



ОСНОВНИ ПРИОРИТЕТИ, ВЪЗМОЖНОСТИ И ИКОНОМИЧЕСКИ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА НОВАТА ОП „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА 2014–2020”

Десислава Йосифова
diosifova@abv.bg

**ВТУ „Тодор Каблешков”
София, ул. Гео Милев №158
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи оперативни програми, европейски фондове, европейски средства, транспорт, проекти,

Резюме: В доклада се представят основните проекти, които са включени в новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”. Разгледани са накратко проектите в железопътния, автомобилния, водния и градския железопътен транспорт в лицето на столичния метрополитен. Посочени са и някои основни икономически ограничения и трудности, които ще възникнат в хода на изпълнение на част от разгледаните проекти.

ВЪВЕДЕНИЕ

Както е известно до средата на 2014 г. се очаква окончателното приемане на новите 7 оперативни програми за програмния период 2014-2020. В сравнение с предходната рамка се запазват само 4, като при някои програми има известни допълнения в наименованието, като по същество приоритетните оси не се променят. Появяват се и 3 програми с напълно нови имена. По-конкретно става дума за следния комплекс от 7 оперативни програми за Р. България:

- ✓ Оперативна програма "Добро управление";
- ✓ Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура";
- ✓ Оперативна програма "Региони в растеж";
- ✓ Оперативна програма "Развитие на човешките ресурси";
- ✓ Оперативна програма "Иновации и Конкурентоспособност";
- ✓ Оперативна програма "Околна среда";
- ✓ Оперативна програма "Наука и образование за интелигентен растеж".

Една от най-атрактивните и привличащи широк обществен интерес е тази за финансиране на транспортния сектор - Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020”. Това е напълно обяснимо, тъй като реализираните инвестиции със средства по нея са очевидни и се използват най-масово от цялото общество. Милиони български и чуждестранни граждани ежедневно се движат по модернизирани или новоизградени участъци от автомагистралите, железопътните

трасета и столичния метрополитен, чието строителство беше финансирано от приключилата ОП „Транспорт 2007-2013“. Тя беше една от най-успешните по отношение на усвояване на средства, особено предвид значителните закъснения и установени нередности при изпълнение на проекти по други програми, като например ОП „Околна среда“. Както е известно, първият програмен период за финансиране на проекти за модернизация на транспортната ни инфраструктура с евросредства изтече в края на 2013 г. През изминалия първи програмен период за България като равноправен член на ЕС, са усвоени около 60% (към 30.04.2014 г. са изплатени 59.28%) от общото договорено финансиране (2 003 481 166 €). За България и Румъния обаче, действа т.нар. правило „N+2“, което означава, че до края на 2015 г. могат да бъдат инвестирани и останалите над 1 млрд. евро т.е. средствата по първия програмен период може да се усвояват още две години след изтичането му. За тези проекти бенефициентите са избрани в рамките на срока преди затварянето на програмата до 2013г. Остава да се изпълнят в срок и в максимална стойност на одобрените бюджети сключените договори за безвъзмездна финансова помощ.

Към настоящия момент остава открит въпросът с какви средства (от кои евфондове и инструменти) ще бъдат финансирани проекти по новата ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Това е така, тъй като формално периодът започна от началото на 2014, но все още се говори само на база предварителни разчети (както за размера на прогнозния бюджет на програмата, така и за конкретните проекти, които ще бъдат включени в нея).

Според изпратения в Брюксел през м. април 2014 г. вариант на новата оперативна програма, основният европейски фонд, по който ще се финансира тя до 2020 г. е *Кохезионния фонд* (КФ) на ЕС (около 960 млн. евро), който е най-важният инструмент за финансиране на модернизацията на основните трасета от паневропейската транспортна мрежа. Наред с това се очакват около 380 млн. евро по новия финансов инструмент *Connecting Europe Facility* („Инструмент за свързаност в Европа” - ИСЕ), който ще бъде управляван директно от Брюксел. От *Европейския фонд за регионално развитие* (ЕФРР) участието се предвижда да бъде в размер на около 207 млн. евро, както и още около 37 млн. евро за Техническа помощ. По този начин, индикативният общ бюджет на новата ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020“ към този момент възлиза на около **1,6 млрд. евро**.

Поставената пред България цел е да се отстранят всички „тесни“ места от основната транспортна мрежа до 2030 г., а от съпътстващата мрежа - до 2050 година. В тази връзка, главната задача през новия програмен период е да се довършат вече започнатите основни шосейни и железопътни трасета.

ПРЕДВИДЕНИ ПРОЕКТИ В ОБЛАСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Със средства от предходната ОП „Транспорт 2007–2013“ изцяло се модернизират жп линиите Пловдив - Свиленград – турска граница и Пловдив - Септември. За новия програмен период е необходимо със средства от ЕС до 2020 г. да се модернизират и останалите участъци от жп линията, която свързва сръбската и турската граница. Стойността на най-тежкия от тях – от София до Септември, е над 1 млрд. евро, доколкото се предвижда голяма част от жп линията да премине по ново трасе с новоизградени тунели и виадукти. Поради това се извършва ново проектиране за намаляване стойността на целия участък до около 700 млн. евро. За модернизация на последната част по тази линия - от София до Драгоман, се предвиждат около 132 млн. евро безвъзмездни средства по новия „Инструмент за свързаност в Европа“. Със средства от Кохезионния фонд се очаква финансиране на Фаза 2 от рехабилитацията на

жп линията Пловдив – Бургас. Тя включва изграждане на системите за сигнализация и телекомуникация по цялото трасе Пловдив – Бургас, както и модернизация на отсекката Пловдив - Михайлово. Проектът ще повиши ролята на пристанище Бургас за обслужването на сръбски, македонски, турски и други транзитни товари. Също със средства от Кохезионния фонд, е предвидено довършването на модернизацията на най-стария жп проект в България - линията Карнобат – Синдел. Този участък, заедно с жп проектите Карнобат – Бургас и Синдел – Варна формира т.нар. железопътна магистрала „Черно море”.

Една от целите в новата ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” е до 2020 г., двете черноморски пристанища Варна и Бургас да се свържат чрез модерна жп линия с Азия като се използва новия тунел под Босфора „Мармарай”, както и с Централна Европа посредством река Дунав. За целта като основен е включен и проектът за рехабилитация на първата българска жп линия Русе – Варна. Този проект е изготвен, като очакваната стойност е около 306 млн. евро.

Финансиране по ИСП се очаква и за рехабилитация на жп участъка Видин – Медковец, който е част от мащабния проект за модернизация на най-скъпата бъдеща жп линия на територията на страната София – Видин. Този участък е и един от най-проблемните по линията и неговата модернизация значително ще подобри жп връзката с новоизградения Дунав мост 2 при Видин. Национална компания "Железопътна инфраструктура"(НКЖИ) започва изпълнението на проекта за строителството на този участък, като компанията обяви една от най-големите поръчки в проектирането за избор на изпълнители за разработка на технически проект, Подробен устройствен план, План за регулация и застрояване и Парцеларен план за жп участъка Видин - Медковец, заедно с идеен проект за железопътните участъци Медковец - Руска Бяла и Руска Бяла - Столник. Самото проектиране ще продължи около една година и три месеца, а по план се очаква до 2020 г., 74-километровата линия от Видин до Медковец да бъде изградена.

По предварителни оценки само стойността на проектите и плановете е около 10,3 млн. лв., а на целият участък до София – 2.5 млрд. лв., като за финансирането НКЖИ разчита на новата оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”. Високата стойност на трасето се дължи на тежкия терен - около 30 тунела и 150 съоръжения и амбициозната цел влаковете да развиват скорост от 160 км/ч. Индикативната стойност на линията, която през 2020 г. трябва да стигне до Медковец, все още не е ясна, тъй като това ще зависи най-вече от проектирането.

Интересът на проектантските компании към тази поръчка е висок заради индикативната стойност на разработката. Независимо, че поръчката е разделена на две обособени позиции, всеки участник има право да подаде оферта само за една или и за двете части на търга. Според условията изискваните минимални приходи, от сходна с предмета на поръчката дейност за последните три години, за разработката на идейния проект е 1.2 млн. лв. без ДДС, а за техническия проект и плановете на линията до Медковец - 11.2 млн. лв. Наред с това кандидатите ще трябва да представят и големи банкови гаранции и опит в подобно по мащаб проектиране, като се изискват най-малко два изпълнени договора, сходни с търга. Повечето български компании трудно има къде да натрупат този опит и е възможно тържната процедура да привлече чуждестранни предприятия.

ПРЕДВИДЕНИ ПРОЕКТИ В ОБЛАСТТА НА АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ

Според Европейския съюз, приоритетни за новия програмен период у нас следва да бъдат железопътните проекти. Това не означава, че довършването на автомагистралния пръстен на България ще бъде отложено. Полагат се усилия да се

осигурят средства за довършването на магистрала „Хемус“, като на този етап приоритетен е участъкът Ябланица – пътен възел Плевен/Ловеч. Търсят се възможности за финансиране и на скоростните участъци Видин - Монтана и Ботевград – Мездра, предвид изградения Дунав мост 2.

Отново по ИСП се очаква финансиране в размер на около 42 млн. евро за изграждане на българския участък от магистралата София-Ниш (от Калотина до Драгоман).

През новия програмен период се предвижда изграждане на най-тежкия Лот 3 от магистрала „Струма“. Проектът включва изграждането на изключително скъп и сложен от гледна точка на техническото изпълнение и поддръжка 15-километров тунел в Кресненското дефиле. Към настоящия момент Национална Компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ осъществява актуализация на прогнозата на трафика и на анализа „разходи-ползи“. Прогноза на трафика за този проект вече е била изготвяна през 2011 г. заедно с мултимодалния транспортен модел на страната, създаден за целите на Общия генерален план на транспорта на България. На актуализация се подлага и вече изготвения през 2011 г. от АЕСОМ анализ „разходи-ползи“.

ПРЕДВИДЕНИ ПРОЕКТИ В ОБЛАСТТА НА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ

В края на м. април 2014 беше обявен международен конкурс за проектирането на интермодален терминал край Варна, на територията на който трябва да се премести сегашното пристанище „Варна изток“. Изграждането на терминала е част от цялостната стратегия за изграждане на модерни пасажерски терминал, яхтено пристанище и атракционна зона на мястото на съществуващите към момента кранове и складове.

Предвижда се на територията на новия интермодален терминал да бъдат изградени модерни терминали за обработка на зърно, контейнери и други генерални товари. Целта на този проект е да привлече значителни обеми транзитни товари от и към Централна Европа по р. Дунав. За постигане на тази цел, се предвижда да се подобрят условията за корабоплаване в българо-румънския участък на р. Дунав. По тази причина нереализираният по линия на приключилата ОП „Транспорт 2007-2013“ проект за подобряване на корабоплаването в участъка Батин - Белене е включен в новата оперативна програма. Неговото финансиране в размер на 60 млн. евро е предвидено да се осъществи със средства по ИСП. Целта на проекта е след идентифициране на проблемните места за корабоплаване в този участък на река Дунав, да се изградят брегови съоръжения за поддържане на т.нар. фарватер - проход, характеризиращ се с достатъчна дълбочина и отсъствия на препятствия за преминаващите плавателни съдове .

ПРЕДВИДЕНИ ПРОЕКТИ В ОБЛАСТТА НА ГРАДСКИЯ (ЖЕЛЕЗОПЪТЕН) ТРАНСПОРТ

Приоритетен в новата оперативна програма е проектът за изграждането на третия метродиаметър в София. За неговото финансиране от ЕС се очакват около 200 млн. евро по линия на ЕФРР. Цялата стойност на проекта обаче е значително над тази стойност - около 320 млн. евро, като за 120 млн. евро Столична община ще трябва да намери други източници на финансиране, най-вероятно кредити. Очевидно е, че само по този проект необходимото съфинансиране е в размер на 37,5%, при заложено съотношение 20%. Т.е. при всички случаи има недостиг на средства в размер на 17,5%, което със сигурност е сериозно предизвикателство и ще затрудни изпълнението на проекта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Общата стойност на включените в новата ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020” проекти надхвърля размера на безвъзмездното финансиране от ЕС с доста повече от заложените 20% национално съфинансиране от държавния бюджет на Р.България. За да се реализират те, на практика националното съфинансиране по някои от проектите може да се наложи да достигне до около 50 процента от общия необходим бюджет. А това от своя страна, предвид цялостната икономическа ситуация на настоящия етап изглежда трудно постижимо и нереалистично.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] www.strategy.bg, работен вариант на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014–2020”
- [2] <http://www.optransport.bg/>
- [3] <http://www.eufunds.bg/>
- [4] Терзиев, Б. Бъдещето на сектора - много проекти, малко пари, в.Животът днес, бр. 100, 2014
- [5] Седмичен бюлетин за транспорт ФБТИ №70/2014

MAIN PRIORITIES, OPPORTUNITIES AND ECONOMIC CONSTRAINTS IN IMPLEMENTING THE OPERATIONAL PROGRAMME "TRANSPORT AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE 2014-2020"

Desislava Yosifova
diosifova@abv.bg

University of Transport T. Kableshkov
Sofia, Geo Milev str., №158
BULGARIA

Key words: *Operational Programme, European funds, projects, transport, rail, road*

Abstract: *The paper presents basic projects that are included in the new Operational Programme "Transport and transport infrastructure 2014-2020". The projects in the rail, road and urban rail transport in the face of Sofia subway are briefly presented. There is an indication of some economic constraints and difficulties that will arise during the implementation of some of the reviewed projects.*