

ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И ИНВЕСТИЦИОННА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БЪЛГАРИЯ

Людмил Иванов

ls_ivanov@abv.bg

**Университет за Национално и Световно Стопанство
гр.София, Студентски град, ул. 8 Декември
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: Железопътна инфраструктура, Инвестиционна политика, Финансиране, Инвестиционен сектор, Европейски програми, TEN, НК“ЖИ“

Резюме: Българската железопътна система се нуждае от модернизация. За да се състои тя, трябва да бъдат подsigурени надеждни източници на финансиране. Възможностите за финансиране на железопътната инфраструктура са най-разнообразни, сред най-популярните са държавния бюджет, заеми от международни финансови институции и европейски фондове. В следващия програмен период 2014г. – 2020г. ще има възможност железопътни инфраструктурни обекти да бъдат финансирани по линия на нов европейски фонд „Connecting Europe Facility“. За да се постигне желания ефект неминуемо железопътната инфраструктура се нуждае и от частни инвестиции. Популярна практика в Западна Европа е публично – частно партньорство и миксиране на източниците на финансиране. Инвестиционната политика в железопътната инфраструктура е насочена към основната жп мрежа или транс европейските транспортни коридори, в следващия програмен период са предвиждат средства и за връзки от периферия към основна мрежа. Целта е осигуряване на висока мобилност на населението и бързо и безпрепятствено придвижване на товари във всяка една точка на ЕС.

Българската железопътна система се нуждае от модернизация. За нейното реализиране трябва да са подsigурени подходящи източници на финансиране. Източниците на финансиране в железопътната инфраструктура, като част от железопътната система, са национални и международни.

Национални източници могат да бъдат държавния бюджет и публично-частни инвестиции. Държавният бюджет е най-популярния източник на средства за развитие на инфраструктурата, тъй като държавата е собственик на железопътна инфраструктура. Публично-частното партньорство е сравнително нов източник за България и предстои да бъде развивано. Като международни източници можем да класифицираме много такива, но основните са Кохезионен фонд и Структурни фондове. Те са част от така наречените „еврофондове“, които осигуряват един значителен ресурс за модернизация, рехабилитация и реконструкция на железопътната инфраструктура. Други значими източници на средства за развитие на железопътния

транспорт са Световната банка, Европейската банка за възстановяване и развитие и Европейската инвестиционна банка, Международен валутен фонд. Като потенциални инвеститори са и банки от Китай и Япония, Германската банка за развитие и други международни финансови институции.

Кохезионният фонд, който е най – значим, осъществява регионалната политика на ЕС за периода 2007-2013 г. като се фокусира върху приоритетите от срещата в Лисабон. Тези приоритети са общество на знанието и иновациите, заетост, превенция на околната среда и риска, достъпност. Европейският фонд за регионално развитие, който е част от структурните фондове и кохезионният фонд са финансовите инструменти за ограничаване на различията в развитието между регионите, по отношение на транспортния сектор.

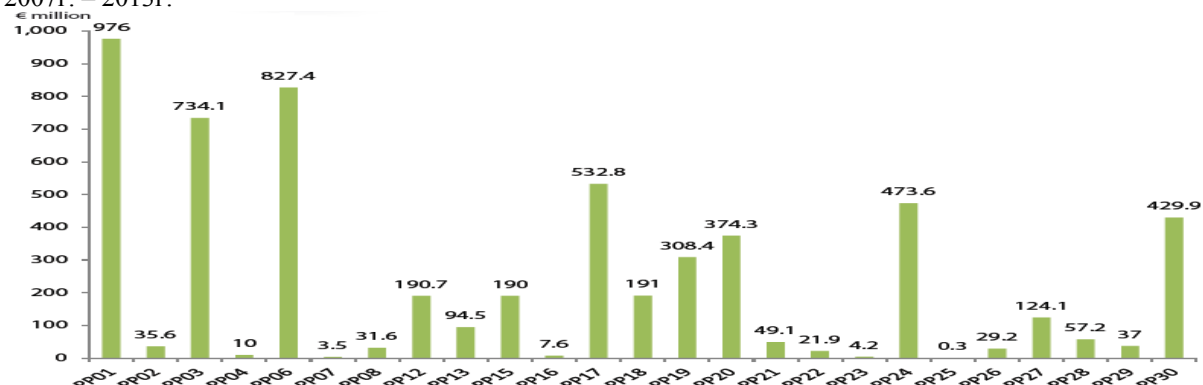
Европейският фонд за регионално развитие (ERDF/ЕФРР), е основан с Наредба No 1080/2006 на ЕП и на ЕС. Приоритетите на ЕФРР са събиране на инвестиции, регионална конкурентноспособност и заетост и териториално сътрудничество. Първата цел е събиране на транспортни инвестиции, чрез включване TEN-T и интегрирани стратегии за чист градски транспорт. Това допринася за усъвършенстването на достъпа и качеството на услугите за пътници и стоки. ЕФРР се е насочил към увеличаване на интер-модалните системи и намаляване на влиянията върху околната среда чрез постигане на по-балансирано транспортно модално разделяне. Втората цел е регионална конкурентноспособност и заетост, като се има в предвид съдействие с цел чист и надежден обществен транспорт и подсилване на второстепенните мрежи посредством усъвършенстване на връзките към TEN-T. Третата цел е териториално сътрудничество и повишаване на достъпността, включително инвестиции в транс-гранични региони от TEN-T. Подобряване на местния и регионален достъп до национални и транс-национални мрежи и платформи. Увеличаване на оперативната съвместимост на национални и регионални системи.

Кохезионният фонд (КФ) е основан с наредба (ЕС) No 1084/2006 от 2006 г. Насочен е към държави-членки на ЕС, чийто брутен национален доход на глава от населението е по-малко от 90% от средния за общността. Той подпомага дейности с цел сближаване. Кохезионният фонд финансира дейности, които попадат в две категории. Първата категория са транс-европейски транспортни мрежи. Това са особено приоритетни проекти от европейски интерес, определени от ЕС. Втората категория е околната среда, тук кохезионният фонд подкрепя проекти за енергия или транспорт, които представляват полза за околната среда. Това могат да бъдат проекти свързани с повишаване на енергийна ефективност, използване на обновяема енергия, развиване на железопътния транспорт, подкрепа на интермодалността, увеличаване на обществения транспорт и др. Всяка държава членка на ЕС отговаряща на критериите за финансиране от кохезионния и структурните фондове има предварително определен бюджет с който може да подsigурява съфинансирането на проекти в своята страна. Размера на съфинансирането зависи от конкретните и нужди, територия и жители на всяка страна.

От близо 60 милиарда евро помощ за всички видове транспорт България получава 1 милиард 624 милиона евро. За железопътния транспорт са заделени 460 милиона евро от кохезионния фонд, а останалите от ЕФРР, тези средства са обособени в отделна ос №1 от ОП “Транспорт“. Инвестиционната политика е насочена към модернизиране на най – важните и критични участъци от трансконтиненталните железопътни коридори. За всеки участък от железопътно направление има сложен метод на изчисление какво може да бъде максималното му финансиране, който е базиран на анализа разходи – ползи. Европейският Съюз е определил първоначално 30 проекти от първостепенен европейски интерес, а в последствие те са редуцирани на 25

боя. 17 от проектите са насочени към изграждане на нови високоскоростни линии или модернизиране на съществуващата железопътна инфраструктура.

Общи данни за TEN-T финансирането на TEN-T приоритетните проекти на европейско ниво за периода 2007г. – 2013г.



Източник: TEN-T Projects in FIGURES (Trans-European Transport Network Executive Agency 2011)

Фигура № 1

Легенда:

PP – ПРИОРИТЕТЕН ПРОЕКТ

- PP 01 Железопътна линия Берлин- Верона/Милано- Болоня- Неапол- Месина- Палермо
- PP 02 Високоскоростна железопътна линия Париж- Брюксел-Кьолн- Амстердам- Лондон
- PP 03 Високоскоростна железопътна линия Югозападна Европа
- PP 04 Високоскоростна железопътна линия Източна Европа
- PP 06 Железопътна линия Лион- Триест- Копер- Любляна- Будапеца- Украинска граница
- PP 07 Автомагистрала Изуменица- Патра- Атина- София- Будапеца**
- PP 08 Автомагистрала Португалия/ Испания- останала част от Европа
- PP 12 Нордик триъгълна железопътна и пътна връзка
- PP 13 Английска, Ирландска и Белгийска пътна връзка
- PP 15 Галилео
- PP 16 Товарна железопътна линия Синес- Мадрид- Париж
- PP 17 Железопътна линия Париж- Страсбург- Щутгарт- Виена- Братислава
- PP 18 Рейн- Майн- Дунав речна транспортна система
- PP 19 Високоскоростна железопътна интермодална линия в Западна Европа
- PP 20 Железопътна линия Фехмарн- Белт
- PP 21 Автомагистрала в морето
- PP 22 Железопътна линия Атина- София- Будапеца- Виена- Прага- Нюрнберг- Дрезден**
- PP 23 Железопътна линия Гданск- Варшава- Бруно- Братислава- Виена
- PP 24 Железопътна линия Лион- Женева- Базел- Дуисбург- Ротердам- Антверпен
- PP 25 Автомагистрала Гданск- Бруно- Братислава- Виена
- PP 26 Железопътна линия и път Ирландия- Англия- Европа
- PP 27 Железопътна линия на Балтика Варшава- Рига- Талин- Хелзинки
- PP 28 Железопътна връзка Брюксел- Люксембург- Страсбург
- ПП29 Железопътна линия Адриатически интермодален коридор
- ПП30 Вътрешни водни пътища Сена- Шелд

Разпределението на средствата по основни приоритетни транспортни проекти на ЕС, предвидени за програмния период 2007г.-2013 г., са насочени към развитие на основната TEN мрежата. Посочени са общоевропейски данни за финансиране на големи инфраструктурни проекти, от фигурата става ясно, че Европа инвестира в железопътен транспорт. Проектите, които са финансирани с най-много средства са с № 1, 3, 6, 17, 24. Това са високоскоростни железопътни линии свързващи големи европейски градове. Проектите с най-ниска стойност, които се съфинансира от ЕС е логично да бъдат и са автомагистрала, това са проекти с № 7, 8, 13, 21, 25. В тази графика България е представена с проекти №7, който е автомагистрала и по – важния проект №22, който е част от четвърти коридор и подпомага изграждането на железопътната линия Видин – София – Кулата. За да постигне Европа поставените си цели и да се превърне в „Единна, Обединена Европа“, трябва да продължи да изгражда високоскоростна железопътна инфраструктура. Мобилността на населението не може да се ограничава, затова трябва да му се осигури бързо и безопасно придвижване.

Европейската Инвестиционна Банка е един от главните подкрепящи транс-европейски мрежи (TEN). Тя финансира дълги транспортни и енергийни инфраструктурни мрежи, подкрепя усъвършенстване и интеграция в транспорта. През 2009г. е отпуснала заеми в размер на 12.7 милиарда Евро в ЕС. От тази сума 10.7 милиарда евро за TEN транспорт и 2.0 милиарда Евро за TEN енергия. За периода 2005г.-2009г. заемите, които е отпуснала са общо 49.9 милиарда евро. От тези средства 42.9 милиарда евро за TEN транспорт и 6.9 милиарда евро за TEN енергия. Проекти, които са определени като подходящи за финансиране, са тясно свързани с приоритети определени от самите железопътни дружества, като „НКЖИ“. Това са модернизация, рехабилитация и установяване на нови линии за високоскоростен железопътен транспорт на пътници. За да се улесни контакта между ЕИБ и самите железопътни дружества, ЕИБ е разработила ръководни принципи за оценка на железопътни проекти (RailPag). Те осигуряват една обща рамка за оценяването на железопътни проекти в целия ЕС.

ЕИБ осигурява за TEN проекти възможност за структурирани финанси (SFF). Целта е да се намерят проекти с високорисков профил и да се позволи безпристрастно финансиране. Инструмент за гарантиране на заем за TEN транспортни проекти е гаранционна програма от ЕИБ в размер на 5 милиарда евро. За тази гаранционна програма съвместно е бил предоставен рисков капитал в размер на 1 милиард Евро, от страна на ЕИБ и бюджета на ЕС. ЕИБ инвестира в безпристрастни фондове, което докарва преки безпристрастни участници в инфраструктурни инвестиции. Европейският център за експертизи за ПЧП е услуга за експертиза. Тя е осигурена от страна на ЕИБ и европейската комисия, за да се подкрепи развитието на програма и политика, както и най-добрата практика от публичния сектор за транзакциите в ПЧП. Съвместната подкрепа за проекти в европейски региони (JASPERS) е инициатива за съвместна политика на ЕИБ, ЕФРР и Германската държавна банка. Тя осигурява помощ за усвояването на структурни и кохезионни фондове в периода 2007г.-2013 г.

Европейско съоръжение за чист транспорт (ECTF) е голяма програма, финансирана от ЕИБ. Тя подкрепя инвестиции, които имат за цел RDI (проучване, развитие и иновация) намаляване на вредните емисии и повишаване на енергийната ефективност в сферата на европейския транспорт. ЕИБ дава заем по ECTF кредитна линия, която към 2010г. възлиза на 4.2 милиарда евро. Нейната целева група са локомотивните доставчици, железопътните, въздушните и товарните индустрии, а така също и свързаната с тях инфраструктура.

Алтернативен и популярен вариант на финансиране е публично – частното партньорство ПЧП. В България все още не е популярен, но в други европейски страни тази система се прилага от много години. Публично-частното партньорство представлява едно договорно споразумение между публично юридическо лице (национално, регионално или местно) и партньор от частния сектор. Посредством това споразумение уменията и активите, силните страни на всеки сектор (публичен и частен), се споделят в предоставянето на услуга или съоръжение за употреба от широката общественост. В допълнение към споделянето на ресурсите, всяка страна споделя рисковете, произлизащи от доставката на услугата и използването на съоръжението. Видовете публично частно-партньорство могат да бъдат разгледани спрямо степента на участие на публичния или частния сектор. Те биват няколко вида:

Проектиране – Търг – Строителство , Частен договор за услуги, Проектиране – Строителство, Строителство – Оперирание – Трансфер, Проектиране – Строителство – Финансиране – Оперирание, Строителство – Собственост – Оперирание. Общото между всичките видове е повишеното взаимодействие между публичния в лицето на държавата и частния сектор.

ПЧП в областта на транспортни инфраструктурни проекти преди всичко обхваща концесия или договор за Изграждане – Експлоатация – Прехвърляне (ИЕП). Частното финансиране може да има достъп до нови източници на заемане. Проекти с ПЧП трябва да бъдат реалистични. ПЧП няма да добави стойност, ако частната страна е принудена да приеме рискове извън нейния контрол. Трудни за предвиждане и изграждане са прогнозите за трафика и често са завишени. Важно е да се дава гъвкавост на частния партньор, но с ясно установени цели. Необходимо е внимателно управление след изграждането на ПЧП. Рефинансирането се случва по-често, отколкото е предвидено и има нужда от умения, за справяне с него.

Сериозен опит в създаването на ПЧП можем да се черпи от най – развитите страни от ЕС. Пример е изграждане и експлоатацията на 125 км високо-скоростна линия, свързваща Амстердам с Брюксел, Лондон и Париж на обща стойност 6,9 милиарда евро. Перпинян – Фигуерас е друг пример за ПЧП. Това е железопътна концесия за 50 години за изграждане-експлоатация-прехвърляне на 47 км високоскоростна железопътна линия между Перпинян (Франция) и Фигуерас (Испания). Всичко това включва и един нов транс-граничен тунел от 8 км. Стойността е около 1.1 милиарда евро, като 50% е обществена субсидия.

В България ПЧП все още не е достатъчно добре развито, разчита се най – вече на европейско съфинансиране. Предоставяните средства са недостатъчни за пълно модернизиране на железопътната мрежа, в таблица са представени по отделни приоритетни оси какво е финансирането на ОП “Транспорт“ за периода 2007г. – 2013г. За да се мултиплицира ефекта от тези инвестиции е необходимо да се включи и частния сектор с ПЧП и други форми.

Таблица № 1

Бюджет на европейско и национално финансиране на ОП “Транспорт“ по данни на Управляващия Орган за периода 2007г. – 2013г.

ПРИОРИТЕТНА ОС	ПО 1 евро	ПО2 евро	ПО3 евро	ПО4 евро	ПО5 евро	ОБЩО евро
Бюджет – европейско финансиране	512 000 000	743 669 892	179 429 731	133 322 500	56 057 500	1 624 479 623
Бюджет – национално финансиране	128 000 000	185 917 473	31 664 070	23 527 500	9 892 500	379 001 543
Общ бюджет	640 000 000	929 587 365	211 093 801	156 850 000	65 950 000	2 003 481 166

Източник: Годишен доклад за усвояване на евросредствата от европейския съюз в Република България

Най – много средства са заделени да бъдат инвестирани в пътен и железопътен транспорт, следователно 640 млн.евро за железопътен и около 930 млн.евро за пътен транспорт. Финансирането се осъществява от структурни и кохезионни фондове, както и национално съфинансиране (Приложение № 2). За периода от 01.01.2007 г. до 31.12.2011 г. по Оперативна програма „Транспорт“ (ОП “Транспорт“), по данни на Управляващия Орган, са сключени 65 договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ. Тя е в размер на 1 744,2 млн. евро или 87% от общия бюджет на програмата. Към края на 2011 г. в изпълнение са 51 проекта. Сключени са 11 договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ за инфраструктурни проекти на обща стойност 1 710,6 млн. евро. От тях 7 са големи инфраструктурни проекти, всеки на стойност над 50 млн. евро. През периода одобрени от УО на ОП “Транспорт“ и изпратени до ЕК са 8 формуляра за кандидатстване за големи инфраструктурни проекти. От тях 6 са одобрени от ЕК.

Въз основа на направени планове за транспортната инфраструктура на държавите- членки Комисията изчислява, че нуждите от инвестиции в областта на транспорта възлизат на 500 млрд. евро за всички транс европейски коридори за периода 2014—2020 г., от които приблизително 250 млрд. евро трябва да се инвестират в основната мрежа. Предвид наличните средства на равнището на ЕС, за постигане на желаното въздействие е необходимо съсредоточаване върху проектите с най-високата

европейска добавена стойност. Поради това подкрепата следва да бъде съсредоточена върху основната мрежа.

Финансовият пакет за изпълнение на механизма за свързване на Европа „Connecting Europe Facility“ за периода 2014г.-2020 г. е 50 000 000 000 евро. Тази сума се разпределя между секторите, транспорт, енергетика и телекомуникации както следва

Транспорт- 31 694 000 000 евро, от които 10 000 000 000 евро се прехвърлят от Кохезионния фонд, за да бъдат изразходвани в съответствие с настоящия регламент в държави-членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд.

За енергетика- 9 121 000 000 евро. и за телекомуникации 9 185 000 000 евро.

В началото на 2013 година ЕК обяви, че за следващия бюджетен период 2014 - 2020 г. бюджетът на Механизма за свързване на Европа, който е основният инструмент на ЕС за инвестиране в инфраструктура, ще бъде орязан почти наполовина и вместо първоначално предложените от Европейската комисия 50 млрд. евро за следващите седем години ще бъде едва 29.3. Средствата от кохезионния фонд ще останат.

Свиването на разходите ще засегне основно парите за изграждане на инфраструктура за достъп до широколентов интернет, които ще бъдат намалени с почти 90% до 1 млрд. евро. Инвестициите в мащабни транспортни проекти също ще пострадат чувствително - вместо предложените 21 млрд. евро се очертава те да бъдат в рамките на 13 млрд. евро. Какъвто и да е размерът на предоставените средства от ЕС, те ще бъдат изразходвани за най – важните железопътни инфраструктурни обекти, освен тези средства ще се търси възможност и за финансиране по други кредитни линии. Един от основните проблеми, който съществува е осигуряването на национално съфинансиране от страна на държавата в лицето на „НКЖИ“ като бенефициент по ОП „Транспорт“. За да се избегне забавяне в изпълнението на тези инфраструктурни проекти ще бъде необходимо да се направят съществени промени в механизма на усвояване на средствата предоставени от ЕС

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Годишен доклад за усвояване на евросредствата от европейския съюз в Република България
- [2] Железопътен Транспорт – списание, броеве 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12 за 2011г. и 2012г. „Информация за жп. Индустрията на Балканите и жп. Индустрията по света“ (zelezopaten transport “informaciq za zp industriqta na balkanite I zp industriqta po sveta”
- [3] Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията „Оперативна програма транспорт 2007-2013“
- [4] Народно Събрание на Република България, Комисия по европейските въпроси и контрол над европейските фондове, „Годишен доклад за усвояване на средствата от Европейския Съюз в Република България 2011г.“ Януари 2012г.
- [5] Регламент на Европейския Парламент и на Съвета за създаване на механизъм за свързване на Европа „Connecting Europe Facility“ 29 юни 2011 г.
- [6] TEN-T Projects in FIGURES (Trans-European Transport Network Executive Agency 2011)

SOURCES OF FINANCING AND INVESTMENT POLICY FOR DEVELOPMENT OF RAILWAY INFRASTRUCTURE IN BULGARIA

Lyudmil Ivanov

ls_ivanov@abv.bg

UNWE

Sofia, Student city, str. 8 Dekemvri

BULGARIA

Key words: railway infrastructure, investment policy, financing investitsiikstat, european programs, ten, "railway infrastructure"

Abstract: Bulgarian railway system is needs for modernization. To take place it must be secured reliable sources of funding. Funding opportunities for rail infrastructure are the most diverse, the most popular are the state budget, loans from international financial institutions and European funds. In the next programming period 2014. - 2020. we will have the opportunity railway infrastructure projects to be financed under the new European fund "Connecting Europe Facility". To achieve the desired effect inevitably rail infrastructure also needs private investment. Popular practice in Western Europe, a public - private partnership and mix of funding sources. Investment policy in railway infrastructure is focused on the main railway network and trans-European transport corridors in the next programming period for funds and connections from the periphery to the core network. The aim is to provide high mobility of the population and rapid and smooth flow of goods at any point in the EU.