

ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПРОГРАМАТА ЗА ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ ЗА ПЕРИОДА 2021-2027 Г. И ВЛИЯНИЕТО Й ВЪРХУ РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Димитър Тодоров, Александра Иванова
todorov.exante@gmail.com, alexandraivanova999@abv.bg

Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“
гр. София 1574, ул. “Гео Милев“ 158
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: транспорт, транспортна свързаност, устойчиво развитие

Резюме: Транспортната инфраструктура на България се изгражда, развива, разширява, модернизира в резултат на значителни инвестиции, осигурени, както основно от европейски източници, така и от национално финансиране.

През годините средствата са осигурявани от няколко европейски програми, пряко насочени за развитието на транспортния сектор, като един от най-динамичните и важни за икономиката на страната.

Оперативната програма „Транспортна свързаност“, която се изпълнява за програмния период 2021-2027г. е с одобрен финансов ресурс от почти два млрд. лева. Тези средства ще се използват за иновации в транспорта, интермодалност, реализиране на проекти, свързани основно с железопътната и пътна инфраструктура, инвестиции във водния транспорт, както и за намаляване на вредните емисии от транспорта.

Чрез инвестиционните дейности ще се стимулира използването на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива за постигане на важна цел, свързана с намаляване на вредното въздействие върху околната среда.

В доклада се прави характеристика на програмата за транспортна свързаност за периода 2021-2027г., чрез която ще се подпомогне изграждането на Трансевропейската транспортна мрежа и интегрирането на националната транспортна мрежа с тази на Европейския съюз.

Основната цел е да се насърчи мултимодалността, да се повиши безопасността на транспорта, да се ускори дигитализацията и да се въздейства за намаляване на вредните емисии, генерирани от транспортния сектор.

За постигането на ефективен транспорт е необходимо развита транспортна инфраструктура. Тя е и основна предпоставка за по-пълно интегриране на страната в ЕС. Тази интеграция е наложителна, освен поради регионалната и териториална важност на България на европейската карта, но и поради нейния транзитен потенциал.

България се намира в Югоизточна Европа и като европейска, балканска, черноморска и дунавска страна географското ѝ местоположение я поставя на

кръстопътя между Европа, Азия и Африка. Същевременно, страната е транзитна територия между Западна Европа, Близкия и Средния изток и Средиземноморието.

През България преминават редица от главните общоевропейски транспортни коридори, т.е. международните магистрали от Западна и Централна Европа (Белград – София – Свиленград) за Близкия и Средния изток (с клон до Багдад и Басра на Персийския залив); от Балтийско море (през Москва – Киев – Букурещ – Русе – Стара Загора – Солун) за Егейско море и за Адриатическо море (София – Скопие – Драч). С важно транспортно значение е пътят Кюстенджа – Варна – Бургас – Царево – Малко Търново – Истанбул. В трансевропейската мрежа България е свързана и чрез отсечките Берлин – Прага – Будапеща – София – Солун и Истанбул и отсечката Дурьс – Тирана – Скопие – София – Варна и Бургас.

Основните транспортни направления, пресичащи страната, се дублират с железопътни линии. Освен това широкият излаз на България на Черно море я свързва с всички при черноморски страни. То предлага изключителни възможности за развитие както на транспортната, така и на товаро-разтоварната дейност чрез големите заливи Бургаски и Варненски. Чрез река Дунав страната се свързва с транспортния коридор Рейн – Майн – Дунав и с вътрешната мрежа от водни пътища на Западна Европа.

През територията на страната преминават два знакови коридори на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), а именно коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и коридор „Рейнско Дунавски“.

През изминалите почти седемнадесет години, през различните програмни периоди (2007- 2013 г. и 2014-2020 г.) и оперативни програми „Транспорт“, „Транспорт и транспортна инфраструктурна“ бяха реализирани проекти свързани основно с доизграждането и модернизацията на транспортната инфраструктура на България предимно по направленията включени в основната TEN-T мрежа.

В настоящият програмен период, в който се развива транспортната инфраструктура се залага на осигуряване на инвестиции за продължаване на доизграждането и модернизирането на различни участъци и направления, имащи пряко влияние за развитието на транспортните мрежи.

Състоянието на транспортната инфраструктура, наличието на тесни места, водят до ограничени възможности за осигуряване на бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния, както и не позволява достигането на проектната скорост по редица участъци от пътната и железопътна инфраструктура.

Пристанищната инфраструктура има наличен свободен пристанищен капацитет, като се наблюдава, че значителна част от качествените параметри не отговарят на съвременните изисквания за предоставяне на услуги.

Интермодалните терминали не се използват пълноценно, именно поради липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на двата основни вида транспорт, характерни за интермодални превози - железопътния и водния товарен транспорт.

Характерно е, че северните, периферните и гранични части на страната имат по-ниска степен на изграденост на пътната мрежа от сравнително висок клас, което от своя страна води до редица затруднения и ограничения, свързани както с икономическото развитие на регионите, така и с качеството на живот на хората.

Недостатъчно развитата транспортна инфраструктура оказва негативно влияние върху икономическата дейност, която от своя страна предопределя и сравнително високи равнища на безработица, обезлюдяване на населените места и свързаните с това икономически последствия. Например, почти „половината от населението на България живее в Югозападния и Южния централен район на страната, като населението там е съответно 2 108 хил. (29.9%) и 1 417 хил. души (20.1%). Критично слабо населен е

Северозападният район с население от 756 хил. души (10.7%). С най-висок БВП на глава от населението е Югозападният район за планиране, като за периода 2015-2017 г., индексът е 78.6, с което той попада в категорията „райони в преход“. Югозападният район е и с най-висока заетост (72.1%).

С най-нисък БВП на глава от населението са Северозападният и Северният централен район, където индексът е съответно 30.1 и 33.7, следвани от Южният централен район с 34.2. Северозападният и Северният централен район за планиране са и с най-ниско ниво на заетост, съответно 57.9% и 63.7%. Североизточният и Югоизточният район са с 39.5 и 42.1 БВП на глава от населението. На областно ниво, най-силните икономически центрове са областите София (столица), Пловдив и Стара Загора. Сериозно изоставане има в областите Видин, Враца, Ловеч, Монтана, Разград, Силистра и Сливен¹.

Развитието на транспортната инфраструктура, чрез нейната модернизация, ново строителство и разширяване изисква значителни инвестиции. Един от основните източници за осигуряване на основен финансов ресурс са оперативните програми.

За настоящият програмен период 2021-2027 г. оперативната програма „Транспортна свързаност“ е свързана основно с изпълнение на проекти, допринасящи за развитието на железопътната и пътната инфраструктура по TEN-T мрежата, за внедряване на интелигентни транспортни системи, както и за насърчаване на интермодалността и разширение на мрежата на метрото в столицата.

Основно инвестициите по програмата са насочени главно върху завършването на приоритетните железопътни и пътни направления, както и насърчаването на мултимодалния транспорт, посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт, внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи и намаляване на вредните емисии.

Чрез проектите заложи, както в програмата, така и със средства от държавния бюджет се акцентира върху развитието на транспортната инфраструктура и изграждането на връзки:

- ✓ модернизацията на железопътните отсечки Елин Пелин – Костенец и София-Перник-Радомир;
- ✓ изграждане на железопътна връзка между България и Северна Македония;
- ✓ доизграждане на съоръженията по железопътната линия Карнобат-Синдел;
- ✓ модернизация на железопътни гари по железопътните линии София – Перник – Радомир и София – сръбска граница;
- ✓ изграждане на нови железопътни гари, както и железопътни връзки към летище Пловдив и летище Бургас;
- ✓ закупуване на нов подвижен състав за нуждите на „БДЖ – Пътнически превози“;
- ✓ развитие на пътната инфраструктура и приключване строежа на автомагистрала „Струма“;
- ✓ изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“;
- ✓ изграждане на тунела под „Шипка“;
- ✓ изграждането на участъци от скоростен път Видин – Ботевград, като част от пътя по коридор Ориент-Източно Средиземноморски);
- ✓ изграждане на автомагистрала „Черно море“;
- ✓ завършване на изграждането на автомагистрала „Хемус“;
- ✓ доставка на мултифункционални плавателни съдове и съоръжения;

¹ <https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/4286>

- ✓ развитие и разширяване на пристанища за обществен транспорт за извършване на мултимодални операции;
- ✓ модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт;
- ✓ и редица други дейности, свързани с модернизиране и изграждане на транспортната инфраструктура.

Чрез така насочените проекти Програмата „Транспортна свързаност“ за периода 2021-2027 г. цели постигане на устойчива и интелигентна мобилност, както и подпомагане за навременното завършване на Трансевропейската транспортна мрежа и интегрирането на националната транспортна мрежа в мрежата на ЕС.

Изпълнението на проектите ще допринесе за насърчаването на мултимодалността, ще повлияе положително върху повишаването на безопасността на транспорта. Не на последно място ще окаже положително влияние върху развитието на дигитализацията в транспортния сектор, както и ще окаже въздействие за намаляване на вредните емисии, генерирани от транспортния сектор.

Специално внимание е обърнато на мероприятия, свързани с подобряване на качеството на атмосферния въздух, като са предвидени инвестиции за изграждане на зарядни станции по републиканската пътна мрежа.

Изпълнението на заложените задачи и проекти по оперативната програма „Транспортна свързаност“ ще допринесе за постигането на следните основни цели:

- ✓ „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ ;
- ✓ „По-зелена, нисковъглеродна и устойчива Европа с икономика в преход към нулеви нетни въглеродни емисии чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, смекчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към него, превенция и управление на риска и устойчива градска мобилност“ .

Основните източници на инвестиции на оперативната програма „Транспортна свързаност“ са Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд (КФ), като чрез тях са включени инвестиции в пет основни приоритета.

➤ *Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“:*

Допустимите мерки са:

- ✓ Изграждане, модернизация, рехабилитация, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации на железопътни участъци;
- ✓ Мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа.

Бюджет: Финансиране от Кохезионен фонд (евродял) в размер на 604 237 262 евро.

➤ *Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ –*

- „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ (Европейския фонд за регионално развитие): Допустими мерки:

- ✓ Изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа;
- ✓ Подобряване на свързаността и достъпността до Трансевропейската транспортна мрежа и важни икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), посредством строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки;

- ✓ Техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката за инвестиционни проекти за развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа и на пътните връзки.

Бюджет: Финансиране от Европейския фонд за регионално развитие (евродял) от 455 605 525 евро.

- „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ (Кохезионен фонд):

Допустими мерки:

- ✓ изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа,
- ✓ подобряване на свързаността и достъпността до Трансевропейската транспортна мрежа и важни икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), посредством строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки и техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката за инвестиционни проекти за развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа и на пътните връзки.

Бюджет: Финансиране от Кохезионен фонд (евродял) от 142 292 738 евро.

➤ *Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизиранни системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“:*

- „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ (Европейския фонд за регионално развитие):

Допустими мерки:

- ✓ Модернизация на терминали и пристанищни съоръжения за натоварване и претоварване;
- ✓ Реконструкция на пристанища за обществен транспорт, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации;
- ✓ Развитие на жп възли,
- ✓ Доставка на мултифункционални плавателни съдове;
- ✓ Мерки за техническа помощ за проектите.

Бюджет: Финансиране от Европейски фонд за (евродял) от 279 004 475 евро.

- „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ (Кохезионен фонд):

Допустими мерки:

- ✓ Изграждане и реконструкция на гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии,
- ✓ Развитие на информационни системи в транспорта, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане,
- ✓ Модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта;
- ✓ Мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите.

Бюджет: Финансиране от Кохезионен фонд (евродял) от 63 820 000 евро.

➤ *Приоритет 4 „Интермодалност в градска среда.“*

Допустими мерки:

- ✓ Изграждане на железопътни връзки към летища в градски условия;
- ✓ Мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите, включително за подготовката на проект за изграждане на градска железница в Пловдив.

Бюджет: Финансиране от Кохезионен фонд (евродял) от 40 000 000 евро.

➤ *Приоритет 5 за техническа помощ:*

Подкрепа за:

- ✓ Успешно приключване на ОПТТИ (програмен период 2014-2020 г.);
- ✓ Подготовка на следващия програмен период 2028-2034 г.;
- ✓ Укрепване и повишаване на административния капацитет на Управляващия орган и на бенефициентите по програмата и ефективна подготовка, изпълнение, мониторинг, контрол, оценка и популяризиране на инвестициите в транспорта.

Бюджет: Финансиране от Кохезионен фонд (евро дял) от 31 029 000 евро²

За развитието на транспортната инфраструктура на страната, както и за цялостното развитие на транспортния сектор е предвиден значим финансов ресурс, разпределен по приоритетни направления и осигуряващ средства за изпълнението на инфраструктурните проекти, заложените дейности и задачи.

Таблица 1. Общ индикативен финансов ресурс: ³

Приоритет	Принос на ЕС, в евро	Национален принос, в евро	Общо, в евро
Приоритет 1	604 237 262	106 630 106	710 867 368
Приоритет 2	597 898 263	105 511 459	703 409 722
Приоритет 3	342 824 475	60 498 437	403 322 912
Приоритет 4	40 000 000	7 058 824	47 058 824
Приоритет 5	31 029 000	5 475 706	36 504 706
Общо:	1 615 989 000	285 174 532	1 901 163 532

Източник: https://www.namrb.org/uploads/tiny_mceup/files/Programi-EF-2021---2027/Programa_transportna-sv/3-Summary_PTS_06072022.pdf

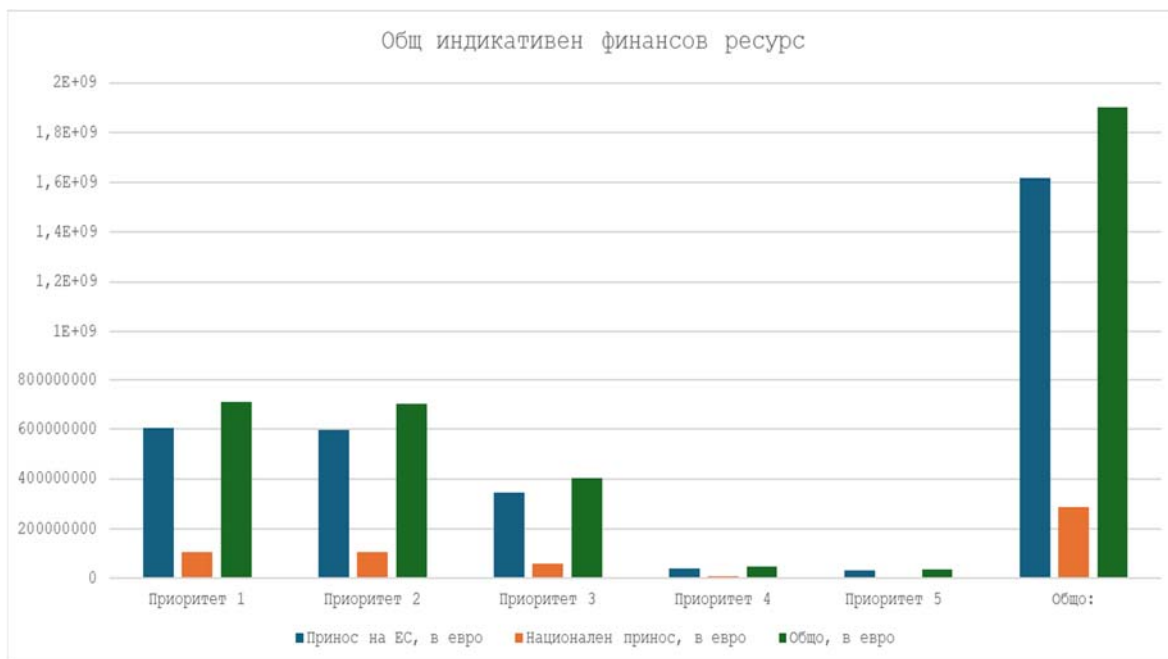
Тенденциите за развитие на транспорта в Европа са обвързани главно с политиката на ЕС за развитие на комбинирания транспорт и ограничаване на чистия шосеен транспорт, базирано главно на социално-икономически критерии - опазване на околната среда, намаляване на емисиите на вредни газове от товарните автомобили, намаляване задръстванията по пътищата и пътните произшествия.

Транспортната политика е част от общите политики на ЕС от повече от 30 години. Успоредно с отварянето на транспортните пазари за конкуренцията и създаването на трансевропейските транспортни мрежи, темата за „устойчивата мобилност“ ще придобива все по-голямо значение, по-специално в контекста на постоянното нарастване на емисиите на парникови газове от сектора, които застрашават целите на Европейския съюз в областта на климата.

Високият темп на глобализация прави ефективния и надежден транспорт решаващ фактор на конкурентоспособността на отделните региони. В същото време цената на горивата, замърсяването на въздуха и глобалното затопляне налагат условия за търсене на пътища за жизнеспособна транспортна система с нисък разход на енергия и добри екологични показатели.

² <https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/4286>

³ https://www.namrb.org/uploads/tiny_mceup/files/Programi-EF-2021---2027/Programa_transportna-sv/3-Summary_PTS_06072022.pdf



Фиг. 1. Общ индикативен финансов ресурс

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изпълнението на програмата „Транспортна свързаност“ има значителен икономически, социален, екологически принос, както за развитието на България, така и за развитието на транспортния сектор на страната.

Реализирането на заложените проекти и приоритети ще окаже положително въздействие и на политиката за изменение на климата, тъй като ще се увеличи дела на железопътния транспорт, ще се извърши модернизация на пътната инфраструктура, която ще позволи постигане на оптимални скорости на движение, както и създаване на необходимите предпоставки за употребата на алтернативни горива в транспорта.

Инвестиционната програма ще допринесе за постигане на устойчиво развитие на транспортния сектор и на икономиката на страната.

От своя страна развитата транспортна мрежа по отделните видове транспорт създава възможности за подобряване на мобилността на хора и стоки, както и стимулиране развитието на вътрешния пазар международен пазар.

Изследването е подкрепено от ФНИ по Проект ФНИ №КП-06-Н55/10 - 16.11.2021 г. „Модел за измерване и оценка на качеството на образование във висшите училища в Р България“

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Антоанета Кирова, Димитър Тодоров, „Географското местоположение на България - важно конкурентно предимство за развитие на транспортната инфраструктура при инициативата „Един пояс - един път“, сп. „Механика Транспорт Комуникации“, бр. 3/2021г. ISSN 1312-3823[print], ISSN 2367-6620 [online]
- [2] Иван Ганчев, Възможности за усъвършенстване на процесите на товаро-разтоварни машини за изграждането на газо- и нефтопроводи, сп. „Механика Транспорт Комуникации“, бр. 1/2024г. ISSN 1312-3823[print], ISSN 2367-6620 [online]
- [3] Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г.

- [4] Росица Бакалова, Димитър Тодоров, Влияние на транспортната логистика върху управленските транспортни решения, сп. „Млад форум“, бр. 1/2022г. ISSN 1312-3823[print], ISSN 2367-6620 [online]
- [5] Тодорова Д., „Европейска кохезионна политика“, ISBN 978-954-12-0234-0, 2015г.
- [6] Тодорова Д., Георгиев Я., Кръстанов К., Гергова Н., Анализ на таксите за ползване на пътната инфраструктура в Република България, сп. „Механика транспорт комуникации“, бр. 3/2019г.)
- [7] <https://www.eufunds.bg/bg/optti/term/393>
- [8] https://www.namrb.org/uploads/tinymceup/files/Programi-EF-2021---2027/Programa_transportna-sv/3-Summary_PTS_06072022.pdf
- [9] <https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/4286>

CHARACTERISTICS OF THE TRANSPORT CONNECTIVITY PROGRAM FOR THE PERIOD 2021-2027 AND ITS IMPACT ON THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SECTOR

Dimitar Todorov, Alexandra Ivanova

todorov.exante@gmail.com, alexandraivanova999@abv.bg

***Todor Kableshkov University of Transport,
158, Geo Milev, str., Sofia
BULGARIA***

Key words: transport, transport connectivity, sustainable development

Abstract: Bulgaria's transport infrastructure is being built, developed, expanded, modernized as a result of significant investments, provided both mainly from European sources and from national funding.

Over the years, funds have been provided by several European programs directly aimed at the development of the transport sector, as one of the most dynamic and important for the country's economy.

The operational program Transport connectivity which is implemented for the program period 2021-2027. has an approved financial resource of almost two billion BGN. These funds will be used for innovations in transport, intermodality, implementation of projects related mainly to railway and road infrastructure, investments in water transport, as well as to reduce harmful emissions from transport.

Through the investment activities, the use of environmentally friendly modes of transport and alternative fuels will be stimulated to achieve an important goal related to reducing the harmful impact on the environment.

The report describes the transport connectivity program for the period 2021-2027, which will support the construction of the Trans-European transport network and the integration of the national transport network with that of the European Union.

The main objective is to promote multimodality, increase transport safety, accelerate digitalization and influence the reduction of harmful emissions generated by the transport sector.