

---

## **РАМКА ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА ОСНОВНИ ПРИОРИТЕТИ ПРЕД ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**Орлин Колев, Гургана Кирилова**  
[okolev@abv.bg](mailto:okolev@abv.bg), [g.kirilova@mail.bg](mailto:g.kirilova@mail.bg)

**ВТУ “Тодор Каблешков”  
гр. София 1574, ул. „Гео Милев” №158,  
БЪЛГАРИЯ**

**Ключови думи:** транспортна система, европейска транспортна политика, рамка за финансиране.

**Резюме:** Развитие на транспортна система, отговаряща на европейските изисквания, е основен и най-важен приоритет в определянето и провеждането на транспортната политика на Република България. В научната статията се поставя акцент върху методите и начините за финансиране и основните приоритети, заложиени в транспортната политика на страната, реализацията на които ще допринесе за развитие на устойчива и безопасна съвременна транспортна система. За целта, приоритетите на транспортната политика на Република България са съсредоточени на първо място в постигането на „интегрирана транспортна система” и постигането на оптимална среда за изграждане на Единно европейско транспортно пространство. На второ, място от голямо значение за постигането на устойчива транспортна система е следването на политиката за успешна интеграция на въпросите, свързани с изменението на климата, породено от неефективното използване на различните видове транспорт и експлоатирането на екологично несъобразни транспортни средства, както в национален, така и в международен план.

За реализирането на екологосъобразна и ефективна конкурентна транспортна система са необходими цели и адекватни мерки и осигуряването на значителни по обем финансови и ресурсни инвестиции в транспортна инфраструктура и транспортни средства, за което положителен факт за страната ни е предоставянето на финансиране от европейските фондове.

Постигането на съвременна транспортна система, съобразена с насоките за развитие на европейската транспортна политика, е един от приоритетите в транспортната политика на Република България, който ще доведе до интегрирането на българската транспортна мрежа в единната обща европейска транспортна мрежа. Тя се обезпечава с провеждането на адекватна транспортна политика за конкурентна инфраструктура в транспорта, чието реализиране я привежда в съответствие с

Европейските изисквания, и перспективно, на оптимална среда за изграждането на Единно европейско транспортно пространство.

За постигането на „интегрирана транспортна система” транспортната политика на Република България съсредоточава приоритетите си върху възможностите за осигуряване на финансови средства и ефективно поддържане, модернизация и развитие на най-важните стратегически възли и направления от прилежащата инфраструктура, предвид кръстопътното географско местоположение на страната и нейния транзитен потенциал. Реализацията е свързана с осигуряване на адекватно финансиране за функционирането и развитието на транспортния сектор и ефективното усвояване на средствата от европейските фондове.

Като следващ приоритет от транспортната политика за развитие на конкурентна транспортна система може да бъде отбелязано по-успешното интегриране на въпросите и действията на страната ни в областта на околната среда и изменението на климата, под действието на екологонесъобразни транспортни средства и неефективното използване на видовете транспорт. Определящ фактор за лошите екологични показатели е доминантността на автомобилния транспорт при превоза на пътници и товари на средни и дълги разстояния, спрямо железопътния и воден транспорт. Предвид липсата на градски пространства и увеличаващите се разходи за енергия и използване на инфраструктура, политиката за придвижване на пътници и товари трябва да бъде пренасочена от автомобилния към алтернативните видове транспорт.

Провежданата политика се основава на Пътната карта за нисковъглеродна Европа до 2050 г. и намаляването на парниковите газове с 20 % до 2020 г., като за постигането на така поставените цели от съществено значение е създаването на Единно европейско транспортно пространство.

Интегрирането на българската транспортна система в европейската е приоритет, заложен в транспортната политика на Република България и е свързан с мярката за привеждане на транспортната инфраструктура и услуги по направлението на Общоевропейските транспортни коридори към европейските стандарти. Предвид това и благоприятното геостратегическо местоположение на Република България, част от очакваните резултати от изпълнението на мярката са:

- Ефективно използване на средствата от Кохезионния фонд и Фонда за регионално развитие;
- Модернизация на транспортния сектор, чрез инвестиции в инфраструктурата, като предпоставка за икономическото развитие на страната.

През територията на Република България преминават 5 (IV, VII, VIII, IX и X) от общо 10<sup>-те</sup> Общоевропейски транспортни коридори, което от една страна е предимство предвид постигането на по-добра свързаност с Европа и възможностите за финансиране, но от друга се явява като предизвикателство, с оглед необходимите инвестиции за поддържане, модернизация и развитие на съществуващата, а също и за доизграждане на липсващите връзки в инфраструктурата. Основен източник на финансиране за развитие на инфраструктурата в Република България, конкретно в частта ѝ от Общоевропейските транспортни коридори, е Оперативна програма „Транспорт”, която се финансира със средства от Кохезионния фонд, Европейския фонд за регионално развитие и регламентирано национално съфинансиране. Оперативна програма „Транспорт” е една от седемте оперативни програми в Република България, като за програмния период 2007-2013<sup>-та</sup> е с най-голям бюджет – 2 003 481 163.68 евро, което потвърждава наличието на финансиране в областта на транспортната инфраструктура и нейното развитие, автоматично довеждащо до икономически растеж на страната. Като цели в програмата се открояват развитието на устойчива национална транспортна система и интегрирането ѝ в европейската. В

рамките на настоящия и предстоящия програмни периоди на ОП „Транспорт” за страната ни са заложили приоритетни оси, свързани с развитие на пътната и железопътна инфраструктури по „основната” и „разширена” Трансевропейска транспортна мрежа, като процентното изражение на изплатената финансова помощ по проектите към 2011 година от заложения индикативен бюджет по приоритетните оси, касаещи развитието на железопътна и пътна инфраструктура е съответно 22,05 % и 16,93 %.

Финансово изпълнение по приоритетни оси на ОП „Транспорт” по проекти за развитие на железопътна и пътна инфраструктура

Таблица 1

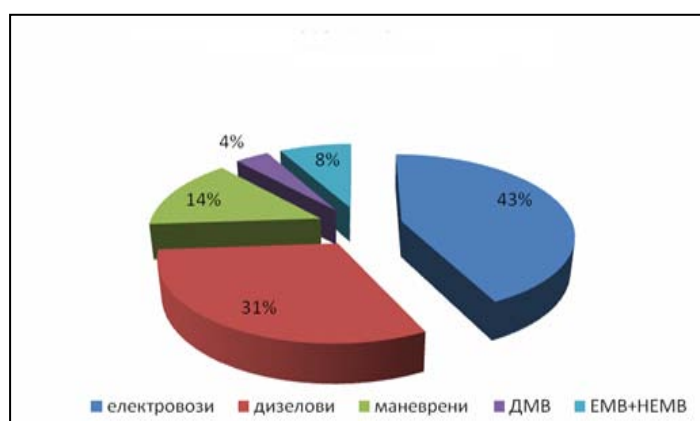
приоритетна ос/проект по съответната ос	общ индикативен бюджет на оста/проекта (млн.евро)	брой одобрени проекти	общ размер на финансовата помощ по осите/договорената финансова помощ и финансиране по проектите (млн. евро)	изплатена договорена финансова помощ (млн. евро)	% дял на изплатена финансова помощ спрямо индикативен бюджет*
Развитие на железопътната инфраструктура	640	6	600.7	141.1	22.05
Развитие на пътната инфраструктура	929.6	7	909.1	157.4	16.93
<b>ОБЩО</b>	<b>1569.6</b>	<b>13</b>	<b>1509.8</b>	<b>298.5</b>	<b>19,01</b>

Източник МТИТС и \*собствени изчисления

Република България в периода 2014-2020 може да разчита освен на финансиране по ОП „Транспорт” за големите пътни и железопътни инфраструктурни проекти, и на новия механизъм „За свързана Европа”. Финансовите инструменти, какъвто е и този, са необходими за намаляване на специфичните пречки, които пречат потока на дълговото и капиталовото финансиране. Тяхната основна цел е да се привлече и улесни частното финансиране на проекти. Предвиденият бюджет в споменатия финансов инструмент е около 50 млрд. евро, от които за инфраструктура са предвидени 31,7 млрд. евро, а за страните ползвачи Кохезионен фонд, каквато е и Република България, разпределеният бюджет от него е от порядъка на 10 млрд. евро. Възможност за финансиране от инструмента „За свързана Европа” се очаква да получават предимно железопътни инфраструктурни проекти, които са част от „основната” и „разширена” Трансевропейска транспортна мрежа, като изключение не правят проектите за пътна инфраструктура. В подкрепа на финансовите инструменти, като източник на финансиране, могат да бъдат отбелязани отдаването на концесия и използването на публично-частно партньорство като ценен допълнителен вариант за инвестиции в транспортна инфраструктура.

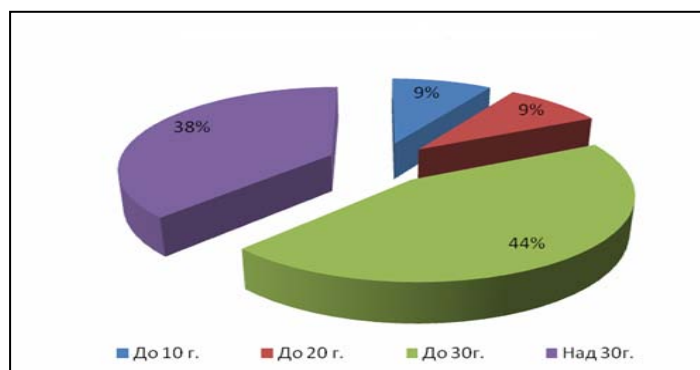
Едно от най-големите предизвикателства пред провежданата транспортна политика на Република България е намаляването на въздействието върху околната среда. От една страна стои въпросът с повишаването на екологосъобразността на инфраструктурата, а от друга остаряването на транспортния парк. Що се отнася до доизграждането на „основната” и „разширена” европейска транспортна мрежа и участието на страната ни в модернизиранието на съществуващата национална транспортна инфраструктура и изграждането на липсващите географски и модални връзки, може да бъде подчертан фактът, че доброто планиране на инвестиционните проекти е от голямо значение. В частта, касаеща новата инфраструктура е важно изграждането да се осъществява с подходящи строителни материали, което би могло да

сведе до минимум намесата в чувствителните за околната среда зони, като се обръща значително внимание на предвидимото отрицателно въздействие на изменението на климата (повишаващото се надморско равнище, възможните екстремни атмосферни условия, включващи силни снеговалежи, наводнения, суши и по-чести бури). За железопътната инфраструктура трябва да продължи следването на тенденцията за електрифициране на железопътните линии, а когато това не е икономически ефективно, да се търсят варианти за по-ефективни локомотиви, задвижвани от алтернативни на дизеловото горива (биогорива, водород). Възможността за инвестиране в нови технологични варианти за подвижен състав в железопътния транспорт е напълно приемлив, предвид дела на електромотрисните влакове (фиг. 1) и цялостното застаряване на тяговия подвижен състав (фиг. 2), като „Холдинг Български държавни железници“ ЕАД, чрез своите дъщерни дружества „БДЖ пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ товарни превози“ ЕООД разполагат с най-голям такъв от лицензираните железопътни превозвачи.



Фиг. 1

Структура на подвижния състав по видове, данни 2009 г.



фиг. 2

Възрастова структура на тяговия подвижен състав на БДЖ ЕАД, данни 2009 г.

Що се отнася до превозните средства за автомобилен транспорт, въвеждането на технологични нововъведения не би оказало такъв ефект от екологична гледна точка, тъй като това би рефлектирало върху производителите на нови автомобили, съгласно регламент за стандартите за емисии на въглероден диоксид на ЕС, но не би повлияло върху търсенето на употребявани автомобили в страната ни, като в голямата си част те са над 10-15 годишна възраст. Възможностите, които предоставят новите технологични подобрения при производството на автомобили, насочени към по-широката електрификация на задвижващите системи, би довело до намаление на емисиите на CO<sup>2</sup> в икономически развитите страни, но предвид вноса на употребявани автомобили за

страната ни, този ефект би се забавил във времето. Това твърдение се обуславя от данните, посочени в следващата таблица, от която е видно, че делът на новите автомобили от новорегистрираните за 2005 спрямо 2010 година, не само че не запазва тенденцията си, а точно обратно, наблюдава се драстично намаляване на новите автомобили от общорегистрираните за страната от 15,63 % за 2005 г. до 6,94 % за 2010 г.

Таблица 2

Дял на нови леки автомобили от новорегистрираните

Видове	2005г.	2006г.	2007г.	2008г.	2009г.	2010г.
Новорегистрирани леки автомобили	6,6	10,3	16,8	14,9	8,0	7,2
Нови леки автомобили	1,0	2,0	2,1	1,9	0,8	0,5
Дял на нови автомобили от новорегистрираните*	15,63 %	19,64 %	12,34 %	12,94 %	10,00 %	6,94 %

Източник: НСИ и \*собствени изчисления

От така представеното изложение може да се направи изводът, че чрез технологичните подобрения във видовете транспорт може да бъде реализирано намалението емисиите, но това е крайно недостатъчно. Като възможни препоръки могат да бъдат очертани следните твърдения:

- Да се прави избор в полза на най-ефективния вид транспорт между обществените и частните транспортни средства;
- Интегрирането на нововъведения за постигането на по-добро управление на движението при различните видове транспорт;
- Да бъдат по-добре организирани правата на пътниците в рамките на ЕС и да бъде изцяло реализирана онлайн организация на пътуванията при съвместяване на видовете транспорт;
- Да бъде ограничен вносът на прекомерно стари автомобили, неотговарящи на екологичните норми;
- Да се стимулира използването на екологосъобразни горива при различните видове транспорт.

В заключение може да бъде казано, че постигането на екологосъобразна и конкурентна инфраструктура, отговаряща на търсенето на транспорт и Единното европейско пространство, изисква сериозно финансиране. Като запълването на недостига от средства изисква най-разнообразни и дълбоки източници на финансиране, както от публичния, така и от частния сектор. Очакванията са насочени към по-голямо ангажиране на частния сектор и въвеждане на нови механизми на ценообразуване, насочени към принципа „замърсителят плаща“.

## ЛИТЕРАТУРА

- [1] Европа 2020: национална програма за реформи, актуализация април 2012 г.;
- [2] Екологична оценка на Общ генерален план за транспорта, декември 2009 г.;
- [3] Към средносрочната бюджетна прогноза за периода 2012 -2014 г. по програми;
- [4] Отчет за степента на изпълнение на утвърдените политики и програми за 2011 г. на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- [5] Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите;
- [6] Свързаност на Европа, сп. Panorama, ЕС регионална политика, бр. 38 лято 2011 г.;
- [7] Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.;
- [8] Финансови инструменти в политиката на сближаване за периода 2014-2020 г.;
- [9] <[www.optransport.bg](http://www.optransport.bg)>.
- [10] <[www.nsi.bg](http://www.nsi.bg)>