



---

## **ИНВЕСТИЦИОННИ ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТА**

**Даниела Тодорова**  
[daniela\\_dt@abv.bg](mailto:daniela_dt@abv.bg)

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,  
катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”,  
София, ул. „Гео Милев” №158  
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** инвестиции, транспортна инфраструктура, транспортен сектор, развитие, конкурентоспособност*

***Резюме:** Инвестициите играят съществена роля в развитието на транспортния сектор. Те се явяват важен фактор и са необходима предпоставка за успешното осъществяване на транспортната дейност, за подобряване качеството на транспортната услуга, както и за повишаване на конкурентоспособността на транспортния сектор.*

*В статията ще се разгледат какви инвестиционни възможности могат да се използват за развитието на транспортния сектор на страната. Основният проблем е свързан с ограниченото финансиране на инфраструктурни проекти, които са изключително сложни и изискват сериозни финансови средства. В зависимост от икономическото развитие на държавата се определя и възможността за финансиране за развитие и модернизация на транспортната инфраструктура.*

### **1. ВЪВЕДЕНИЕ**

Икономическите и политически условия, както в национален, така и в световен мащаб оказват съществено влияние при вземането на инвестиционни решения. Развитието на българската икономика е свързано с модернизирването на редица инфраструктурни обекти.

Транспортът има изключително важна роля за развитието на икономиката на страната, чрез осигуряване на достъп до различни пазари. Това от своя страна предполага развитие, модернизирване и поддържане на транспортната инфраструктура, изискващо големи инвестиции.

Инвестициите за развитие на транспорта определяме като част от сериозна стопанска активност, която е свързана със значими капитали, реализация на инвестиционни проекти с национално и обществено значение, редица умения за подготовка, мониторинг и реализация на проектите, административен капацитет.

## 2. ИНВЕСТИЦИОННИ ВЪЗМОЖНОСТИ

За развитието на транспортния сектор голямо значение имат правилните инвестиционни решения и обезпечаването им с нужните финансови средства. Възможност за това дават комбинирането на краткосрочното и дългосрочното финансиране, както и постигането на максимална публична полза от използването на публични и частни инвестиции, чрез отчитане на техните предимства и недостатъци. Те са особено значими за транспортната практика и преди всичко за инвестициите в транспортната инфраструктура.

Основната цел пред транспортния сектор е до 2020 г. да се постигне оптимален баланс между всички видове транспорт, както и да се осъществи тяхната интеграция в националната транспортна система. Развитието на транспортния сектор, ускореното модернизиране на транспортната инфраструктура, подобряването на транспортните услуги са свързани с постигането и изпълнението на приоритети в краткосрочен и средносрочен план.

Развитието на транспортната инфраструктура е стимулирано и от възможностите, които страната ни получава, като транспортен мост между Западна и Централна Европа, както и между Близкия изток и Централна Азия. През България преминават транспортни коридори, като в тях са включени пътища, транспортни възли на територията на България, обединени в картата на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). За тяхното изграждане се разчита основно на европейски средства, като прогнозите на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения са, че до 2020г. коридорите Белград-София и София-Пловдив-Свиленград-Истанбул са планирани да бъдат завършени.<sup>1</sup>

От 2011 г. е приета единна транспортна система (TEM-T) – мултимодална транспортна мрежа, чрез която по-лесно се осъществява прехвърлянето на пътници и товари от един вид транспорт на друг. Включват се всички видове транспорт: автомобилен, железопътен, въздушен, вътрешен воден и морски транспорт, както и интермодалните платформи.

Основната мрежа се предвижда да бъде изградена до 2030г. и да е основа за развитието на европейския пазар, тъй като ще свърже:

- ✓ 83 основни европейски пристанища с железопътни и шосейни връзки
- ✓ 37 ключови летища с железопътни връзки до големите градове
- ✓ 15 000 км високоскоростни железопътни линии
- ✓ 35 големи трансгранични проекта, насочени към намаляване на бариерите.<sup>2</sup>

Основната мрежа ще бъде допълнена от мрежа от довеждащи връзки на регионално и национално ниво, което дава възможност за развитие на националната транспортна инфраструктура. Предвижда се захранващата и широкообхватна мрежа, да бъде завършена до 2050 г. Чрез тази мрежа ще се подобрят връзките между отделните видове транспорт, премахват се пречките, подобрява се инфраструктурата, ускоряват се трансграничните транспортни операции, намаляват се вредните емисии от транспортната дейност.

Именно за това и предложенията за финансиране на ЕС в областта на транспорта за програмния период 2014 – 2020 г., са насочени към финансирането на тази основна транспортна мрежа, като се акцентира на изграждане на липсващите трансгранични

---

<sup>1</sup> Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, <https://www.mtitc.government.bg>

<sup>2</sup> Стратегия за единно транспортно пространство на пътната карта на „Транспорт 2050”, [europa.eu/rapid/press-release\\_IP-11-372\\_bg.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_bg.htm)

връзки и създаване на интелигентна транспортна система. Изграждането на тази мрежа ще бъде финансирано от европейски средства по програми, собствени средства на държавите-членки на ЕС, както и чрез иновативни финансови инструменти. Основната цел на новата транспортна мрежа е да осигури на пътниците по-безопасно пътуване при по-малко задръствания, което от своя страна ще доведе до намаляване на времепътуването и до повишаване на качеството на транспортната услуга.

Транспортната инфраструктура изисква огромни инвестиции и големият дял от тях ще се осигурява от държавите-членки. През финансовия период 2012 – 2020 г. чрез Механизъмът за свързване на Европа ще предоставят за развитие на транспортната инфраструктура 31.7 милиарда евро. Делът на съфинансиране от ЕС за проекти по основната TEM-T са:

- ✓ До 50 % за проучвания.
- ✓ До 20 % за строителство
- ✓ До 40% за трансгранични проекти, засягащи железопътни връзки и вътрешни водни пътища.<sup>3</sup>

Предоставянето на европейски средства има ключова роля за развитието на транспортната инфраструктура и като цяло за подобряване състоянието на транспортния сектор. Засиленото усвояване на средствата от европейските фондове през последните години доведоха до ускорено изграждане на редица значими инфраструктурни проекти, например автомагистралите Тракия и Марица, железопътната линия Пловдив-Свиленград-турската граница, части от железопътната линия София-Пловдив и Пловдив-Бургас, Дунав мост 2 и други.

Развитието на пътна и железопътна инфраструктура е насочено към модернизирани, разширение, ново строителство, с цел да се предоставят условия за постигане на по-висока скорост на превозните средства, повишаване на качеството на транспортната услуга, както и подобряване на околната среда.

Разходите за инвестиции в пристанищата могат да се определят като парични плащания, които инфраструктурните оператори извършват с цел да придобият нови или да подобрят състоянието на разполагаемите от тях дълготрайни материални активи. От своя страна инвестиционните разходи оказват комплексно въздействие върху резултатите от претоварната и складова дейност на пристанищните оператори, тъй като ефектът от тяхното увеличаване или намаляване се проявява в продължителен период от време. Значението на тези разходи се изразява предимно в подобряване на качеството на предлаганите пристанищни услуги и повишаване на безопасността и редовността на обслужване на плавателните съдове. То е свързано с: увеличаване на производствения капацитет и внедряване на високотехнологични претоварни съоръжения; приложение на интелигентни транспортни системи при управление на товаро-разтоварните операции в пристанищата и др.<sup>4</sup>

Осигуряването на по-екологичен транспорт по въздух, суша и вода, е основен приоритет насочен към подобряване енергийната ефективност на транспорта и намаляване на емисиите на парникови газове от него.

Всичко това изисква значителни инвестиционни средства, както за разработването на цялостни инфраструктурни проекти, така и за тяхното реално изпълнение. Необходими са инвестиции за нови технологии, за пътнически, товарни влакове, които да покриват екологичните норми и да подобрят качеството на транспортната услуга.

---

<sup>3</sup> Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, <https://www.mtitc.government.bg>

<sup>4</sup> Коралова, П. „Оценка на ефективността на стопанската дейност в българските речни пристанища”, сп. „Икономически и социални алтернативи”, бр. 3/2014 г.

Стратегията за България 2020 очертава дългосрочно целите на страната ни, които няма да могат да се изпълнят без високотехнологична транспортна инфраструктура и транспортна услуга с ново поколение транспортни средства и технологии.<sup>5</sup> Съвременната транспортна услуга е съществена необходимост за икономическото развитие на България и успешното и интегриране в европейската транспортна система.

Търсенето на транспортни услуги до голяма степен зависи от състоянието и перспективите за развитие на транспортната инфраструктура. Именно затова транспортната инфраструктура има важна икономическа и социална роля. В зависимост от икономическото развитие на държавата се определя и възможността за финансиране за развитие и модернизация на транспортната инфраструктура.

Развитието на транспортната инфраструктура в България е в пряка зависимост от политиката на ЕС, тъй като основният източник на средства за инфраструктурата към момента е европейското финансиране, осигурено от оперативните програми и Механизъмът Свързана Европа, който е насочен именно към подобряване на транспортната инфраструктура (основно железопътната), енергетиката и телекомуникациите в европейските страни.

Инвестициите, които са насочени за развитие и модернизиране на транспортната инфраструктура в България по Оперативните програми “Транспорт” за програмен период 2007-2013г. и „Транспорт и транспортна инфраструктура” за програмен период 2014-2020г. дават възможност за страната да развие транспортния пазар и да подобри състоянието на транспортната инфраструктура. Двете програми осигурят общо над 3,9 милиарда евро, които се използват за развитие, модернизиране и изграждане на транспортната инфраструктура.<sup>6</sup> Проектите, които се реализират определено подобряват състоянието на транспортната инфраструктура и съдействат за повишаване на качеството на транспортната услуга.

Модернизирането и изграждането на транспортната инфраструктура може да се реализира чрез ефективното изпълнение на инвестиционните инфраструктурни проекти, тяхното качествено изпълнение и усвоението на финансирането от Структурните и Кохезионния фонд на Европейския съюз.

Проектите, които са особено приоритетни са насочени към териториално сближаване между държавите от Европейския съюз, намаляване на задръстванията, подобряването на сигурността и безопасността на превозите, стимулиране на развитието на интелигентен и екологичен транспорт.

Европейските средства не са достатъчни за цялостно подобряване на транспортната инфраструктура в България, което налага острата необходимост от увеличаване на дяла в държавния и общинските бюджети на инвестициите за транспортна инфраструктура.

Предвид факта, че развитието на транспортната инфраструктура е свързано с изпълнението на големи инфраструктурни проекти, което е сложен процес, включващ време, човешки ресурс и сериозно финансиране, е необходимо да се привличат всички възможни източници на финансиране.

Частният сектор има сериозна роля в модернизирането на транспортните инфраструктурни проекти. Именно за това чрез схемите на публично-частното партньорство се предоставя добра възможност за развиване на транспортната инфраструктура. За момента концесията е един от успешните модели на публично-

---

<sup>5</sup> Националната програма за развитие: България 2020 (НПР БГ2020), [www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?lang=bg-BG&Id](http://www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?lang=bg-BG&Id)

<sup>6</sup> Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., и Секторна оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020г., [www.optransport.bg](http://www.optransport.bg)

частно партньорство за транспортни обекти, която отчита сериозни ползи от прилагането за отделните ползватели. За развитието на пристанищната и летищната инфраструктура в България като предизвикателство остава намирането на частни инвеститори, чрез използването на концесии и извършването на реални инвестиции за развитие. В условията на икономическа и финансова криза концесията като бизнес модел дава възможност за развитие и модернизирание на обекти, публично държавна собственост.

Използването на модерни и алтернативни инвестиционни решения чрез възможностите, които предлага публично-частното партньорство са съществени за развитието на икономиката на България.

Чрез тази иновативна форма на финансиране се компенсират в голяма степен паричните ограничения, особено в условията на финансова и икономическа криза, и се въздейства положително върху икономическото и социалното развитие на страната. Затова трябва да се насърчава прилагането на публично-частното партньорство като подходяща форма на финансиране на проекти.

Съвместяването на европейските средства и възможностите на публично-частното партньорство се явява гъвкава форма на сътрудничество, която дава гарантиран резултат. Чрез формите на публично-частното партньорство се създават предпоставки и за по-ефективно усвояване на европейските средства от Структурните и Кохезионния фонд и европейските програми за развитие (JEREMIE и JESSICA).

В отделните икономически сектори все повече нараства интересът, както на публичния сектор към иновативни инструменти за финансиране на инфраструктурни проекти, така и интересът на частния сектор към създаване на публично-частно партньорство. Развитието на транспортната инфраструктура създава благоприятни условия за реализация на проекти чрез публично-частно партньорство. Това се подсилва от факта, че тези инфраструктурни проекти имат значим обществен и социален ефект, защото са насочени към изграждане на съоръжения за обществен и масов транспорт, високоскоростни участъци, важни транспортни връзки.

За развитието на транспортната инфраструктура, като сериозно предизвикателство остава намирането на частни инвеститори, чрез използването на концесии и извършването на реални инвестиции за развитие. Това ще доведе до редица сериозни икономически и социални ефекти. Използването и прилагането на концесията е продиктувано от предимствата, които предоставя. Чрез разпределянето на рисковете и отговорностите между държавата (концедента) и концесионера, тя дава възможност за привличане на частен капитал за инвестиции, чрез които ще се подобри състоянието и управлението на транспортната инфраструктура.<sup>7</sup>

Финансирането чрез концесии е особено подходяща форма за изграждането на транспортни обекти като републикански пътища, пристанища, граждански летища, отдаване на концесия на железопътни гари и други. Прекият икономически ефект при концедента е главно в привличането на свежи инвестиции за реновиране и поддръжка на един нов, съвременен, функционален и същевременно естетичен вид на концесионния обект.<sup>8</sup>

Развитието на транспортната инфраструктура чрез финансиране от ЕС чрез Кохезионния и Структурните фондове, както и стимулирането на частните инвеститори

<sup>7</sup> Тодорова Д., „Публично-частно партньорство – инструмент за развитие на българската икономика и подобряване на транспортната инфраструктура”, МОНОГРАФИЯ, ISBN 978-954-12-0235-7, 2015г.

<sup>8</sup> Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията <http://www.mtitc.government.bg/page.php?category=451&id=4095>.

чрез формите на публично-частното партньорство носят със себе си значителен финансов ресурс, който особено в условията на ограничено държавно финансиране има своята висока ценност при изграждането, модернизиранието, поддържането и управлението на транспортни проекти.

За развитието на транспорта са необходими значителни инвестиции и тяхното осигуряване зависи основно от възможните източници на финансиране на съответните проекти. Именно тази необходимост от различни източници на инвестиции дава възможност да се използват както държавни, така и частни и европейски средства за изпълнението на проекти с обществено значение или за предлагане на публични услуги.

Бъдещото развитие на транспортната инфраструктура зависи от инвестициите, които се влагат в нейното разширяване, модернизация и ново строителство, в начините на стопанисване и управление.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Инвестиционните решения са едни от най-важните фактори, оказващи влияние върху развитието на транспорта и транспортната инфраструктура. Постигането на модерна интелигентна инфраструктура зависи, както от размера на финансовите средства, определени за инвестиции, така и от тяхното компетентно управление и контрол.

Ефектът от инвестициите в транспортната инфраструктура е безспорен, тъй като въздейства върху икономическия растеж на страната, развитието на търговията, мобилността на хората. Като член на ЕС, пред България се откриха множество възможности за финансиране на инфраструктурни проекти в транспортния сектор.

Освен използването на европейските фондове се дава възможност и за привличане на частни инвеститори във финансирането на инфраструктурни обекти и създаването на публично-частни партньорства.

Прилагането на иновативни решения и информационни технологии за развитие на транспортния сектор допринася за висока конкурентоспособност на транспортната система и осигуряване на връзки с главните европейски транспортни коридори.

#### Литература:

[1] Коралова, П. „Оценка на ефективността на стопанската дейност в българските речни пристанища”, сп. „Икономически и социални алтернативи”, бр. 3/2014 г.

[2] Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, <https://www.mtitc.government.bg>

[3] Националната програма за развитие: България 2020 (НПР БГ2020), [www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?lang=bg-BG&Id](http://www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?lang=bg-BG&Id)

[4] Развитие на устойчива транспортна система в Република България, до 2020 г., Министерство на транспорта, С., януари, 2007, <https://www.mtitc.government.bg>

[5] Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., [www.optransport.bg](http://www.optransport.bg)

[6] Секторна оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020г., [www.optransport.bg](http://www.optransport.bg)

[7] Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г. , <https://www.mtitc.government.bg>

[8] Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г, <https://www.mtitc.government.bg>

[9] Стратегия за единно транспортно пространство на пътната карта на „Транспорт 2050”, [europa.eu/rapid/press-release\\_IP-11-372\\_bg.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_bg.htm)

[10] Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията <http://www.mtitc.government.bg/page.php?category=451&id=4095>.

[11] Тодорова Д., „Публично-частно партньорство – инструмент за развитие на българската икономика и подобряване на транспортната инфраструктура”, МОНОГРАФИЯ, ISBN 978-954-12-0235-7, 2015г.

[12] Simeonov, Ognyan, Lambovska, Maya, “Survival crisis and evaluation of its depth”, "Диалог", Стопанска Академия "Д. А. Ценов", Свищов, брой 4, 2007, с. 47-57, [http://www.uni-svishtov.bg/dialog\\_old/2007/4.07.OS-ML.Eng.pdf](http://www.uni-svishtov.bg/dialog_old/2007/4.07.OS-ML.Eng.pdf)

[13] Lambovska, Maya, Simeonov, O., “A model for evaluation of the asymptotic stability of the organization to bearers of threats”, Crisis management, University of Zilina, volume 2, 2010, p 8-13, <http://fsi.uniza.sk/kkm/files/admincasopis/KM%20202010/VEDECKE/Lambovska.pdf>.

## INVESTMENT OPPORTUNITIES FOR DEVELOPMENT OF TRANSPORT SECTOR

**Daniela Todorova**  
[daniela\\_dt@abv.bg](mailto:daniela_dt@abv.bg)

*Todor Kableshkov University of Transport, Sofia,  
BULGARIA*

**Key words:** *investments, transport infrastructure, transport sector, development, competitiveness.*

**Abstract:** *Investments have key role for the development of transport sector. They are very important for the successful carrying out of transport services; improvement of quality and competitiveness of transport sector.*

*The objective of the report is to examine the investment opportunities for development of transport sector. The main problems come from the restricted investments in infrastructure projects, which are complex and need serious financial resources. The opportunities for investment and reconstruction of transport infrastructure depend on the economic development of the country.*