

---

## ПОВИШАВАНЕ НА ВЪЗМОЖНОСТИТЕ ЗА УЧАСТИЕ НА Р БЪЛГАРИЯ В МЕЖДУНАРОДНИ ИНИЦИАТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Антоанета Кирова

[akirova@vtu.bg](mailto:akirova@vtu.bg)

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“  
София, ул. „Гео Милев № 158  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

**Ключови думи:** международни инициативи, международни организации, инвестиции, транспортна инфраструктура, „Зелена“ сделка

**Резюме:** Зелената сделка“ се превърна в основен политически приоритет на ЕС в сферата на околната среда, енергетиката, индустрията и научните изследвания, с която се поставя амбициозната задача за постигане на нулеви емисии до 2050 г. На фона на тези промени транспортните фирми предприемат необходимите мерки, водещи към положителна промяна, но за България на национално равнище е важно участието в международни форуми и инициативи, подкрепящи развитието на транспорта и особено на транспортната инфраструктура. Обект на настоящия доклад са участията на страната ни в международната организация „Черноморско икономическо сътрудничество“ и в двете инициативи „България на три морета“ и „Един пояс – един път“. От много голямо значение е пълното усвояване на значителните европейски фондове, за което държавата трябва да осъществява жизнени инфраструктурни проекти и да съфинансира тяхното изграждане, но и търсенето на нови източници на финансиране. Появяват се и ограничения от правен и икономически характер, които представляват бариера за чуждестранни инвестиции в транспортната инфраструктура, като за целта е налице коментар на. Бялата книга относно чуждестранните субсидии в рамките на Общността пазар.

### УВОД

През последните години, ЕС търси отговор на поне четири прехода, които се осъществяват почти едновременно:

- „Зелен“ преход, който става все по-обхванен, засягащ все повече индустриални сектори, изискващ политическа воля и стратегическо мислене. Предвид нивото на българската икономика, ползваните енергийни носители, цялостното отношение спрямо икономията на природни ресурси (водни, опазване на чистота на въздуха), някои кръгове считат, че „зелената“ сделка е почти за наложена на страната ни, поради необходимостта от изпълнение на регламенти и директиви<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Източник: [https://ec.europa.eu/info/publications/factsheets-european-green-deal\\_bg](https://ec.europa.eu/info/publications/factsheets-european-green-deal_bg)

- **Дигитален преход**, който е далеч по-осмислен на национално ниво, но отново преобладават частните инвестиции в дигитална инфраструктура, а реалната цифровизация на държавно равнище е забавена, например въвеждането на електронно правителство, „едно гише“ и т.н. Общото концептуално ниво се ограничава с ускоряване на интернета и закупуване на хардуер, особено в по-малките населени места, сега и във връзка с електронните форми на обучение, наложени от пандемията;
- **Индустриален преход**, който включва възраждане на индустриалната политика на национално и европейски ниво, ускорено развитие на нови индустрии, подкрепа за европейски индустриални лидери, преконфигуриране на развойни политики, продукти и производствени вериги и други, като всички тези действия следва да осигурят глобална конкурентоспособност на Общността. Необходима е реална икономическа, политическа и социална инициативност, с цел използване на възможностите за реална интеграция на страната ни.
- **Външнополитически преход**. Независимо от нюансите в отношението на различните държави-членки към Русия и Китай, ЕС постепенно създава нова концепция на взаимоотношения, базирани на конкуренция, а не на сътрудничество.

Според прогнози на Международния транспортен форум (ITF<sup>1</sup>), обемът на товарните превози ще се увеличи с 300% през следващите 30 години, на фона на задълбочената климатична криза през последните 10 години. „Зелената сделка“ се превърна в основен политически приоритет на ЕС в сферата на околната среда, енергетиката, индустрията и научните изследвания, с която се поставя амбициозната задача за постигане на нулеви емисии до 2050 г. Европейската комисия (ЕК) ще преразгледа стандартите за въглероден диоксид в автомобилния транспортен сектор и ще премине към превозни средства с нулеви емисии в периода след 2030 г., до края на въпросното десетилетие. Това е съобразено с новата „Зелена сделка“ на Европейския съюз (ЕС). Всеки друг вид транспорт може да очаква налагането на подобни мерки през следващите пет години.

От Съюза на международните превозвачи очакват реструктуриране на бизнес моделите в транспорта, тъй като страната ни притежава като съществено конкурентно предимство добре развит международен транспорт, за който „Зелената сделка“ представлява заплаха както на фирмено равнище, така и на национално ниво, с опасност за намаляване на БВП.

Настоящата цел на ЕС пред автомобилните производители е да сведат емисиите до 95g CO<sub>2</sub>/км, като очакванията са новите автомобили в Европа да станат с нулево замърсяване вероятно към 2030 г. Електрическите автомобили ще бъдат стимулирани с развиване на мрежата от зарядни станции, която да е толкова гъста, че да осигури безпроблемно пътуване. Биогоривата и въглеродът ще бъдат промотирани за самолети и превози там, където не е възможна електрификация<sup>2</sup>. Използване на транспортни средства с голям капацитет също е добър начин за бързо намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> (до 40%), предвид технологиите, осигуряващи гъвкавост и маневреност за опериране в по-тесни пространства. Подобна замяна би намалила европейския автопарк с над 2 милиона тежкотоварният трафик ще се ограничи с 30%. Предложения като това

<sup>1</sup> <https://www.2021.itf-oecd.org/>

<sup>2</sup> Проучване в Германия показва, че 40-тонен дизелов камион оставя с 30% по-малък въглероден отпечатък от дизелов вагон и наполовина по-малко спрямо електрически влак, ако се вземат предвид общите разходи за въздействие на икономическите дейности върху околната среда

обаче изискват и добро развитие на транспортната инфраструктура, с оглед възможностите за поемане на трафика.

Друг начин е дигитализацията и технологиите за свързаност, с което ще се оптимизират времето, разходите и емисиите, особено в резултат на необосновано дългия престой по границите, като подобни камиони вече се прилагат на територията на страната ни и обслужват градската логистика, регионалните превози и дълги дестинации<sup>1</sup>.

На фона на тези промени, за България е важно участието в международни форуми и инициативи, подкрепящи развитието на транспорта и особено на транспортната инфраструктура.

## **1. ВЪЗМОЖНОСТИ И ЗАПЛАХИ НА ИНИЦИАТИВАТА „ТРИ МОРЕТА“**

Инициативата „Три морета“ (ИТМ) е българска по своя замисъл, подета през 2014 г. от Атлантическия клуб и мозъчния тръст „Централноевропейски енергийни партньори“ от Полша. Трите морета в случая са Черно, Бяло и Адриатическо море. Ако Албания, Северна Македония, Сърбия и Черна гора встъпят като пълноправни страни в ЕС инициативата би могла да работеща. От 2001 г. ЕС едностранно премахва практически всички митнически пречки пред търговията със страните Западните Балкани, от които единствено Сърбия не е пълен, а асоцииран член на Световната търговска организация. Освен това всички страни от Западните Балкани и Молдова в момента са обединени от ЦЕФТА<sup>2</sup>.

През 2020 г. 12-те страни-участници<sup>3</sup> в нея, по текущи цени притежават 1.8 трилиона евро БВП (13.5% от икономиката на ЕС); около 14.3 хиляди евро средно на човек от населението, което е 2 пъти по-малко от БВП на човек от населението в ЕС, при вариращи показателят в рамките на групата от 8 750 евро (в България) до над 20 000 евро на глава от населението съответно в Чехия и Естония. В количествено изражение, общият пазар между тези страни обхваща 112.2 души, при реален размер на обмена 226 милиарда евро. Потенциала икономики е висок, в сравнение с тези на страните с високи доходи – около 3.5% среден ръст от зараждането на Инициативата до 2019 г., с очакван краен резултат при запазване на темповете на ръст до 2030 г. до около 2.5 трилиона евро.

Необходимостта от инвестиции само в инфраструктура е оценена на 0.5 трилиона евро или приблизително 28% от БВП на Инициативата<sup>4</sup>. От заявените 81 приоритетни проекта на Инициативата, повече от половината са транспортни, 3 от които за морски пристанища, около 1/3 - за енергетика, а останалите са в сферата на дигитализацията. Българските проекти са за тунела под Петрохан, Черноморската магистрала и разширението на газовото хранилище в Чирен. Прави впечатление отсъствието на проекти, свързани с Черно море, за алтернативни енергийни източници като български технологии за втечняване и рециклиране на CO<sub>2</sub> и сероводород от областта на „кръговата икономика“ (разработвани от БАН в рамките на 15 години)<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Например, новите модели на „Скания“ на метан (CNG), които, според специалистите ще спестяват от 600 до 1000 лв. на месец само от гориво през пробег от 10 000 км при запазени работни характеристики. Източник: <https://ssibg.org/zelenata-sdelka-na-es-bich-ili-novi-vazmozhnosti-za-transporta>

<sup>2</sup> Зоната за свободна търговия в Централна Европа

<sup>3</sup> Австрия, България, Естония, Латвия, Литва, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Хърватия и Чехия

<sup>4</sup> От тях са събрани 20% в Специален инвестиционен фонд, от декември 2020 г. с 20 милиона евро участва и ББР. През май 2021 г. Фондът е закупил дял в „Energy Development GmbH“, Виена ([About Us - Energy](#)) – изграждащо и управляващо ВЕИ в България, Словакия и Чехия.

<sup>55</sup> Положителният ефект на технологията е възстановяването на морската флора и фауна едновременно с производството, получаването на суровини за производство на торове (сяра), а сероводородът от морето

Инициативата е отворена не само към моретата, но и към нови страни участнички. Балтийски и черноморски страни засега не участват в нея. Очаква се интерес от страна Гърция, Украйна, а и на другите Адриатически страни.

Същевременно, ИТМ изглежда като дребен пакет проекти в сравнение с програмите на ЕС<sup>1</sup>, с инициативата „Един пояс-един път“, спонсорирана от Китай, както и с инициатива „Повторно изграждане на по-добър свят“ (ПИПС), наскоро обявена от Г-7. Възможно е и да са налице забавяния поради логистични, координационни и административни причини. Също така е необходимо да се осигури нужната степен на прозрачност при инициране и реализиране на проектите, включени в инициативата<sup>2</sup>.

## **2. УЧАСТИЕ НА Р БЪЛГАРИЯ В ОРГАНИЗАЦИЯТА „ЧЕРНОМОРСКО ИКОНОМИЧЕСКО СЪТРУДНИЧЕСТВО“ (ЧИС)**

Организацията за Черноморско икономическо сътрудничество е международна регионална икономическа организация на страните от Черноморския регион<sup>3</sup>. Сред основните принципи и ценности на организацията могат да се открият доброто управление и прозрачността, поради което основните ѝ дейности съответстват на установените стандарти за международно сътрудничество и взаимодействие. Организацията изпълнява широка палитра от дейности, като сред основните са:

- Развитие на многостранно сътрудничество в съответствие с принципите на международното право;
- Предприемане на действия за стимулиране на бизнеса и насърчаване на индивидуалните и колективните инициативи, свързани с процеса на икономическо сътрудничество;
- Отчитане на специфичните икономически условия и интереси на страните членки;
- Насърчаване на участието на други заинтересовани от сътрудничество с организацията страни, международни икономически и финансови институции, както и предприятия и компании.

ЧИС подпомага и координира регионалното сътрудничество в широк спектър от области, като една от най-важните е транспортът. За България, бъдещото развитие на ЧИС се определя от реализиране на конкретни проекти с регионално значение; по-активно взаимодействие с други региони, като Дунав, Централна Азия и Каспийския басейн. С оглед на динамичната обстановка в Черноморския регион, ЧИС се стреми към инициране и реализиране на конкретни проекти, например за изграждане на магистрален пръстен около Черно море и за развитието на транспортните връзки между

---

е важен за енергийната система на страната. Необходимата инвестиция е от порядъка на 500 - 550 милиона евро, а по предварителни оценки потенциалът на проекта е равен на 10% от потреблението на енергия в ЕС (включително Великобритания) за 40 години напред

<sup>1</sup> Проектите в рамките на Инициативата, в размер на 0.5 трилион евро не могат да бъдат просто допълнение към почти 2 трилиона програми на ЕС и 1.35 трилиона евро дългова програма на ЕЦБ

<sup>2</sup> Необходима е публичност и гражданска инициатива, вж. <https://visegradinsight.eu/3si2025/towards-the-3seas-civil-society-forum/>

<sup>3</sup> Първоначално, тя е иницирана през 1992 г. от Република Турция. През 1999 г. получава статут на пълноправна международна организация, със седалище в Истанбул. В момента страни членки са Албания, Армения, Азербайджан, България, Грузия, Гърция, Молдова, Румъния, Русия, Сърбия, Турция и Украйна. Сред страните наблюдатели в ЧИС са седем страни членки на ЕС, както и САЩ, Египет, Тунис и др., а сред партньорските организации е Европейската комисия. ЧИС има и редица специализирани органи, като Парламентарната асамблея на ЧИС, Черноморската банка за търговия и развитие, Международния център за черноморски изследвания и Бизнес съвета на ЧИС. През 2019 г. към ЧИС се присъединява на Република Северна Македония

пристанищните градове. В приетата от ЕС комуникация за инициативата Черноморско взаимодействие, ЧИС е определена като основен партньор.

България е готова да участва активно в сътрудничеството между двете организации, в координация с другите две страни-членки на ЕС в ЧИС – Гърция и Румъния. С оглед на многобройните предизвикателства, които са общи за всички тези региони, България подкрепя установяването на засилен диалог по въпроси като околна среда, транспорт и енергетика. В рамките на българското председателство на Черноморското икономическо сътрудничество през първата половина на 2019 г. са внедрени проекти и организирани събития в сферата на транспорта, културата, туризма, околната среда<sup>1</sup>.

Черноморското икономическо сътрудничество остава най-представителната и институционално развита организация в широкия регион на Черно море, пример за уникален и ефективен модел за многостранно икономическо сътрудничество, който преодолява различията и се фокусира върху различни области, които могат да сближат държавите членки<sup>2</sup>. Като координатор на Работната група за обмен на статистически данни и икономическа информация, България е допринесла за съживяването на нейната работа след дълъг период на стагнация, признавайки ключовата роля на статистиката при вземането на информирани и ефективни управленски решения, като са представени и приоритети през настоящата година, а именно:

- Подкрепа за изпълнението на целите за устойчиво развитие чрез предоставяне на сравними и надеждни данни;
- Обмен на идеи и най-добри практики от националните статистически органи за справяне с предизвикателствата, породени от пандемията COVID-19;
- Укрепване на сътрудничеството в статистическата област чрез организиране на обучения и създаване на мрежа от млади статистици в региона;
- Активиране на работата на Координационния център за обмен на статистически данни и икономическа информация към ЧИС<sup>3</sup>.

Международната финансова институция „Черноморска банка за търговия и развитие“ е основана на 24.01.1997 г., с цел подпомагане на икономиките на страните от региона и финансиране и насърчаване изпълнението на регионални проекти от държавния и частния сектор. По-конкретно, тя финансира регионални проекти в приети за приоритетни сектори на икономиката, един от които е транспортният; МСП чрез улесняване на отпускането на кредити; осъществява предекспортно и експортно финансиране, включително и извън района. Конкретни данни за финансиране проекти в областта на транспорта от страна на банката обаче не са налични.

### **3. ИНИЦИАТИВАТА „ЕДИН ПОЯС – ЕДНИ ПЪТ“ НА КНР**

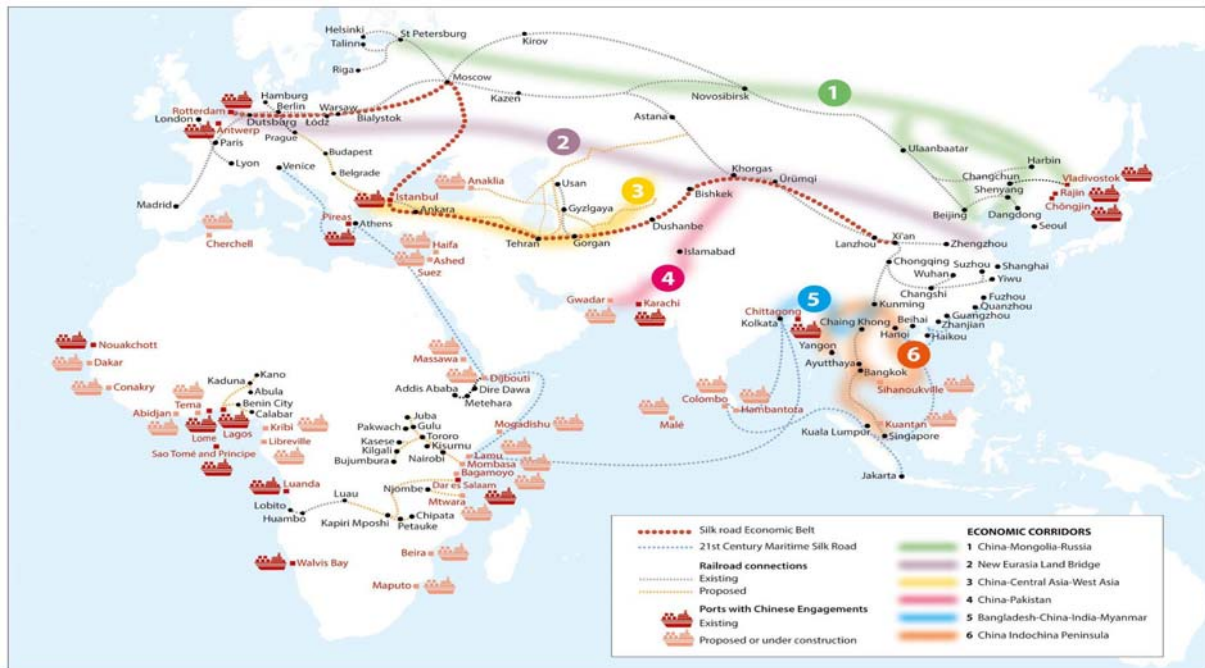
През 2013 г. Китай стартира инициативата „Един пояс, един път“, известна днес като „Икономически пояс по пътя на коприната“ и „Морски път на коприната“, за да стимулира регионалния икономически растеж. На фигура 1 е показано географското разширяване на инициативата „Един пояс, един път“ посредством „икономически коридори“, които представляват конкретни географски области в държавите, през които минава тази инициатива; тя обхваща 64 икономики и заема повече от една трета

<sup>1</sup> <https://www.sme.government.bg/?p=2872>

<sup>2</sup> <https://www.monitor.bg/bg/a/view/bylgarija-razchita-mnogo-na-chernomorskoto-ikonomichestvo-270889>

<sup>3</sup> <https://mfa.bg/bg/news/30291>

от световния БВП и повече от половината от населението на света<sup>1</sup>. През последните години значението на инициативата „Един пояс, един път“ нарасна, което доведе до включването ѝ в устава на Китайската комунистическа партия през 2017 г. и гарантира постоянен финансов поток за проектите на инициативата<sup>2</sup>.



**Фигура 1. Източник: Организация за икономическо сътрудничество и развитие, „Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape“, Стопански и финансови перспективи, ОИСР, 2018 г., OECD Publishing, Париж, 2018 г., стр. 11.**

В рамките на Европейската общност обаче е установено, че не съществува публично достъпен списък на официалните проекти по линия на инициативата „Един пояс, един път“, нито по отношение на вноските на държавите членки за участващите в нея финансови институции, като например Азиатската банка за развитие (АБР) и Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции (АБИИ). По инициатива на Сметната палата на ЕС, през юни 2020 г. е публикувана Бяла книга относно чуждестранните субсидии в рамките на Общностния пазар<sup>3</sup>, т.е. след периода на работата по прегледа на Сметната палата. Освен това съществува риск екологичните, социалните и управленските стандарти да не се спазват в достатъчна степен<sup>4</sup> при изпълнението на тези проекти. „Един пояс, един път“ е комплексна инициатива, която постоянно се развива, поради което тя е важна за провежданите политики от страна на ЕС. За момента обаче, България не реализира ползи от участие в инициативата, което предвид новите развития на европейските политики дава възможности за осмисляне на бъдещо включване при съобразяване с нормативно правната база на Общността и елиминиране на проблемите и рисковете.

<sup>1</sup> Организация за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР), „Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape“, Стопански и финансови перспективи, ОИСР, 2018 г., OECD Publishing, Париж, 2018 г., стр. 9.

<sup>2</sup> Eder, T., „Mapping the Belt and Road Initiative – This is where we stand“, Институт за изследване на Китай Mercator, MERICS, 7 юни 2018 г.

<sup>3</sup> Европейска комисия, (2020) *Бяла книга относно осигуряването на еднакви условия на конкуренция по отношение на чуждестранните субсидии*, Брюксел, 17.6.2020 COM(2020) 253 final

<sup>4</sup> Belt and Road Economics — Opportunities and Risks of Transport Corridors“, стр. 111— 112, *World Bank Group*

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Необходимостта от инвестиции в поддържането и развитието на инфраструктурата в последните десетилетия и повишеното търсене на транспортни услуги поражда необходимостта от нов, дългосрочен подход за развитието ѝ. От друга страна, задължително условие за успешното интегриране в европейската транспортна система е наличието на развита инфраструктура. Необходимо е време, работещ подход и осигуряване на стабилни финансови потоци, както и ангажираност на институциите и организациите, свързани с този процес. От много голямо значение е пълното усвояване на значителните европейски фондове, за което държавата трябва да осъществява жизнени инфраструктурни проекти и да съфинансира тяхното изграждане, но и търсенето на нови източници на финансиране.

## ЛИТЕРАТУРА:

[1] Мерки на ЕС в отговор на държавната инвестиционна стратегия на Китай, [https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/rw20\\_03/rw\\_eu\\_response\\_to\\_china\\_bg.pdf](https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/rw20_03/rw_eu_response_to_china_bg.pdf)

[2] Публикации на ОИСР

[3] Черноморска банка за търговия и развитие, <https://www.minfin.bg/bg/1393>

[4] Интернет източници, цитирани в текста

## INCREASING THE OPPORTUNITIES FOR PARTICIPATION OF THE REPUBLIC OF BULGARIA IN INTERNATIONAL INITIATIVES FOR DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE

**Antoaneta Kirova**

[akirova@vtu.bg](mailto:akirova@vtu.bg)

**Todor Kableshkov University of Transport**

**Sofia, 158 Geo Milev Str.**

**THE REPUBLIC OF BULGARIA**

**Key words:** *international initiatives, international organizations, investments, transport infrastructure, "Green" deal*

**Abstract:** *The Green Deal has become a major EU policy priority in the fields of environment, energy, industry, transport and research, setting the ambitious goal of achieving zero emissions by 2050. Against this background, transport companies are taking the necessary measures leading to positive change, but for Bulgaria at the national level it is important to participate in international forums and initiatives supporting the development of transport and especially the transport infrastructure. The object of this report are the participations of our country in the international organization "Black Sea Economic Cooperation" and in the two initiatives "Bulgaria on Three Seas" and "One Belt - One Road". Of great importance is the full absorption of significant European funds, for which the state must implement vital infrastructure projects and co-finance their construction, but also the search for new sources of funding. There are also legal and economic restrictions, which are a barrier to foreign investment in transport infrastructure, for which there is a comment by White Paper on Foreign Subsidies in the Community Market.*