини нижче 10%)	232	1503	1461	3185	156	6537	34
Задовільний (з пошкодженням проїжджої частини від 10% до 30%)	88	562	1170	3810	71	5702	29
Незадовільний (з пошкодженням проїжджої частини понад 30%)	11	896	1381	4735	14	7037	37
Всього	331	2961	4012	11730	242	19276	100

рез них проходить понад 60% імпорту та експорту національної економіки [2]. Інфраструктура портів налічує 86 вантажних суден, які обслуговують основну частку товарообігу зовнішньої торгівлі країни. Болгарія має два великих порти, у Бургасі і Варні, які забезпечують бункерування більшості вантажних суден. Модернізовано старі порти (Русе, Свіштов і Лом на Дунаї) та споруджено нові. При цьому порт Варни ділиться на Східну і Західну частини, серед них найбільша — Варна-Захід. Обсяг бункерного ринку Болгарії становить 60 тис. тонн на рік. Обсяг контейнерних перевезень досяг 220 000 TEU\* у 2007 році й очікується близько 900 000 TEU у 2015, тобто майже 0,8 млн тонн в 2007, і 4-5 млн тонн в 2015 році. Показники обсягу вантажів через морські та річкові порти Болгарії у 2007 та 2015 роках наведено в табл. 2 [3].

Членство Болгарії в ЄС створило нові умови і можливості для модернізації існуючої системи вантажоперевезень, збільшення потоку товарів з Центральної Європи та лібералізації портових послуг. Приєднання до системи європейських внутрішніх водних шляхів та належний взаємозв'язок з мережею портів національних автомобільних і залізничних ліній дозволив збільшити обсяг транзитних перевезень через сусідні країни.

Підготовка проектів та програм на фінансування у рамках Структурних фондів Європейського союзу передбачає впровадження нових технологій та розвиток інтермодальних коридорів і логістичних ланцюгів. У зв'язку з цим відбулось здійснення та впровадження спеціального устаткування для охорони навколишнього середовища в портах, у тому числі обладнання для збирання та переробки відходів із суден, відповідно до вимог Директиви 2000/59 ЄС.

З упевненістю можна сказати, що система судноплавства Республіки Болгарія тісно пов'язана з економікою країни і, в першу чергу, із забезпеченням зовнішньоторговельних зв'язків. Слід зазначити, що стійке зростання вантажообігу спостерігається як у морських, так і в річкових портах від 4 до 7% щорічно за останні 5 років [3].

Огляд інфраструктури повітряного транспорту Болгарії налічує мережу аеропортів загальною кількістю 10 летищ, з них 5 міжнародних — в Софії, Варні, Бургасі, Горна Оряховиця і Пловдиві) та систему Державних Структур "Організація повітряного руху". Окрім цього, в країні діють 81 міжнародна і 8 внутрішніх, авіаліній, повітряні перевезення здійснюють компанія "Болгарія ейр" і приватні авіафірми. В останні роки спостерігається зростання інтересу до приватизації та сертифікації малих аеропортів. Особливістю експлуатації аеропортів Варни і Бургаса є помітна сезонність,

**Таблиця 2. Розрахунковий обсяг вантажів через морські та річкові порти Болгарії у 2007 та 2015 роках**

Рік	Морські порти, млн тонн	Річкові порти, млн тонн	Разом, млн тонн
2007	26,1	5,6	31,7
2015(прогноз)	34,7	8,3	43,0

\* TEU — Двадцять-футовому еквіваленті одиниці, міра, яка використовується для створення в контейнерні перевезення.

де основна маса рейсів зосереджена на літні місяці, аналогічна ситуація з аеропортом Пловдива, де навантаження здійснюється протягом чотирьох зимових місяців у році.

Серед негативних тенденцій авіаційної галузі можна виділити такі:

— недостатню потужність злітно — посадочних смуг і платформ аеропортів для прийому більш важких повітряних суден;

— низький потенціал розвитку пасажирських і вантажних терміналів;

— необґрунтовано високі ціни на певні види послуг з наземного обслуговування, наприклад завантаження літаків.

З іншого боку, ділові відносини з транспортними системами сусідніх країн відкривають Болгарії широкі можливості для розширення маршрутів, що ведуть до оптимізації транспортної системи країни [6].

Аналіз стану інфраструктури аеропортів дозволяє визначити основні напрями, які вимагають здійснення певних реформ. Так, наприклад, аеропорт Варни потребує розробки генерального плану розвитку, будівництва нового терміналу для вантажних перевезень і реконструкції додаткового терміналу для обслуговування пасажирів. Реалізація вищезазначеного дозволить збільшити пасажирооборот аеропорту майже на 2 млн чол. до 2015 року У 2006 завершилась реконструкція державного аеропорту в Софії, оскільки проект включений у розвиток національної стратегії ISPA і знаходиться на перехресті транс-європейських транспортних коридорів. Пропускна здатність летовища зросла до 2,6 млн пасажирів і 26 000 тонн вантажообігу щорічно. Загальна вартість проекту 210 млн євро: з них 61,9 млн євро — надходження з державного бюджету, 60 млн євро — кредит Європейського Інвестиційного Банку, 50 млн євро — підтримка Європейської комісії (ISPA і PHARE), 38,1 млн євро — кредит організації КФАИР [1].

Водночас, через територію Болгарії проходить 5 європейських (IV, VII, VIII, IX, X) транспортних коридорів. Для загальної координації та розвитку зв'язків між коридорами важливу роль відіграють інтермодальні /комбіновані перевезення. Вступ до ЄС дало поштовх для створення матеріально-технічної та нормативної бази для організації інтермодальних перевезень. Оскільки ціни на паливо є нестабільним фактором при формуванні тарифу на перевезення, тому перевага інтермодального та мультимодального транспортування — це можливість найефективнішого використання різних видів переміщення вантажів, що здешевлює перевезення. Обидві послуги безпечні для навколишнього середовища, на противагу тим, у яких використовується лише один вид транспорту. Створення ідеального поєднання різних видів транспорту: автомобільного, залізничного та морського скоротило час простою на прикордонних терміналах, збільшило обсяг вантажних перевезень і запровадило стратегічне співробітництво із закордонними операторами [5].

У 2009 році був реалізований проект IV транс-європейського транспортного коридору: Нюрнберг — Прага — Відень, Братислава — Будапешт — Арад — Бухарест — Констанца, Крайова — Софія — Салоніки, Пловдив — Стамбул, який передбачав будівництво другого мосту через Дунай. Важливість проекту полягала в тому, що він став сполучною ланкою у маршруті IV коридору, окрім того, проект мав важливе

соціально-економічне значення для регіону. Вартість останнього становила 226 млн євро. Зазначимо, що на цьому ж маршруті (IV коридору) відбулась реалізація ще одного важливого проекту — реконструкція та електрифікація залізничної лінії Пловдив — Свіленград. Важливе значення проекту полягає у впровадженні залізничного сполучення з Європи в

Азію. Разом із завершенням даного проекту (кінець 2010 року) відбудеться остаточна інтеграція залізничної мережі Болгарії до Транс-Європейської мережі. Загальна вартість проекту: 340 млн євро: з них 150 млн — кредит від ЄІБ; 153 млн євро — грант програми ISPA; 37 млн євро — фінансування з державного бюджету. Окрім зазначених проектів, у Болгарії успішно реалізуються й інші пріоритетні напрями, котрі фінансуються зі Структурних та інших фондів ЄС.

З огляду на це можна стверджувати, що транспортна система Болгарії взяла курс на швидкий процес інтеграції до Європейської транспортної інфраструктури. Свідченням цього є проект "Стратегія розвитку транспортної інфраструктури Болгарії до 2015 року", розроблений Міністерством транспорту. Основними цілями даної стратегії є [3]:

— оптимізація пропускної спроможності та ефективності існуючої транспортної інфраструктури;

— будівництво та розвиток ключових об'єктів транспортної системи європейського значення та транскордонного співробітництва;

— розробка національної автотранспортної інфраструктури та її інтеграція до Європейського союзу;

— модернізація портової інфраструктури;

— поліпшення навігації та сприяння розвитку інтермодальних перевезень;

— розвиток та модернізація аеропортів відповідно до вимог ЄС;

— впровадження системи державно-приватного партнерства.

Отже, реалізація вищезазначеного дозволить належним чином підвищити конкурентоспроможність транспортної системи Болгарії, створити умови для сталого зростання внутрішніх і міжнародних перевезень, знизити негативний вплив транспорту на навколишнє середовище, здійснити успішну інтеграцію болгарської транспортної системи у Європейську.

#### Література:

1. Maritime Transport policy. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport. — Brussels: European Communities, 2006. — P. 78.
2. Энциклопедия стран мира. — М.: Экономика. 2004. — 1319 с.
3. Интернет-ресурс: [www.mtinc.government.bg/upload/docs/Transportna\\_Infrastructura.doc](http://www.mtinc.government.bg/upload/docs/Transportna_Infrastructura.doc)
4. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В.Г. Варнавский. — Институт мировой экономики и международных отношений. — М.: Наука, 2005. — 315 с.
5. Рибчук А.В. Глобальная виробничая инфраструктура мирового хозяйства: теория и практика: монография / А.В. Рибчук. — Дрогобич: Вимір, 2009. — 436 с.
6. Новицький В.Є. Міжнародна економічна діяльність України: підручник. — К.: КНЕУ, 2003. — С. 304.
7. Могилевкин И.М. Транспорт. Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет / Под. ред. И.С. Королева. — М.: Экономика, 2003. — С. 332.
8. Злоказова Н.Е. Расширение ЕС: за и против с позиции его членов / Н.Е. Злоказова // МЭ и МО. — 2004. — № 1. — С. 62—70.

Стаття надійшла до редакції 22.10.2010 р.