



СЪСТОЯНИЕ НА ПЪТНАТА И ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА И ВЛИЯНИЕТО И ВЪРХУ ИКОНОМИЧЕСКОТО РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРИЯ

Даниела Годорова
daniela_dt@abv.bg

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

***Ключови думи:** Транспортна инфраструктура, инвестиции, развитие, икономически показатели*

***Резюме:** Транспортната инфраструктура изпълнява важна социална и икономическа функция и именно това я определя като един от основните елементи, влияещи върху развитието на икономиката на страната.*

В статията ще бъде направен преглед на състоянието на транспортната инфраструктура за сухоземен транспорт, като ще бъдат изяснени основните проблеми стоящи в момента. На база на направеният анализ ще се посочат възможностите и перспективите за развитие на транспортната инфраструктура, ще се разгледа транспортната политика в контекста на европейската транспортна политика, насочена към развитието на инфраструктурата.

България не беше подмината от световните икономически и политически събития, което наложи резки промени в системите на управление на стопанските ѝ субекти. Икономическата среда се характеризира с ограничено потребление, което от своя страна доведе до ограничаване на производството. Динамичните промени в търговските връзки, развитието на леката промишленост, спадът в селското стопанство и други фактори допринесоха за значителни промени в транспортните потребности на страната.

Макроикономическата ситуация породи съществени трудности при финансирането на транспортната дейност, като:

- Нисък относителен дял на инвестициите в транспорта;
- Бавна възвръщаемост на капитала;
- Ограничено равнище на държавните субсидии;
- Ограничен кредитен ресурс;
- Недостатъчни възможности за самофинансиране.

Икономическото развитие на държавата е в основата на осигуряване и отделяне на средства за развитието, поддържането и подобряването на транспортната инфраструктура. Тъй като инфраструктурата изпълнява, както икономическа, така и социална функция, то ролята ѝ е от първостепенно значение за държавата. Развитието

на транспортната инфраструктура на страната като част от Общоевропейската транспортна мрежа е един от основните приоритети залегнали в инвестиционната политика на Правителството на България. Реконструкцията и модернизацията на транспортната инфраструктура се изпълняват в съответствие със стандартите и с изискванията на страните-членки на Европейския съюз. Постигането на интеграция на националната транспортна инфраструктура с европейската е предпоставка за предлагане на високо качество на транспортните услуги, което влияе положително върху икономическото развитие на страната.

Таблица 1.

Национални индикатори				
България	2005		2012	
	България	ЕС 25	България	ЕС 27
Реален растеж на БВП (годишно, %)	6.4	2.1	1.7	1.5
Преки чуждестранни инвестиции (% от БВП)	13.6	1.2	3.5	1.8
Средногодишна инфлация (ХИПЦ, %)	6	2.3	3.4	3.1
Брутен държавен дълг (5 от БВП)	27.5	63.2	16.3	82.5
Производителност на труда на човек (БГ/ЕС)	36.2	100	43.5	100
Коефициент на заетост (15-64)	55.8	63.9	58.5	64.3
Ниво на активност (15-64 г.)	62.1	70.2	66	71.2
Безработица	10.1	9.1	11.3	9.7

*Данни: Евростат, 2013г.

Темпът на растеж на реалния брутен вътрешен продукт на човек от населението е един от основните измерители за икономическия аспект на устойчивото развитие. За периода 2005 -2012г. за България наблюдаваме изменение на темпът на растеж на реалния брутен вътрешен продукт, като през 2009 г. е регистриран спад до почти нулев, след което показателя започва отново да нараства, като през 2012 г. съответно темпа на растеж е 1.7%.

В България се изпълняват седем оперативни програми със средства от ЕС за периода 2007-2013 г. чрез трите фонда: Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР), Европейски социален фонд (ЕСФ), Кохезионния фонд (КФ). **Оперативните програми са:**

- “Транспорт”
- “Околна среда”
- “Развитие на човешките ресурси”
- “Развитие на конкурентоспособността на българската икономика”
- “Административен капацитет”
- “Регионално развитие”
- “Техническа помощ”

Посочените Оперативните програми за периода 2007г. - 2013г., дават възможност на България да усвои почти 7 млрд. евро, което оказва значително влияние върху конкурентоспособността и икономическото развитие на държавата. Степента на усвояемост на средствата заложи в Оперативните програми ще повлияят върху степента на конкурентоспособност и потенциала на растеж на страната ни като част от европейското икономическо пространство.

Разпределение на средствата по Оперативни програми и фондове

Таблица 2.*

Оперативна програма - Фонд	ЕС- съфинансиране (в млн. евро)	Национално съфинансиране (в млн. евро)	Общо (в млн. евро)
ОП Транспорт	1.624	379	2.003
• ЕФРР	369	65	434
• КФ	1.255	313	1.568
ОП Околна среда	1.466	334	1.8
• ЕФРР	439	77	516
• КФ	1.027	257	1.284
ОП Регионално развитие / ЕФРР	1.361	240	1.601
ОП Развитие на човешките ресурси/ ЕСФ	1.032	182	1.214
ОП Развитие на конкурентноспособността на българската икономика / ЕФРР	988	174	1.162
ОП Административен капацитет/ЕСФ	154	27	181
ОП Техническа помощ / ЕФРР	48	8	57
ОБЩО:	6.673	1.345	8.018

Източник: <http://www.eufunds.bg/>

Икономическите промени се отразиха и на развитието на транспортната инфраструктура. Промени се относителната използваемост на пътната и железопътната инфраструктура. Наблюденията показват, че се намалява използването на железопътните линии, а при пътната инфраструктура се наблюдава нарастване броя на новооткритите отсечки и дестинации, увеличаване на среднодневния брой пътувания, и като цяло подобряване качеството на предлаганата транспортна услуга.

Развитието на инфраструктурата освен важно е и необходимо условие за функциониране на ефективна транспортна система. Инвестиционната политика за развитието на транспортния сектор може да се разглежда като важна стъпка за интегрирането на националния с европейския транспорт. Целта е от една страна да се активизират различните инвестиционни източници, а от друга да се даде приоритет на предлаганите инвестиционни проекти. Това ще доведе до ефективното развитие на материално-техническата база и повишаване конкурентноспособността на транспортната инфраструктура на европейския транспортен пазар.

Основният фактор, който оказва влияние за развитието на транспортната инфраструктура е равнището на търсене на транспортни услуги. Следвайки политиката на Европейския съюз за развитието на транспорта до 2050 г. развитието на транспортната инфраструктура е от съществено значение, тъй като основната цел е да се насочат поне половината от товарните превози на автомобилния транспорт превозвани на по-големи разстояния към железопътния и речния транспорт. Именно интермодалния транспорт с прилежащата му инфраструктура ще имат изключително важна роля. В момента част от инфраструктурните проекти, които се изпълняват по Оперативна програма „Транспорт” са насочени именно към развитието на инфраструктура, съдействаща за развитието на интермодалния транспорт.

Транспортната политика на България е в пряка връзка с Кохезионната политика, която е ориентирана основно към подобряването на транспортната инфраструктура и достъпа до всички райони. Характерно за страната ни е наличието на дефицит на инфраструктура.

Оперативна програма “Транспорт” се финансира от два фонда на Европейския съюз: Кохезионен фонд и Европейски фонд за регионално развитие. Кохезионният фонд финансира проекти свързани с околната среда и транс европейските транспортни мрежи. Той се прилага за страни-членки, чийто БВП е по-малък от 90% от средния за

Общността, т.е за новите страни-членки. Тя е най-голямата сред седемте оперативни програми в България и към настоящия момент е с 37,42% усвояване на финансовите средства.

Целта на ОП “Транспорт” е да развие инфраструктурата за железопътен, сухопътен, воден и комбиниран транспорт в съответствие с общата транспортна политика на ЕС и поставените изисквания за развитие на трансевропейска транспортна мрежа, за да се достигне устойчивост на българската транспортна система¹. Тя е предпоставка за устойчиво дългосрочно икономическо развитие. Развитието на трансевропейските транспортни коридори на територията на България ще повиши обема на транспортната работа. Приоритетните проекти по Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) имат за цел изграждане на 248 км автомагистрала. С помощта на фондовете трябва да бъдат подобро над 2100 км пътища и 780 км жп линии.

До средата на 2013 г. спрямо 2000 г. автомобилните пътища са с 448 км повече, от които 134 км са автомагистрала, железопътната мрежа на страната е електрифицирана на 67,5 %. На 1 000 кв.км. територия се падат 175.8 км пътища и 51 км железопътни линии.

За устойчивото развитие на транспортния сектор, освен състоянието на автопарка, голямо влияние оказва и състоянието на пътната инфраструктура. Нейната модернизация и обновяване са неотложна необходимост за осигуряване на устойчиво развитие на транспортния сектор.

Количествена характеристика на пътната инфраструктура е показана в таблица 3.

Таблица 3.

Пътна инфраструктура, км	2005	2008	2009	2012
Автомагистрала	331	418	418	541
Първокласни пътища	2 969	2 975	2 975	2 975
Второкласни пътища	4 012	4 029	4 028	4 035
Третокласни пътища	11 976	12 013	12 014	12 051
Обща републиканска пътна мрежа	19 288	19 435	19 435	19 602
Пътища с настилка	18 994	19 156	19 156	19 252

*Източник: Национален статистически институт, 2013г.

Пътната мрежа в България има голям териториален обхват и достига до почти всички части на страната, но като техническо състояние се нуждае от сериозна рехабилитация. Различни фактори оказват влияние върху състоянието на пътната инфраструктура, но като по-съществени можем да отбележим нарасналия брой на автомобилите (както леки, така и товарни), недостига на финансови средства и др. От строителството на магистралите до момента в страната ни има една единствена завършена автомагистрала („Люлин“), чиято дължина е със скромните размери от 19 км. Продължава изграждането на редица инфраструктурни участъци за доизграждане на автомагистралите „Тракия“, Марица“, „Хемус“, „Струма“ , както и за пътища от републиканската пътна мрежа. Голяма част от тях са финансирани от Оперативна програма „Транспорт“. В инвестиционната програма до 2020 г. са предвидени изграждане на седем скоростни пътища: София - Калотина, София - Гюешево, Русе - Шумен, Велико Търново - Русе, Видин - София, Пловдив - Асеновград, Варна - Дуранкулак. Очакванията са, че в началото на месец юли ще да бъдат завършени последните 32 км от автомагистрала „Тракия“.

Относителният дял на пътищата от общата републиканска пътна мрежа за 2012г.

¹Оперативна програма „Транспорт“, <http://www.optransport.bg/page.php?c=124>

показва, че автомагистралите заемат едва 2,75%, първокласните пътища – 15,18%, второкласните пътища – 20,59 и третокласните са с най-голям относителен дял – 61,48%.

Поради непрекъснатият недостиг на финансови средства ремонтването и обновяването на пътната инфраструктура се извършва със забавени темпове.

По много маршрути има ограничаване на пропускателният капацитет на пътната мрежа. Техническите характеристики на повечето пътища не отговарят на европейските стандарти, което от своя страна води до неефективно използване на инфраструктурата.

За подобряване състоянието на пътната инфраструктура е необходимо да се изпълнят няколко основни стратегически цели:

- Доизграждане на автомагистралите в Република България.
- Реконструкция и рехабилитация на пътни отсечки по направление на Трансевропейските транспортни коридори и в рамките на участъците на мрежата TINA на територията на страната.
- Подобряване и уеднаквяване на транспортно-експлоатационните показатели на основни пътища от републиканската пътна мрежа чрез реконструкции и рехабилитации.
- Интеграция на националната пътна инфраструктура в развитата пътна мрежа на страните от ЕС².

Железопътната мрежа на страната се характеризира със следните количествени параметри: обща дължина в текущ път възлиза на 4146 км., като в зависимост от междурелсието железопътната мрежа се състои от 4021 км (96,98%) линии с нормално междурелсие от 1435 мм и 125 км (3,02%) с междурелсие от 760 мм, или т.нар. теснопътни линии. Участъците с двойна линия са 973 км (22,4%) от цялата железопътна мрежа, а участъците с единични линии са 3173 км (77,6%). Електрифицираните линии са с обща дължина 2913 км (70,26%) от цялата железопътна мрежа³. Като цяло състоянието на железопътната инфраструктура не предразполага за предоставяне на качествена транспортна услуга. Основният проблем отново е липсата на финансов ресурс, с който да се доведат до изпълнение редица инфраструктурни проекти, целящи именно осигуряване на условия за подобряване на качеството на транспортната услуга и привличане на големи клиенти.

По отчетите на Оперативна програма „Транспорт“ новите железопътни линии са 17 км, а 169 км железопътни линии са рехабилитирани.

Първият железопътен проект Свиленград – турска граница позволяващ скорости от 160 км/ч., и финансиран от Оперативната програма е пуснат в експлоатация. Предвижда се до края на годината да бъде изцяло завършено направлението Пловдив – турска/гръцка граница, като в момента основните работни процеси са съсредоточени в участъка Димитровград – Свиленград.

Важно значение за икономическото развитие на страната ни, както и за развитието на европейския транспортен коридор IV има въведения в експлоатация Дунав Мост 2 - Видин-Калафат. Възможностите, които предоставя мостът се свързани с развитието на комбинирания транспорт и прехвърляне на определени обеми трафик от шосе на железница, което е в унисон със стратегията за развитие на Европа 2050. Ползването на този пряк път се повиши качеството на транспортното обслужване и конкурентноспособността на българската икономика.

² Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г. www.mtc.government.bg/upload/docs/Transportna_Infrastructura.doc

³ Данни от Национална компания “Железопътна инфраструктура”, 2013г. <http://www.rail-infra.bg>

Модернизирането на железопътната инфраструктура е важно и необходимо условие за успешното интегриране в европейската транспортна система. Необходимо е време, целенасочен подход и осигуряване на стабилни финансови потоци, както и отношение на всички ресорни държавни институции и организации. От много голямо значение е пълното усвояване на значителните европейски фондове, за изпълнението на проекти необходими за развитието на железопътния подсектор.

Кои са основни приоритети на ОП Транспорт за следващия програмен период 2014 – 2020 към които са насочени инвестиционните проекти и намерения?

- Развитие на пътната и железопътната инфраструктура по Трансевропейска транспортна мрежа
- Подобряване на условията за корабоплаване по вътрешните водни пътища – река Дунав
- Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт
- Иновации в управлението и услугите – интелигентни транспортни системи.

Основните приоритети за развитие на транспортната инфраструктура в България до 2020 г. са насочени към намаляване на задръстванията, подобряването на безопасността, развитие на интелигентни системи, както и екологосъобразен транспорт. Те са обвързани и с политиката на ЕС. Тази зависимост произтича от факта, че основите инвестиции за играждането и развитието на транспортната инфраструктура са именно от европейските фондове и програми.

Какви възможности за развитие виждаме за развитието на транспортната инфраструктура?:

- усвояване на средствата по европейските фондове
- стратегия за привличане на чуждестранни капитали в тази област
- строга държавна политика
- участие на бизнеса
- гъвкав подход при концесиониране на стратегическите инфраструктурни обекти
- нарастване на публично-частни партньорства.

Модернизирането на транспортната инфраструктура ще допринесе до увеличаване на преминаващите транзитни превози, което от своя страна ще увеличи приходите за страната ни. Освен икономически ефект, модернизацията на транспортния сектор като цяло има социално и политическо значение. Развитието на транспортната система отговарящо на изискванията на Европейския съюз е условие за по-бързото интегриране в европейските структури.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Национална компания “Железопътна инфраструктура”, 2013г. <http://www.rail-infra.bg>
- [2] Оперативна програма „Транспорт”, www.optransport.bg
- [3] Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015г., www.mtc.government.bg/upload/docs/Transportna_Infrastructura.doc 9
- [4] Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г., www.mtitc.government.bg/page.php?category=451.
- [5] Стратегия за единно транспортно пространство на пътната карта на „Транспорт 2050”, europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_bg.htm

ROAD AND RAILWAY TRANSPORT INFRASTRUCTURE CONDITION AND ITS IMPACT ON THE ECONOMICAL DEVELOPMENT OF BULGARIA

Daniela Todorova

daniela_dt@abv.bg

*Todor Kableshkov University of Transport, Sofia,
BULGARIA*

Key words: *Transport Infrastructure, Investments, Development, Economic Indicators*

Abstract: *The transport infrastructure plays an important social and economic function and this is exactly what determines it as key element affecting the economic development of the country. A review of the condition of the transport infrastructure for land transport will be done in the paper, as the main current problems will be clarified.*

On the base of the analysis done the opportunities and prospects for transport infrastructure development will be indicated, the transport policy in the context of the European transport policy, intended for infrastructure development, will be reviewed.