

ХАРАКТЕРИСТИКА И АНАЛИЗ НА МЕХАНИЗМИТЕ И ИЗТОЧНИЦИТЕ НА ФИНАНСИРАНЕ НА ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ НА НК “ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

Даниела ТОДОРОВА
daniela_dt@abv.bg

Даниела Тодорова, гл. асистент, Висше транспортно училище “Тодор Каблешков”,
ул. “Гео Милев” №158, София,
БЪЛГАРИЯ

Резюме: *Инвестиционната политика на всяка фирма е една от видовете функционална стратегия на фирмата. Източниците на финансиране на инвестиционните проекти се класифицират по различен начин в зависимост от различни разграничителни белези. Изпълнението на инвестиционната политика на железопътния транспорт не се обезпечава с необходимите финансови средства. Това води до неизпълнение на редица проекти и поставени задачи. Финансовият недостиг е в основата за изоставането на ремонтната дейност за поддържане на железопътната инфраструктура.*

Ключови думи: *инвестиционна политика, източници на финансиране, железопътен транспорт, железопътна инфраструктура*

Източниците на финансиране на инвестиционните проекти се класифицират по различен начин в зависимост от различните разграничителни белези; видът на ползваните средства; източниците на пари и кой се разпорежда с тях; дейността на фирмата и др.

В зависимост от разпореждането в което се намират източниците на финансиране се разделят на собствени средства, банков кредит и бюджетни средства. Тази класификация е в тясна връзка и зависимост с прилаганите методи за финансиране на инвестициите, а именно: бюджетно финансиране, кредитно финансиране и самофинансиране.

Основните източници на финансиране в железопътната инфраструктура могат да се класифицират като:

1. Държавен бюджет
2. Приходи от инфраструктурни такси
3. ЕС и други фондове
4. Концесии, приватизация и други форми на публично-частно партньорство
5. Структурни и Кохезионен фонд на ЕС

6. Заеми от други финансови институции
Когато инвестиционния проект изисква големи капиталови ресурси, които не могат да се набавят от вътрешните източници се търсят други източници и форми за осигуряване на необходимия капитал. Такъв източник е *бюджетното финансиране*.

За планиране на средствата от Държавния бюджет се дават Методически указания за попълване на проектна документация, оценка и управление на инвестиционни проекти, утвърдени от министъра на финансите. Тяхната цел е да представят процеса на планиране на инвестициите, независимо от източника им на финансиране, както и да предоставят методите за това.

За постигането на целите е описан процеса, който Първостепенените разпоредители с бюджетни кредити (ПРБК) следва да спазват както при разработване на средносрочната инвестиционна прогноза (СИП), така и при разработване на проектобюджета и текущия план за разпределение на средствата за капиталови разходи.

За подготвянето на проекти и кандидатстването за финансови средства са описани и различните видове документи и анализи, задължителни при планирането и подготовка на проектите в зависимост от източника им на финансиране.

В Методически указанията на Министерството на финансите е дадено следното определение за инвестиционен проект:

Инвестиционен проект е изпълнението на всички дейности от процеса започващ от възникването на една инвестиционна идея до момента на нейното осъществяване в рамките на планиран бюджет, продължителност и качество, свързани с конкретна техническа функция и установими цели.

Според Закона за обществените поръчки и за целите на планирането на инвестициите понятието инвестиционен проект включва всички дейности по: строителство, включително изграждане или инженеринг (проектиране и изграждане) на строеж; предоставяне на услуги; извършване на доставки.

Според стойността проектите са разделени в следните групи:

- При изпълнение на проекти, финансирани изцяло с бюджетни средства:

- проекти на стойност до 100 000 лв.
- проекти на стойност от 100 001 до 1 000 000 лв.
- проекти на стойност над 1 000 001 лв.

- При изпълнение на проекти, финансирани по схеми на Публично частно партньорство (ПЧП):

- Проекти с прогнозна стойност до 20 000 000 лв без ДДС;
- Проекти с прогнозна стойност над 20 000 001 лв без ДДС, или с по-малка стойност с прогнозирана компенсация от страна на публичния сектор.

- При изпълнение на проекти, финансирани от Структурните инструменти:

- Проекти на стойност от 1 до 50 000 000 лв. В областта на околната среда и до 100 000 000 лв. във всички други области
- проекти на стойност над 50 000 000 лв. в областта на околната среда
- проекти на стойност над 100 000 000 лв във всички други области.

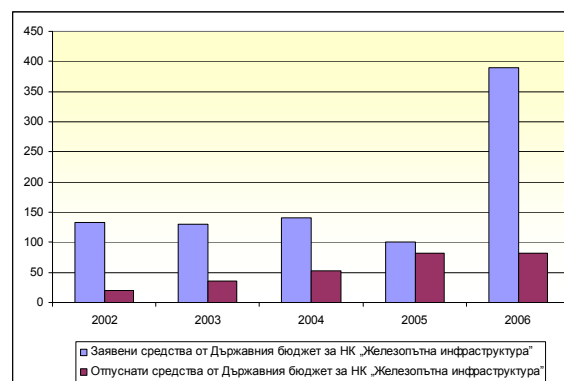
Съгласно чл.25(1) от Закона за железопътния транспорт държавата участва във финансирането на дейностите на предприятието, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Размерът на финансирането се определя в рамките на дългосрочен договор между държавата, представлявана от Министъра на финансите и от Министъра на транспорта – от една страна и НК”Железопътна инфраструктура” – от друга страна.

Ежегодно държавата значително намалява размера на средствата от Държавния бюджет за развитието на НК”ЖИ”.

Табл.1
СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ ЗА РАЗВИТИЕТО НА НК „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА” ЗА ПЕРИОДА 2002-2006г., в мил.лв.

| Година | Заявени средства от ДБ за НК „ЖИ” | Отпуснати средства от ДБ за НК „ЖИ” |
|--------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 2002 | 133,6 | 20 |
| 2003 | 129,5 | 35 |
| 2004 | 140 | 52,2 |
| 2005* | 100 | 81,73 |
| 2006 | 389,42 | 82 |

*За 2005г. са отпуснати 41,300 мил.лв от ДБ чрез МТ и 40,433 мил. лв. от Публични Инвестиционни Проекти (ПИП) Източник: НК„ЖИ”



Графика 1

По данните от таблица 1. се забелязва едно неритмично финансиране от Държавния бюджет. Наблюдава се, че за 2006г. са заявени значително по-големи финансови средства. Искането е в резултат от наводненията през 2005г., когато голяма част от железопътната инфраструктура беше пострадала. За нейното възстановяване бяха необходими 247 мил. лв. С постановление на Министерски Съвет № 268

от 03.10.2006г. бяха предоставени допълнителни средства от Държавния бюджет за 2006г. в размер на 5 мил.лв за ремонт на железопътната инфраструктура и за строителство на тунели в участъка Карнобат-Синдел. Допълнително бяха предоставени средства от Държавния бюджет за 2006г. в размер на 14 мил.лв. за покриване на разходите по подготовка за зимния период, както и за изпълнение на приоритетни дейности по ремонт, поддръжка и експлоатация. (По данни на НК „ЖИ“)

Ограничените възможности на Държавния бюджет и предоставяните в пъти по-малко от необходимите средства значително намаляват изпълнението на редица проекти и поставени задачи.

Необходимите средства за възстановяване и поддръжане на железопътната инфраструктура и превръщането ѝ в модерна и привлекателна за пътниците и превозвачите услуга са значителни по размери.

Други източници на финансиране на инвестиционните проекти са:

- „Публични инвестиционни проекти“ ЕАД, за предоставяне на допълнително финансиране на проектите на НК „ЖИ“. Това е структура към Министерството на финансите, която субсидира инвестиционни проекти в обекти държавна или общинска собственост за сметка на излишъците в държавния бюджет.
- Програма „ФАР“ („PHARE“) е финансов инструмент на Европейския съюз, която е създадена да подпомага държавите в преход, както и да подкрепя обществено-социалната им интеграция със страните от Западна Европа.
- През 2000 година, стартира и програмата на Европейския съюз – „ИСПА“ (Инструмент за структурна политика за присъединяване), която е един от трите инструмента (заедно с „ФАР“ и „Сапард“) за подпомагане на държавите, кандидатстващи за членство в Европейския съюз. Програмата „ИСПА“ е един от финансовите инструменти, с помощта на който следва да се подобри съществуващата инфраструктура и околната среда.
- С проекта „ТИНА“ се идентифицират дългосрочни проекти за развитието на транспортна инфраструктура (жп линии,

пътища, пристанища и терминали) от 1999 до 2015 година.

- Програмата Марко Поло е една от основните инициативи на ЕС в подкрепа на интермодалния транспорт. Основна цел, заложена в програмата е намаляване на задръстванията и подобряване на екологичността на транспортната система чрез прехвърлянето на товари от шосейния към железопътния и вътрешно водния транспорт. Програмата Марко Поло (2003 – 2006) е въведена с регламент 1382/2003 г. на Европейския парламент и на Съвета на Европа от 22.07.2003 г. за предоставяне на финансиране от Общността за подобряване на екологичността на товарната транспортна система.

Европейския съюз осигурява 257 милиарда евро, представляващи 37% от бюджета на Съюза като структурни инструменти за присъединителна помощ и за структурни проекти в новите държави-членки. Създадени са четири **структурни фонда**, като всеки от тях покрива конкретна тематична област.

- *Европейския фонд за регионално развитие* (ЕФРР) финансира изграждането на инфраструктура, инвестициите за създаване на работни места, проекти за местно развитие и подпомагане на малките предприятия.
- *Европейския социален фонд* (ЕСФ) подпомага намирането на работа на безработните и групите в неравностойно положение, основно чрез финансиране на обучението и помощните системи за намиране на работа.
- *Финансов инструмент за ориентиране на риболова* (ФИОР)
- *Европейски фонд за ориентиране и гарантиране на селското стопанство* (ЕФОГСС-О)
- Към тези структурни фондове съществуват и други финансови инструменти, включващи най-вече **Кохезионния фонд**. Това е специален фонд, който има за цел да помага на най-слабо развитите държави-членки. Използва се за финансиране на големи проекти (а не програми) на цялата територия на Съюза, свързани с околната среда и трансевропейските транспортни мрежи, като по този начин позволява на страните да преодолеят

бюджетните затруднения, които биха имали при осъществяването на такива разходи, в усилията им за изпълнение на изискванията на икономическия и валутен съюз. Освен това той помага на тези страни да постигнат европейските норми в тези области.

- Други финансови източници за реализация на инфраструктурните проекти са Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), Световната банка. Основната мисия на ЕИБ е да допринесе за балансираното развитие на вътрешния пазар на Съюза. Тя улеснява финансирането на инвестиционни програми, свързани най-вече със структурните фондове. ЕИБ отпуска заеми с ниска лихва, предназначени за подобряване на транспортната, енергийната и телекомуникационната инфраструктура.

Инвестиционната политика на железопътния транспорт е съобразена с целите и задачите на Европейския съюз и е насочена към изграждането на единна континентална транспортна система.

Основните приоритети в инвестиционната политика са свързани главно с :

- Насочване на инвестициите към развитие на приоритетни направления от европейските транспортни коридори;
- Поддържане в техническа изправност на подвижния състав за извършване на товарни и пътнически превози във вътрешно и международно съобщение;
- Сигурност и безопасност на превозния процес;

- Екологичност на превозите, намаляване на вредните въздействия на транспорта върху околната среда и здравето на човека;
- Регулярност на превозите;
- Повишаване скоростта на превозите;

За изпълнението на тази политика са разработени няколко инвестиционни програми, включващи ремонтна дейност за поддържане на железния път и съоръженията към него и създаване на нови съвременни активи. Програмите основно са насочени към приоритетни обекти, които са разположени по трасетата на общоевропейските транспортни коридори като основната им цел е подобряването на железопътната инфраструктура.

В условията на работа на железопътния транспорт държавните инвестиции са съсредоточени главно в инфраструктурата, тъй като наличието на достатъчна и на сравнително добро равнище транспортна инфраструктура е важен фактор в Европейския съюз.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Закон за обществените поръчки
- [2] Методически указания за попълване на проектна документация, оценка и управление на инвестиционни проекти – изд. на Министерство на финансите;
- [3] Статистически справочник, 2007, София;
- [4] Статистически отчети на НК “Железопътна инфраструктура”, 2006 г.;

CHARACTERISTICS AND ANALYSIS OF THE MECHANISMS AND SOURCES OF INVESTMENT PROJECTS FUNDING THE NATIONAL RAILWAY INFRASTRUCTURE COMPANY

Daniela Todorova

Higher School of Transport , 158 Geo Milev Street, Sofia
BULGARIA

Abstract: *The investment policy of each company is one of the types of company's functional strategy. The sources of investment projects are classified in a different way according to the different distinguishing features.*

The implementation of the investment policy in the railway transport is not provided with the necessary funds. That leads to accomplishment of many projects and tasks. The financial insufficiency is in the basis of lagging of repairs for railway infrastructure maintenance.

Key words: *investment policy, projects, railway infrastructure*