

ПРОЕКТЪТ „ ВИА КАРПАТИЯ“ и ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

Мира Зафирова
Mira_zafirova@abv.bg

**ВТУ”Т.Каблешков” ,
1574 София, ул. ”Г. Милев” №158,
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: *Оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура”, транспортни коридори, проект “Виа Карпатия”*

Резюме: *Оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ) 2014-2020 е продължение на ОП”Транспорт” 2007-2013. Стратегията на Оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ) 2014-2020 предвижда завършване на основни национални и общоевропейски транспортни направления на територията на страната.*

Проектът “Виа Карпатия” е инициран през 2006 година. Идеята му е чрез международна автомобилна магистрала да бъде свързана Северна и Южна Европа. Първоначално договорът е подписан от Полша, Унгария, Словакия и Литва. През 2010г. към договора се присъединяват България, Румъния и Гърция. Към момента в проекта участват 7 държави и 37 области. Трасето на международната автомобилна магистрала е предвидено да започне от литовското пристанище Клайпеда, да премине през полските градове Бялисток, Люблин и Жешов, след което да пресече Словакия, Унгария, Румъния, България и Гърция.

Интерес към договора проявяват и други държави.

Проектът „Виа Карпатия“ е един от най-важните европейски комуникационни проекти и предвижда изграждането на международна автомобилна магистрала, която ще подобри транспортните връзки в Централна и Източна Европа.

На територията на България трасето на проекта “Виа Карпатия” съвпада с приоритетни участъци от „ОПТТИ” 2014-2020.

Целта на разработения доклад е да се анализира значението на международния проект за икономическото развитие на България.

ВЪВЕДЕНИЕ

Проектът “Виа Карпатия” е създаден през 2006 г. Полша, Унгария, Словакия и Литва подписват договор за изграждането на пътна мрежа, която да свърже Балтийските държави с Южна Европа. Трасето на международната автомобилна магистрала е предвидено да започне от литовското пристанище Клайпеда, да

премине през полските градове Бялисток, Люблин и Жешов, след което да пресече Словакия, Унгария.

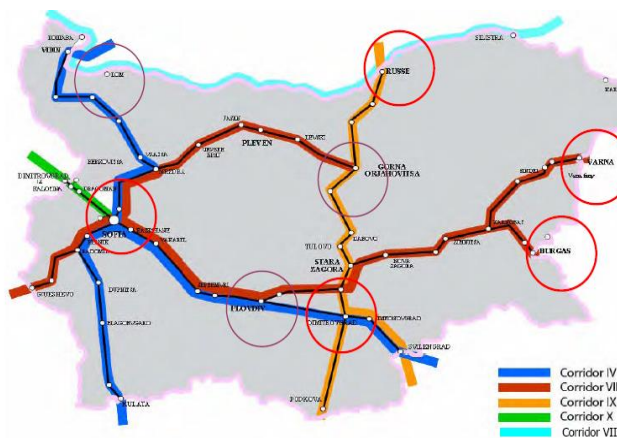
През 2010 г. към договора се присъединяват България, Румъния и Гърция.



Фиг.1. Трасе на проекта "Виа Карпатия" на територията на Европа

По настояване на Румъния и България са включени две допълнителни отклонения по трасето, съответно – Лугож, пристанище Констанца /Румъния/ и посоката София - Свиленград /България/. Към момента в проекта участват 7 държави и 37 области от съответните държави. Дължината на пътя на територията на Полша е 700 km, в Словакия- 127 км, Унгария 340 км., През Румъния маршрута е с дължина 1,566 км.

На територията на България трасето на проекта "Виа Карпатия" съвпада с *Общоевропейски транспортен коридор IV* (Дрезден/Нюрнберг-Прага-Виена/Братислава-Будапеща-Арад-Букуреш-Констанца/Крайова-София-Солун/Пловдив-Истанбул).



Фиг.2. Карта на коридор № 4- син цвят

Интерес за участие към проекта заявяват Беларус, Украйна и Турция.

През 2013 г. международния транспортен маршрут по проект „Виа Карпатия“ е включен от Европейската комисия в Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ). 2014-2020 г. е продължение на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013г. (ОПТ).

През първия програмен период (ОПТ 2007-2013г.) по трасето на общоевропейски коридор №4 на територията на България са изградени следните участъци:

АМ „Струма“ - лот 1 и лот 4 -31,48 km;

АМ „Струма“ - лот 2- 37,48 km;

Обходен път Враца I-1- 6.81 km

Обходен път Монтана I-1- 6.81 km

Изграждането на АМ „Струма“ - лот 3- Благоевград-Сандански - 37,48 km; и е предвидено да бъде финансирано по „ОПТТИ“ 2014-2020.



Фиг. 3. Карта на участъците от АМ „Струма“, част от Общоевропейски коридор №4

По програма „Европейски транспортни коридори“ се предвижда изграждането на участъци от път I-1/E-79

Видин –Монтана -98.6 km;
Монтана – Враца 26,8 km;
Враца-Мездра- 8.8 km;
Мездра-Ботевград 32.7 km;



Фиг. 4. Карта на участъците от I-1/E-79, част от Общоевропейски коридор №4

В разработения доклад е анализирано значението на международния автомобилен проект „Виа Карпатия“ за икономическото развитие на България. Този проект е базиран на един от основните приоритети залегнали в инвестиционната политика на Правителството на България, посочен в ОП“Транспорт“ [2] и продължен в ОП“ТТИ“ - развитие на транспортната инфраструктура на страната като част от Общоевропейската транспортна мрежа.

ИЗЛОЖЕНИЕ:

Развитието на транспортната инфраструктура от съществено значение за икономиката на държавата. От една страна в нея е заложено развитието на транспорта като отделен отрасъл, а от друга страна чрез изграждането на добра транспортна

инфраструктура се дава тласък за развитие и на други отрасли, важни за цялостното развитие на страната.

Под думата „транспорт“ се разбира: отрасъл на народното стопанство предназначен да осъществява превози на товари и пътници; комплекс от технически средства, осигуряващи превозването на материална продукция и хора; самият процес на преместването на товари и пътници; отделна партида товар, изпратена към определен пункт или конкретен адрес; поток от единици подвижен състав (най-често автомобили); вид човешка дейност или специалност [3].

Проектът "Виа Карпатия" е свързан с развитието на автомобилния транспорт в България. Изпълнението му ще има социален ефект за районите на местата на трасето- нови работни места; повишаване на квалификацията на кадрите, подобряване на социално-икономическото състояние на населението.

Веднъж създадена транспортната инфраструктура започва също да оказва влияние – тя става част от така наречените вериги на стойността, т. интеграция между транспортните и продуктови вериги [4]. Добре изградената транспортна инфраструктура помага за намаляване на времето за доставка на товарите, намаляване на влиянието на разстоянието както при превозните услуги, така и при организиране на производството.

За климатичните особености на България от съществено значение са „Веригите на стойността за продукти, предназначени за земеделие“. Изходните условия в тази верига са продуктите вложени в производството, като изкуствени торове, семена и оборудване, а крайните продукти са зърнени култури, зеленчуци и продукти от животински произход. За тази производствена система се използват различни видове транспорт (автомобилен, железопътен, воден и въздушен). Водещите фактори при избор на транспорт са краткият жизнен цикъл на продуктите, техния обем и стойността на транспортната услуга.

Имайки пред вид значението на транспортта като отделен отрасъл и значението на „веригите на стойността“ международният проект "Виа Карпатия" ще даде възможност за по-пълното натоварване на трасето както на национално ниво, така и като част от Общоевропейски транспортен Коридор IV. От значение за това е и географско положение на страната, като транзитна държава между богатите на природни ресурси страни от Близкия Изток, Западна и Централна Азия, и силните в икономическо и промишлено отношение държави от Западна и Централна Европа.

Повишената конкурентноспособност на българската транспортна система и създаването на подходящи условия за устойчив ръст на вътрешните и международните превози би повлияло в няколко насоки.

А) Международен аспект:

- Интегриране на българската транспортна система в европейската;
- Развитие на териториалното сътрудничество със съседните страни и страните участнички в международния проект;
- Стимулиране на транзитните превози между Балтийско и Черно море;
- Популяризиране на културно- историческото развитие на страната;

Б) Национален аспект- влияние на други отрасли:

- Развитието на инфраструктурата на републиканските пътища,
- Повишаване на строителното производство,
- Увеличаване производството на различни видове строителни материали, използвани в транспортното строителство

- Развитие на туристическия отрасъл (вкл СПА и екотуризъм);
- Енергетика;
- Осигуряване на висока степен на безопасност и сигурност на транспортната система;
- Подобряване на образованието в технически, икономически и правни дисциплини;
- Подобряване на инвестиционния климат в държавата.

В) Социален аспект:

- Нови работни места;
- Повишаване на квалификацията на кадрите, заети в отделните отрасли;
- Подобряване на социално-икономическото състояние на населението.
- Изравняването на социално-икономическото ниво на регионите в ЕС.

ИЗВОД:

Направеният анализ в доклада показва значението на международния автомобилен проект „Виа Карпатия“ за изграждане на регионалната транспортна система, влиянието му върху социално-икономическото развитие на страната и мястото му в ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ:

Изграждането на международната автомобилна магистрала „Виа Карпатия“, обективната реалност - географско положение на страната като транзитна държава и основният фактор - присъединяването на България към Европейския съюз са добри предпоставки към развитие на успешна регионална политика в областта на транспортния сектор. Тази политика би довела до намаляване на междурегионалните различия в заетостта и доходите на населението на страната и осъществяване на регионално и трансгранично сътрудничество.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1]. Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
- [2]. Тодорова Д. 2013г. „Състояние на пътната и железопътна транспортна инфраструктура и влиянието и върху икономическото развитие на България.“, Сп. „Механика, транспорт, комуникации, т.11, бр. 3, III-7/13;
- [3]. Николов Н., „Транспортът като система“, Сп. „Механика, транспорт, комуникации, т.11, бр. 3, III-113/119;
- [4]. Кирова А. „Транспорт, глобализация и международна търговия“, Сп. „Механика, транспорт, комуникации, т.11, бр. 3, III-35/41.

THE PROJECT "VIA CARPATHIA" AND THE "TRANSPORT AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE"

Mira Zafirova
Mira_zafirova@abv.bg,

**Todor Kableshkov University of Transport
Sofia, "Blvd", "G.Milev" № 158,
BULGARIA**

Key words: operational program Transport and Transport Infrastructure," transport corridors, project "Via Carpathia"

Abstract: Operational Program Transport and Transport Infrastructure" (OPTTI) 2014-2020 is the sequel for OP Transport"2007-2013. The strategy of the Operational Program Transport and Transport Infrastructure" (OPTTI) 2014-2020 provides for the completion of major national and pan-European transport routes in the country.

The project Via Carpathia"was initiated in 2006. The idea is through international highways to be connected northern and southern Europe. The initial contract was signed by Poland, Hungary, Slovakia and Lithuania. In 2010. the contract is joined by Bulgaria, Romania and Greece. Currently, the project involved seven countries and 37 regions.

The route of the international automobile highway is provided to start by the Lithuanian port of Klaipeda to pass through Polish cities Bialystok, Lublin and Rzeszow, then crossed Slovakia and Hungary. Romania, Bulgaria and Greece. Other countries show interest to the contract too. The project "Via Carpathia" is one of the most important European communication projects and the construction of international highways, which will improve transport links in Central and Eastern Europe.

In Bulgaria the route of the project "Via Carpathia" coincides with the priority routes of " OPTTI" 2014-2020.

In the developed report is analyzed the importance of the international project for the economic development of Bulgaria.