



Ефекти на оперативните програми върху развитието на транспортния сектор на България

доц. д-р Даниела Тодорова,
Висше транспортно училище
„Тодор Каблешков”, София

Увод

Развитието на транспортния сектор на България е насочено към предлагане на модерен, екологичен, безопасен и устойчив транспорт, който да съдейства за постигане на интеграция на страната ни в общата европейска транспортна система.

Структурните фондове и Кохезионният фонд (СКФ) представляват основен фактор, който подкрепя българската икономика и допринася за намаление на различията в развитието на българските и европейските региони. Значителна част от инвестициите на страната ни за дългосрочно развитие се финансират с европейски средства.

В условия на икономическа криза, когато отчитаме намаление на публичните и частните инвестиции, въздействието върху икономиката на европейските фондове е сериозно. Значителна част от европейските средства са насочени чрез инвестиции за развитието на българския транспортен сектор и превръщането му в конкурентоспособен на международния транспортен пазар.

Текущото състояние на транспортния сектор на България, както и вътрешните и външните фактори на въздействие служат за основа при определянето на приоритетите, предложени и одобрени в Оперативните програми.

Целта на настоящата студия е да се разгледат и оценят ефектите, които се получават от изпълнението на Оперативните програми „Транспорт” и „Транспорт и транспортна инфраструктура”, като се изследват комплекс от

индикатори, влияещи върху развитието на транспорта и се очертаят възможностите за постигане на устойчивост на транспортния сектор.

В настоящето изследване ще се направи оценка на въздействието на инвестициите за развитието на транспортния сектор на България, финансирани по линия на европейските фондове.

Задачите, които си поставя автора са:

⇒ Да се анализира състоянието на транспортния сектор за периода от влизането ни в Европейския съюз до момента.

⇒ Да се характеризират приоритетите за развитие на транспортния сектор в контекста на Оперативните програми „Транспорт” и „Транспорт и транспортна инфраструктура”;

⇒ Да се отчетат възможностите, които предоставят Оперативните програми, като се посочат ефектите получени от тях;

⇒ Да се оцени въздействието на инвестираните средства в развитие на транспортния сектор по Оперативните програми от началото на първия програмен период 2007-2013г., както и да се направят предположения на потенциалното им въздействие през новия програмен период 2014-2020г.

⇒ Да се посочат предложения за устойчиво развитие на транспортния сектор.

1. Транспортна система на България – състояние и характеристика

Българската икономика се развива в труден период с настъпването в световен мащаб на финансовата и икономическа криза. Основните трудности първоначално се отразяват в ниско вътрешно търсене на стоки и потребление, което довежда до силен спад на производството, а от там и до занижено търсене на товарни и пътнически транспортни услуги.

Променящата се географска структура на износа и вноса са и основните външни фактори, формиращи тенденциите в развитието на транспортния сектор. Страните от Европейския съюз постепенно се наложиха като основен търговски партньор на България, което води до съответното пренасочване на транспортните потоци.

Основните макроикономически показатели, които дават възможност за оценка на икономиката на България са показани в табл. 1



Макроикономически индикатори на България

Таблица 1.

Показател	Мярка	2007	2008	2009	2010	2014*
Население	млн. души	7.6	7.6	7.6	7.5	7.5
БВП	млрд. евро	28.9	34.1	32.8	31.0	32.3
Реален ръст на БВП	% темп	6.2	6.0	-6.3	-2.0	3.8
БВП на глава от населението	евро	3782	4485	4328	4123	4310
Индивидуално потребление	% реален темп	5.1	4.5	-7.9	-5.6	-0.5
Инвестиции в основен капитал	% реален темп	21.7	20.4	-26.9	-12.1	-2.0
Износ на стоки и услуги	% реален темп	5.2	2.9	-12.3	-3.8	4.3
Внос на стоки и услуги	% реален темп	9.9	4.9	-19.5	-6.1	-1.5
Средногодишна инфлация	%	7.6	11.9	2.3	2.2	3.5
Месечна заплата (номинална)	евро	220	268	238	224	231
Безработица	%	6.9	6.3	12.0	16.0	15.7
Бюджетен дефицит(-)/излишък(+)	% БВП	3.5	3.0	-2.5	-3.0	-3.0
Баланс по текущата сметка	млрд. евро	-7.3	-8.6	-3.6	-2.6	-2.7
Баланс по текущата сметка	% БВП	-25.1	-25.3	-11.0	-8.0	-7.6
Преки чуждестранни инвестиции, нето	млрд. евро	8.3	5.7	2.3	1.9	1.8
Преки чуждестранни инвестиции, нето	% БВП	28.7	16.7	6.9	6.0	5.5
Валутни резерви	млрд. евро	11.9	12.7	8.9	8.3	10.1
Валутен курс, в края на периода	BGN/USD	1.43	1.33	1.43	1.40	1.40
Валутен курс, в края на периода	BGN/EUR	1.96	1.96	1.96	1.96	1.96
<i>Забележка: *) прогнозни данни</i>						
<i>Източник: БНБ, НСИ</i>						

Ограничаването на преките чуждестранни инвестиции, спада на brutния вътрешен продукт на страната в резултат на обхвааналата света икономическа криза оказаха силно влияние върху икономическото развитие на България.

Една от главните задачи в развитието на всяка страна е привличане чуждестранни инвестиции. Свободните световни капитали се

насочват там, където е осигурена адекватна икономическа среда, ясни държавни гаранции, сигурност и възвръщаемост на вложенията.

В конкуренцията за привличане на чуждестранни инвестиции България има следните предимства:

✓ Подобряване на общите макроикономически условия,

✓ Стабилизиране и адекватно прилагане на



либералното по своя характер законодателство за чуждестранни инвестиции,

✓ Целенасочена държавна политика за насърчаване на чуждестранните инвестиции чрез очертаване на ясни приоритети,

✓ Регламентиране на правото на собственост и ограничени вещни права върху недвижимите имоти,

✓ Предоставяне на концесии върху обекти и дейности в морските и речни пристанища, гражданските летища, републиканската пътна мрежа и обществения железопътен транспорт,

✓ Преразглеждане и усъвършенстване на законовите текстове, регламентиращи необходимите гаранции за чуждестранните инвеститори.

Икономическият растеж на всяка страна, в т.ч. и на България е в пряка връзка с поддържане на значителен темп на растеж на инвестициите. Положителните очаквания за развитие на икономиката, свързани с членството на България в Европейския съюз, привличат финансови ресурси за преки чуждестранни инвестиции и външни заеми.

Потоъкът на чуждестранните преки инвестиции за периода 2007-2014г. показва, че като процент от БВП те са средно около 6%.

Финансовата криза и рецесията в световен мащаб оказва негативно влияние и върху транспортния сектор в България. Много предприятия фалираха, намаляха вътрешната и външната търговия, намаляха превозите на пътници и товари. Това се отрази негативно на всички предприятия и фирми в сектора.

Транспортната дейност има съществено

влияние при развитието и формирането на икономиката. Транспортът допринася за създаването на почти 30% от Брутният вътрешен продукт (БВП) на промишлеността и селското стопанство, на 70% от БВП на услугите и 5% от работните места. Той формира почти 7% от БВП.

Транспортната система на България включва железопътен, автомобилен, воден, въздушен и тръбопроводен транспорт. Всеки от тези видове транспорт заема съответно място в транспортната система на страната, в зависимост от степента на задоволяване на различните потребности от превози. За характеризиране на това място може да се изхожда и от данните за обема на превозите на товари и пътници по всеки вид транспорт и неговият относителен дял в общия обем на превозите.

Периодът 2007-2013г. характеризира какви са тенденциите в изменението на относителния дял на видовете транспорт в общия обем на превозите. Изложените данни в табл. 2. показват, една стабилна структура в транспортната система, като автомобилния транспорт извършва съществена част от превоза на товари (повече от 55%). Наблюдава се, намаление в превозените товари с останалите видове транспорт. Отчитаме нарастване на относителния дял на превозите със сухопътен транспорт (за 2013 г. - 94,52%), а с водния транспорт се отчита едно стабилизиране на участието му в общия обем на превозите, около средно с 5,50% в общата структура.

ПРЕВОЗЕНИ ТОВАРИ ОБЩО И ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ ПРЕЗ ПЕРИОДА 2007-2013г.в %

Таблица 2.

Вид транспорт	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Железопътен	16,25	15,90	13,68	14,81	13,96	14,21	14,97
Автомобилен	53,51	52,70	56,37	54,97	58,11	57,51	56,74
Тръбопроводен	17,74	19,00	19,68	21,10	22,10	22,16	22,81
Воден	12,50	12,40	10,25	9,11	5,82	6,11	5,47
Въздушен	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01
ОБЩО	100	100	100	100	100	100	100

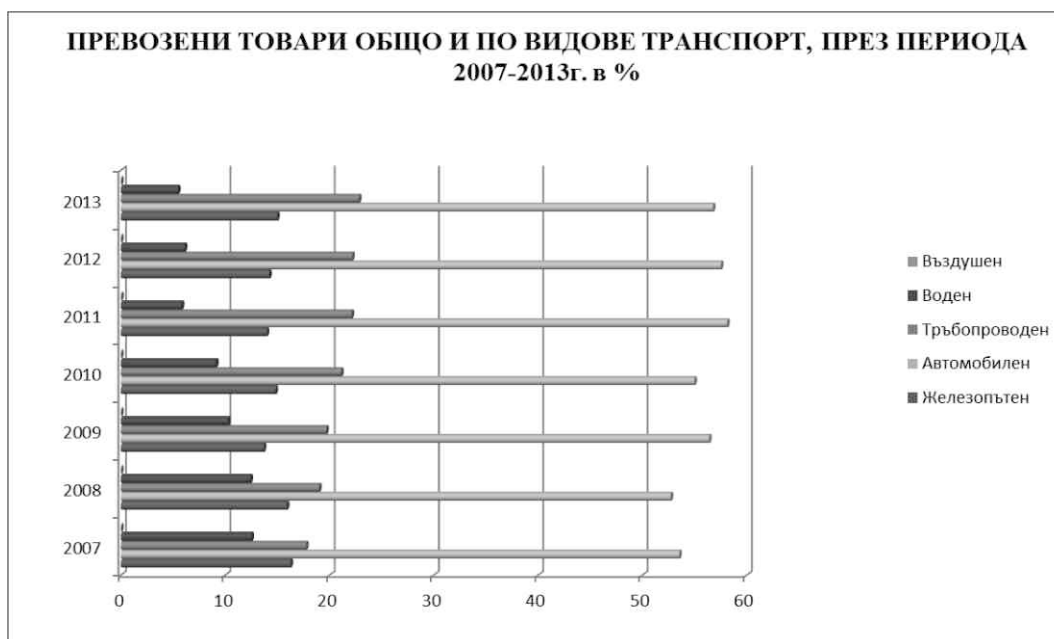
Източник: НСИ 2007-2014г., "БДЖ" ЕАД, МТИТС, собствени изчисления

Забележки:

*Данните за автомобилния транспорт се отнасят само за авт. транспорт за общо ползване.

**Данните за тръб.транспорт се отнасят за магистралния нефтопродуктопровод.

***Данните за водния транспорт са обобщени за речния и морския транспорт.



Фигура 1. Превозени товари общо и по видове транспорт, 2007-2013г., %

Основен проблем за железопътния транспорт за страната ни е липсата на товари. В резултат на изменението на обема и структурата на производството се увеличи партидността на пратките, намали се единичното им тегло, а това води до нарастване на дяла на по-леките товари. Намаляването на големите товаропотоци, които до сега основно бяха усвоявани от железопътния транспорт, доведе до бездействие на превозните мощности. Това води до намаляване на позициите му в транспортната система, както по отношение на превозените товари, така и на извършената работа, независимо от ползите, които има за обществото и околната среда.

ПАЗАРЕН ДЯЛ НА ИЗВЪРШЕНА РАБОТА ОБЩО И ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ, ПРЕЗ ПЕРИОДА 2007-2013г. в %

Таблица 3.

Вид транспорт	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Железопътен	5,75	4,95	4,18	6,25	7,40	6,28	6,07
Автомобилен	12,94	11,63	20,80	31,93	47,68	44,99	44,53
Тръбопроводен	5,63	5,24	6,18	7,63	2,90	5,34	5,79
Воден	75,68	78,23	68,82	54,17	42,00	43,37	43,59
Въздушен	0,00	0,00	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
ОБЩО	100	100	100	100	100	100	100

Източник: НСИ 2007-2014, "БДЖ" ЕАД, МТИТС, собствени изчисления

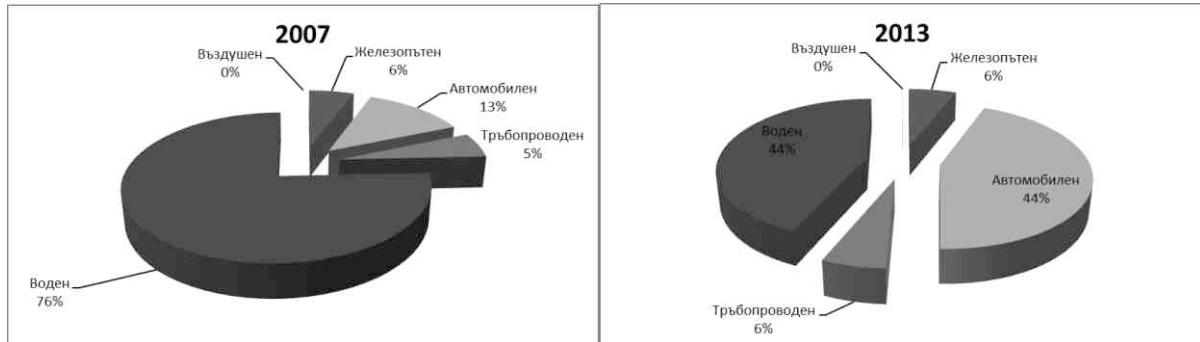
Забележки:

*Данните за автомобилния транспорт се отнасят само за авт. транспорт за общо ползване.

**Данните за тръб.транспорт се отнасят за магистралния нефтопродуктопровод.

***Данните за водния транспорт са обобщени за речния и морския транспорт.

Спрямо началната година от членството ни в Европейския съюз (2007г.) в структурата на извършената превозна работа (Таблица 3) се наблюдава повишаване на относителният дял на сухопътния транспорт като цяло при преvoза на товари с 32,07% (56,39 % за 2013г. спрямо 2007г. – 24,32%). Този ръст е в резултат от намаляване на превозите и извършената работа с воден транспорт.



Фигура 2. Пазарен дял на извършена работа общо и по видове транспорт, за 2007г. и за 2013г. в %

Отчитайки политиката на Европейския съюз за постигане на баланс между отделните видове транспорт и развитие на екологично чист транспорт, това е неблагоприятна тенденция.

Превозите на товари се извършва на различни разстояния от отделните видове транспорт. Това води до значителни различия в произведените тонкилометри в сравнение с дела на участие в количеството на превозените товари (виж Табл.4).

СРЕДНО РАЗСТОЯНИЕ, НА КОЕТО СЕ ПРЕВОЗВА ЕДИН ТОН ТОВАР ОТ ВИДОВЕТЕ ТРАНСПОРТ ПРЕЗ ПЕРИОДА 2007-2013г.в км.

Таблица 4.

Вид транспорт	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Железопътен	262,7	254,6	250,2	262,8	255,7	254,4	246,7
Автомобилен	112,3	136,9	114,8	116,3	118,5	124,3	122,4
Тръбопроводен	205,8	213,5	203,8	226	229,2	231,5	232,4
Воден	4514,5	4316,8	4261,4	4987,4	5018,2	5189,4	5213,2
Въздушен	2090,9	500,0	857,1	857,1	987,6	1024,2	1058,2

*Източник: НСИ 2007-2014, "БДЖ" ЕАД, МТИТС

Посочените данни показват, че най-динамични са промените в средното превозно разстояние в автомобилния транспорт. За водния транспорт динамиката на средното превозно разстояние също е фактор, който задържа намалението в обема на продукцията. При железопътния транспорт измененията са в сравнително тесни граници и не биха могли да повлияят съществено върху крайната продукция в тонкилометри.

Тези факти илюстрират предимствата на автомобилния и водния транспорт при търсене на нови пазарни сегменти, било то на вътрешния или международния транспортен пазар. Ефективността на железопътния транспорт на големи превозни разстояния не може да се използва и да се компенсира намалението на продукцията при намаляване обема на товарите, тъй като превозите се ограничават на

територията на страната.

Намаляването на средното превозно разстояние на един тон товар по железопътния транспорт от 262,7 км през 2007г. на 246,7 км през 2013г. може да се обясни с намаляване на относителния дял на превозите на сравнително къси разстояния. Този факт е в резултат от конкуренцията на автомобилния транспорт.

Увеличаването на средното превозно разстояние по автомобилния транспорт за разглеждания период от 112,3 км на 122,4 км е в резултат от увеличаването на относителния дял на превозите на товари на сравнително дълги разстояния, особено на такива в международно съобщение.

Пазарът на пътническите превози също търпи изменение. Обемът на превозите зависи от броя на населението и от неговата подвижност. Намаляването на производството,



увеличаването на безработицата, снижаването на жизненото равнище и застаряването на населението негативно се отразиха върху търсенето на пътнически превози.

Мястото на отделните видове транспорт в пътническата превозна дейност на транспортната ситема може да се определи в резултат на данните посочени в табл.5, табл.6 и фиг. 3 и 4.

ПАЗАРЕН ДЯЛ НА БРОЯ НА ПРЕВОЗЕНИТЕ ПЪТНИЦИ ОБЩО И ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ, ПРЕЗ ПЕРИОДА 2007-2013г. в %

Таблица 5.

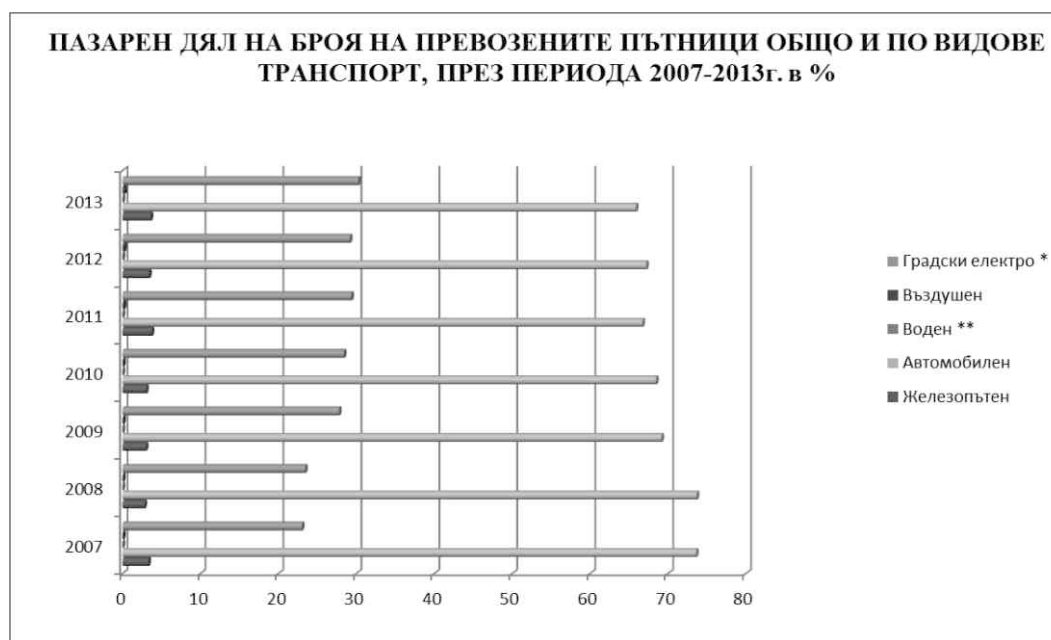
Вид транспорт	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Железопътен	3,32	2,82	2,99	3,03	3,75	3,42	3,62
Автомобилен	73,58	73,67	69,14	68,46	66,71	67,19	65,87
Воден **	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Въздушен	0,08	0,07	0,09	0,09	0,17	0,21	0,24
Градски електро *	23,01	23,43	27,77	28,41	29,36	29,17	30,26
ОБЩО	100	100	100	100	100	100	100

Източник: НСИ 2007-2014, "БДЖ" ЕАД, МТИТС, собствени изчисления

Забележки:

*Данните за градски ел.транспорт включват тролейбусен, трамваен транспорт и метрополитен.

** Данните за водния транспорт са обобщени за речния и морския транспорт.



Фигура 3. Пазарен дял на броя на превозените пътници общо и по видове транспорт, 2007-2013г., %

Има голямо различие в участието на отделните видове транспорт както в броя на превозените пътници, така и в извършената пътническа превозна работа (произведените пътничкилометри). Данните в табл. 5 отразяват относителният дял на отделните видове транспорт за всички пътувания в страната – както международни и между-селищни, така и вътрешно-градски. Пътуванията с тролейбусен, трамваен транспорт и метрополитен са изцяло вътрешноградски.

Данните за общия брой пътувания показват, че автомобилния транспорт през периода 2007-2013г. запазва водещото си място в транспортната система с относителен дял 65,87%, както в обема на превозените пътници, така и в обема на извършената превозна работа – 63,90% (Табл. 6).



**ПАЗАРЕН ДЯЛ НА ИЗВЪРШЕНА РАБОТА ОБЩО И ПО ВИДОВЕ
ТРАНСПОРТ, ПРЕЗ ПЕРИОДА 2007-2013г. в %**

Таблица 6.

Вид транспорт	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Железопътен	16,06	14,18	11,49	11,91	13,42	11,49	11,96
Автомобилен	67,52	70,99	75,17	68,16	65,36	65,84	63,90
Воден **	0,01	0,01	0,01	0	0	0,01	0
Въздушен	10,44	8,51	8,12	14,22	15,56	17,44	18,93
Градски електро *	5,97	6,31	5,21	5,71	5,66	5,22	5,21
ОБЩО	100	100	100	100	100	100	100

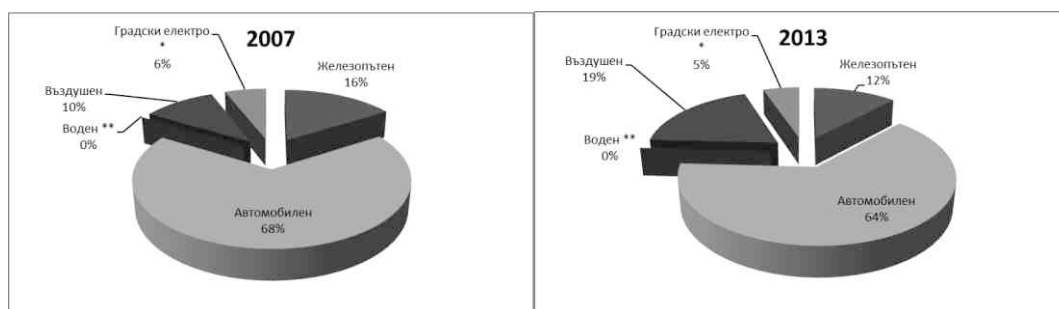
Източник: НСИ 2007-2014, "БДЖ" ЕАД, МТИТС, собствени изчисления

Забележки:

* Данните за градски ел.транспорт включват тролейбусен, трамваен транспорт и метрополитен.

** Данните за водния транспорт са обобщени за речния и морския транспорт.

От посочените данни може да се твърди, че автомобилния транспорт заема най-важно място при извършването на пътническата превозна дейност на транспортната система. На всички останали видове транспорт се падат за 2013г. общо 34,13% от броя на превозените пътници и 36,1% от произведените пътничкилометри в транспортната система на страната.



Фигура 4. Пазарен дял на извършена работа общо и по видове транспорт, за 2007г. и за 2013г. в %

През разглеждания период се наблюдава тенденция на запазване на относителния дял на железопътния транспорт, както в броя на превозените пътници – около 3,6% , така и на произведените пътничкилометри – 12%.

**СРЕДНО РАЗСТОЯНИЕ , НА КОЕТО СЕ ПРЕВОЗВА ЕДИН
ПЪТНИК ОТ ВИДОВЕТЕ ТРАНСПОРТ ПРЕЗ ПЕРИОДА 2007-2013г.в км.**

Таблица 7.

Вид транспорт	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Железопътен	69,4	71,5	77,0	71,5	68,7	70,8	71
Автомобилен	13,2	13,7	21,9	15,6	18,2	19,5	19,4
Воден **	13,2	14,9	16,7	13,7	13,6	13,4	13,8
Въздушен	1856,1	1588,5	1747,6	1786,6	1796,2	1802,3	1812,5
Градски електро *	12,2	13,6	13	13,1	13,4	13,5	13,8

Източник: НСИ 2007-2014г., "БДЖ" ЕАД, МТИТС

Забележки:

* Данните за градски транспорт включват тролейбусен, трамваен транспорт и метрополитен.

** Данните за водния транспорт са обобщени за речния и морския транспорт.



Отделните видове транспорт се различават значително по величината на средното превозно разстояние на един пътник. В резултат на посочените данни се наблюдава тенденция към нарастване на средното превозно разстояние на един пътник.

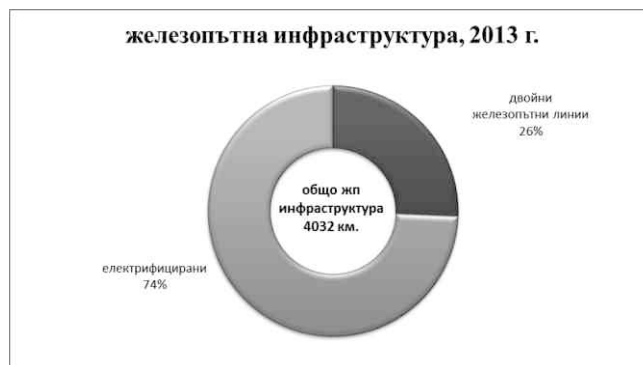
Транспортът е в пряка зависимост от множество външни фактори от различно естество (икономически, социално-демографски, политически, екологични). Те взаимодействат по между си и влияят върху развитието на транспортния сектор.

Важен елемент при предоставянето на транспортна услуга има самата транспортна инфраструктура. Тя се разглежда като подсистема на транспортната система и включва транспортните пътища с прилежащите им технически съоръжения, необходими за извършване на транспортната дейност. Развитието на транспортната инфраструктура, нейното модернизиране е задължително условие за успешното интегриране в европейската транспортна система. От особено важно значение е да се извършва отговорно и правилно управление и разбира се целесъобразно усвояване на финансирането от европейски фондове за инвестиционните проекти. Недостатъчните инвестиции в поддържането и развитието на инфраструктурата в последните десетилетия наложиха промяна на инвестиционната политика, тъй като намаления размер на инвестициите за развитието на транспорта е предпоставка и за намаляване на търсенето на транспортни услуги. Това от своя страна води до редица негативни последици.

България притежава транспортна инфраструктура, която се характеризира със сравнително добра степен на изграденост.

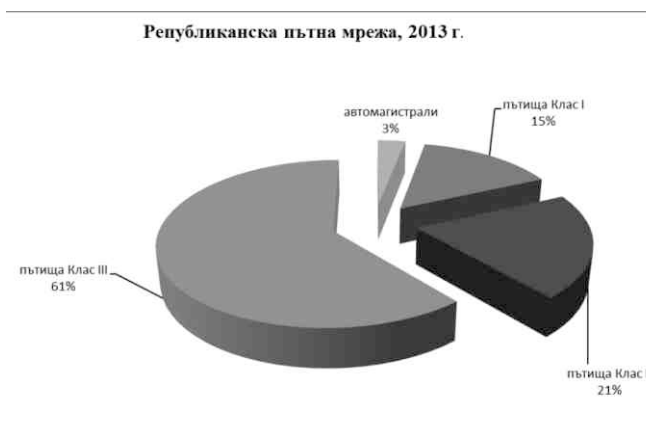
Железопътна инфраструктура е с обща дължина 4 032 km.¹, което съобразно с площта на страната означава, че на 1 000 km² се падат по 39 km железопътна линия. Това показва една добра гъстота на построените железопътни линии, вземайки под внимание разнообразния релеф на страната. Характерно за железопътните линии, е че те са построени преди повече от половин век, което води и до проблеми, свързани с поддържането на конкурентна скорост на пътуване, с необходимостта от обновяване и извършване на ремонтни дейности.

¹ Национален статистически институт, www.nsi.bg



Фигура 5. Железопътна инфраструктура, 2013г.

Пътната инфраструктура е с дължина на Републиканската пътна мрежа 19 678 км., от които автомагистралите са 605 км., пътища I-ви клас – 2 975 км., II-ри клас – 4 035 км. и III-ти клас – 12 063 км.²



Фигура 6. Пътна инфраструктура, 2013г.

Данните показват, че магистралите заемат сравнително малък относителен дял от общата дължина на републиканската пътна мрежа. Затова и основните инфраструктурни проекти са насочени именно към изграждане на такива пътища.

Пристанищната инфраструктура е представена с четири пристанища – Бургас, Варна, Лом и Русе. Нейната степен на изграденост и развитието ѝ е свързано основно с осигуряването на външно-търговския товарооборот и с икономиката на страната като цяло.

Инвестирането в дейностите по доизграждането на магистралите до основните пристанищни градове на Република България – Варна и Бургас, рехабилитацията на железопътните участъци до тези градове, както

² Пак там



и създаването и функционирането на логистични зони, ще допринесат за допълнителното повишаване на конкурентоспособността на Пристанищата Варна и Бургас.³

Изследването на зависимостта между състоянието и особеностите на вътрешноводните пътища и наземните съоръжения, и технико-експлоатационните характеристики на плавателните съдове, е важна предпоставка за подобряване на производителността на речния флот.⁴

Летищната инфраструктура обхваща пет действащи летища за обществено ползване, три нефункциониращи летища и около 150 летателни площадки на територията на България. Заради лошо състояние на инфраструктурата от години не оперират летищата в Търговище, Русе и Стара Загора.

В последните години се отчита нарастване на въздушния трафик към България, като основният пътнически поток е насочен предимно към и от летища София, Варна и Бургас. Това е и причината към тях да се насочват основно инвестициите за модернизация и развитие на летищната инфраструктура.

Другите две действащи летища – Горна Оряховица и Пловдив, не могат да привлекат необходимия трафик за покриване на разходите за поддържане на дейността им. Разбира се развитието на летищата с прилежащата им инфраструктура са важни за развитието на икономиката, което определя и желанието на държавата да провежда политика насочена към привличане на частния сектор да инвестира в стопанисването и управлението на летищата под формата на концесии.

Транспортът има изключително важна роля за развитието на икономиката на страната, чрез осигуряване на достъп до различни пазари. Това от своя страна предполага сериозно

развитие, модернизиране и поддържане на транспортната инфраструктура, изискващо сериозни инвестиции.

Ефектът от инвестициите в транспортната инфраструктура е безспорен, тъй като въздейства върху икономическия растеж на страната, развитието на търговията, мобилността на хората.

Развитието на транспортната инфраструктура е свързано основно с изпълнението на задачите и целите поставени в Стратегията за развитие на транспортната система до 2020г. и в Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура до 2015г., като по-конкретно задачите за транспортната инфраструктура са свързани с:

✓ Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;

✓ Изграждане и развитие на ключовите транспортни инфраструктури връзки от национално, транс-гранично и европейско значение и подобряване на оперативната съвместимост на основните железопътни артерии;

✓ Развитие на републиканската пътна инфраструктура и интегрирането ѝ към тази на страните от Европейския съюз;

✓ Модернизиране на пристанищната инфраструктура;

✓ Подобряване на условията за корабоплаване и насърчаване развитието на интермодалните превози;

✓ Развитие и модернизация на летищата и привечдането им в съответствие с изискванията на Европейския съюз в областта на опазване на околната среда;

✓ Насърчаване на публично – частните партньорства.⁵

Стратегиите са основен документ при разработването на Оперативните програми „Транспорт” и „Транспорт и транспортна инфраструктура”.

Целите на транспортният сектор са насочени основно към постигане на икономическа ефективност чрез развитие на устойчив транспорт, които са в основата на провежданата инвестиционна политика.

³ Varadinova J., „Конкурентные позиции портов балканского региона при импорте и экспорте для Болгарии”, IX Международная научно-практическая конференция "Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте - ЕКУЗТ 2014", Государственный экономико-технологический университет транспорта, гр. Киев, <http://www.ekuzt.gov.ua/node/148>

⁴ Петя Коралова, „Характеристика на условията на корабоплаване по река Дунав и определяне на тяхното значение за извършването на товарни превози“, научно списание „Механика Транспорт Комуникации“, бр. 1, ISSN 1312-3823, 2014 г.

⁵ Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г. www.mtc.government.bg/upload/docs/Transportna_Infrastructura.doc



Инвестициите в транспортната инфраструктура, подобряването на условията за превоз, както и качеството на предлаганата транспортна услуга, имат непосредствен пряк ефект върху обема на превозите на пътници и товари. Инвестициите в инфраструктура оказват силно влияние, както за успешното развитие на бизнеса, така и за подобряване на качеството на живот на хората. Подобряването в качеството на услугите, от своя страна води до промяна в поведението и решението на потребителите. По този начин се въздейства върху икономическото и социалното развитие не само на транспортния сектор, а и на цялата икономика.⁶

За намаляване на отрицателния ефект от икономическата криза в транспортния сектор се предприеха редица мерки и антикризисни програми, чиято основна цел е да намалят вредните последици от кризата върху крайния потребител на транспортната услуга. Като важна и основна антикризисна мярка се залага на значителното увеличаване на публичните инвестиции в инфраструктура. В условия на икономическа криза стимулирането на инвестициите е една от мерките за борба с кризата. В пакетите за стимулиране на инвестициите транспортният сектор има голямо участие, тъй като чрез инфраструктурните проекти се стимулира търсенето на транспортни услуги. Проектите са изключително трудоемки и изискват дългосрочна интензивна поддръжка, което оказва влияние върху качеството на предлаганата транспортна услуга.

Инвестициите в транспортната инфраструктура имат дългосрочни ползи свързани с икономическото развитие на страната и с потребителите на транспортната услуга. Особено важна е оценката на социалните ползи от инфраструктурните проекти и определянето до каква степен даден проект е целесъобразен от гледна точка на цялото общество.

Наред с подобряването на инфраструктурата за всички видове транспорт се предприемат и много мерки свързани с подобряване на транспортните услуги като модернизирани на транспортния парк, въвеждане на интелигентни транспортни системи за управление на трафика и

подобряване на информираността на потребителите, въвеждане на нови интегрирани транспортни схеми, осигуряване на висока безопасност и сигурност и др. Всички тези фактори могат да спомогнат за стимулиране на икономическото развитие на страната ни. В условията на икономическа криза, разглежданите ефекти са важни при формирането на инвестиционната политика в транспортния сектор.

Повишаването на качеството на транспортните услуги, включително личната сигурност, намаляването на броя на транспортните произшествия и риска за здравето на хората, защитата на правата на пътниците и достъпа до транспорт на населението от отдалечените и периферни райони са изключително важни следва да бъдат изведени като приоритет в транспортната политика, тъй като формират значителни външни разходи, понасяни от цялото общество.⁷

Транспортният сектор изисква за своето развитие, особено в момент на икономическа криза, да се подобрят инвестиционните условия и да се стимулира инвестиционната дейност. Това от своя страна ще спомогне за повишаване на конкурентоспособността на българския транспортен сектор на международните пазари. Определено инвестициите в транспортната система отчитат редица ефекти, които влияят върху увеличаване на социалната активност на хората, повишаване на икономическата интеграция и като цяло върху подобряване на работата на транспортния сектор чрез повишаване на качеството на транспортната услуга.

Ефектите оказват съществено влияние и при провеждането на инвестиционната политика, особено в условия на криза, защото съдействат за постигането на ускорено развитие не само на транспортния сектор, но и на икономиката като цяло. Важна роля затова имат Оперативните програми, чрез които се финансират големи инвестиционни проекти с обществено значение. Особено в условия на икономическа криза, когато финансирането на инвестиционните проекти е силно затруднено със собствени средства, от голямо значение е именно създаването на реални възможности за

⁶ Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г.
www.mtc.government.bg/upload/docs/Transportna_Infrastructura.doc

⁷ Христина Николова, „Външни разходи за пътна безопасност и устойчиво развитие“, научно списание „Механика Транспорт Комуникации“, бр. 1, ISSN 1312-3823, 2014 г.



усвояване на значителните по размер ресурси от европейските фондове и програми.

2. Приоритетни направления на Оперативните програми – влияние върху развитието на транспортния сектор на България

Като страна член на Европейския съюз, България има голямата възможност да използва финансирането от международни източници като: Структурните фондове, Кохезионния фонд, Европейската инвестиционна банка, Европейската банка за възстановяване и развитие, Световната банка.

Финансирането от страна на европейските структурни фондове е насочено към създаване на условия за ускорено и конкурентоспособно развитие на регионите, поддържане на икономическия им растеж и разкриването на нови работни места.

Структурните фондове предвиждат финансирането на многогодишни програми, свързани със съвместно разработени стратегии за развитие на регионално равнище от страните – членки на ЕС и ЕК.

Те са насочени към икономически и социални структури с цел:

- развитие на транспортната инфраструктура;
- развитие на енергийната инфраструктура;
- развитие на телекомуникационния

сектор;

- подпомагане на фирмите и предоставяне на обучение на техните служители;
- разпространение на инструментариум и ноу-хау за развитие на информационното общество.

Оперативните програми като форма на финансово съдействие от структурните фондове обхващат серии от съвместими дългосрочни мерки, които могат да се прилагат с помощта на един или няколко структурни фонда, на един или повече финансови инструменти и Европейската инвестиционна банка. За програмния период 2007-2013 г. в България се изпълняват седем Оперативни програми, показани на Фигура 7.

Европейските фондове представляват основен фактор, който подкрепя българската икономика и допринася за намаление на различията в развитието на българските и европейските региони.

Значителна част от инвестициите на страната ни за дългосрочно развитие се финансират с европейски средства. Този факт определя важната роля на европейските средства за развитието на България, още повече, че по данни от статистиката отчитаме непрекъснато увеличаване на дела на европейското финансиране в общите капиталови разходи на държавата, като например от 11,6% дял в инвестиционните разходи на държавния бюджет през 2008г., към края на 2014г. те достигат почти 60%.



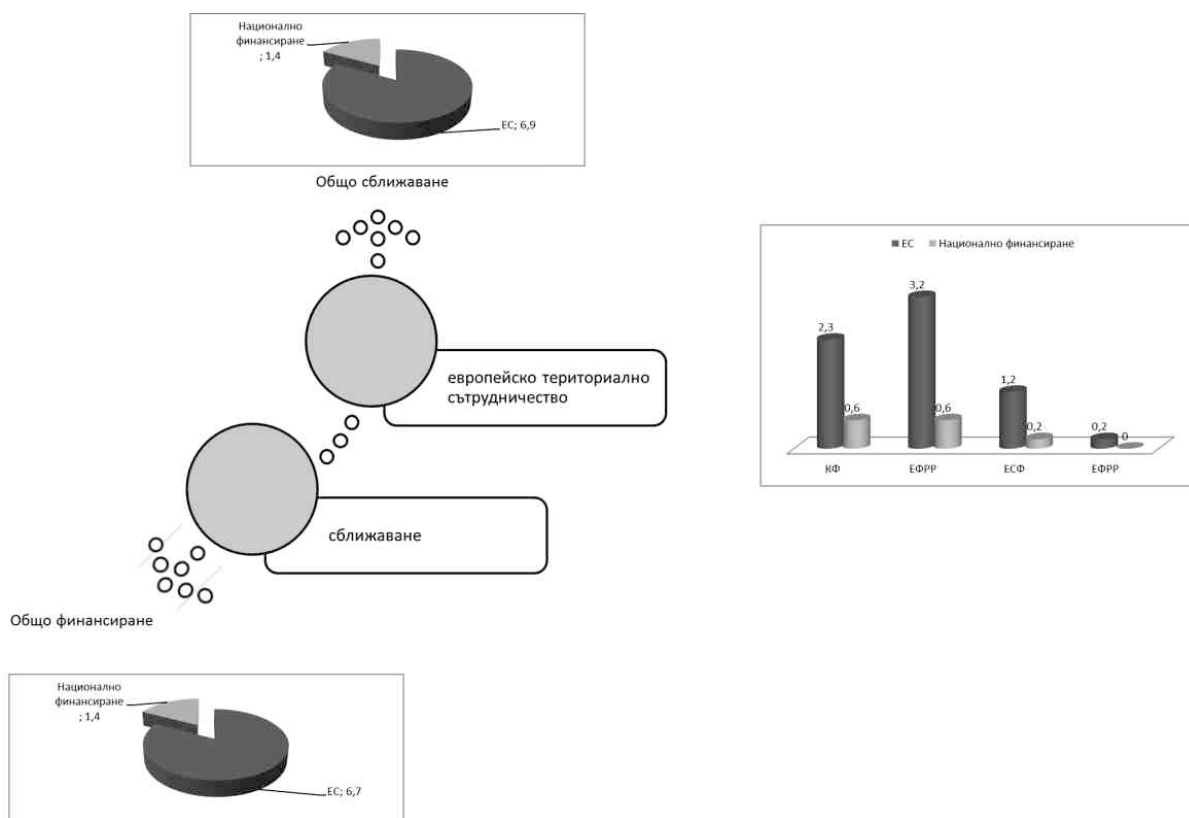
Фигура 7. Оперативни програми 2007-2013г.



Важната роля и значението на Оперативните програми се подсилва и от факта, че чрез средствата които осигуряват за инвестиционна дейност се съдейства за развитието на всички сектори от икономиката на страната ни и като цяло оказват положителен ефект върху основния макроикономически показател Брутен вътрешен продукт.

Европейските средства, които се

отпускат за България за програмния период 2007-2013г. са насочени основно за изпълнение на две главни цели – сближаване и Европейско териториално сътрудничество. Източниците на финансиране са Кохезионен фонд (КФ), Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР), Европейски социален фонд (ЕСФ). Разпределението на средствата, с включено национално финансиране са показани на фиг.8.



Фигура 8. Средства за България в млн. евро (2007-2013г.)

Финансовият принос на ЕС по оперативните програми показва следното разпределение по отношение на интензивността на финансовата подкрепа на ниво национални приоритети и обхват на специфичните интервенции:⁸

Първият национален приоритет (*Подобряване на базисната инфраструктура*) е обслужван от почти 46,3% от общия принос на ЕС.

Вторият национален приоритет (*Повишаване качеството на човешкия капитал с акцент върху заетостта*) е възлиза на почти 15,5% от общия принос на ЕС

Третият национален приоритет (*Насърчаване на предприемачеството, благоприятната бизнес среда и доброто управление*) представлява около 14,8% от общия принос на ЕС

Четвъртият национален приоритет (*Подкрепа за балансирано териториално развитие*) се изпълнява посредством ОП „Регионално развитие” и представлява 20,4% от общия принос на ЕС. Около 60% (4,08 млрд. евро) от финансовия ресурс по оперативните програми в България финансира мерки за по-висок растеж и повече работни места.

Той е разпределен по пет от оперативните програми – „Транспорт”, „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика”, „Развитие на човешките ресурси”,

⁸ Единен информационен портал на Структурните фондове на Европейския съюз, <http://www.eufunds.bg/>



„Регионално развитие” и „Административен капацитет”.

Финансовият ресурс, който предоставят Оперативните програми за програмния период 2007-2013г. на България в размер на 6,673 млрд. евро дава възможност за развитие на инвестиционната дейност, която от своя страна ще повлияе върху конкурентоспособността и икономическото развитие на държавата.

Видно е, че 2/3 от средствата от бюджета на Структурните фондове и Кохезионния фонд е разпределен към оперативните програми, насочени към базисната инфраструктура, а

именно към Оперативните програми „Транспорт”, „Регионално развитие” и „Околна среда”.

Останалите средства са разпределени за подпомагане на икономическото развитие на страната по Оперативни програми „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика”, „Развитие на човешките ресурси” и „Административен капацитет”.

Около 1% от общият бюджет е насочен към техническо осигуряване на изпълнението на Кохезионната политика чрез Оперативна програма „Техническа помощ”.

Разпределение на средствата от Структурните фондове и Кохезионния фонд по Оперативни програми

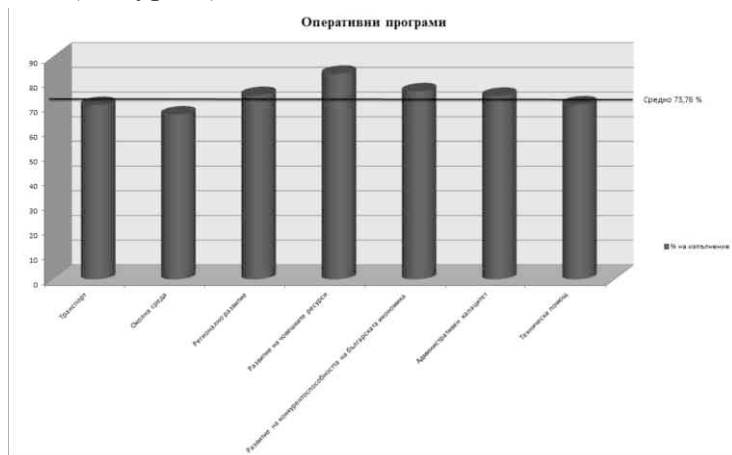
Таблица 8⁹

Оперативна програма/Фонд	ЕС-съфинансирани (в млн. евро)	Национално съфинансирани (в млн. евро)	Общо (в млн. евро)
ОП „Транспорт”/ЕФРР и КФ	1.624	379	2.003
ЕФРР	369	65	434
КФ	1.255	313	1.568
ОП „Околна среда”/ЕФРР и КФ	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 конкурентоспособността 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

⁹ Единен информационен портал на Структурните фондове на Европейския съюз, <http://www.eufunds.bg/>



Ефектът от изпълнението на Оперативните програми зависи от степента на усвояемост на средствата заложи в тях. Данните, които отчитат размерът на изпълнение и усвояване на финансовия ресурс по Оперативните програми в края на 2014г., показват добър темп на договаряне и разплащане на европейските средства от Кохезионния фонд и от Структурните фондове, като средния процент на изпълнение е 73,76%¹⁰. (Фигура 9.)



Фигура 9. Процент на изпълнение на Оперативните програми

Резултатите от отчитането на оперативните програми за периода 2007-2013 г. показва, че България се справя добре с изпълнението на заложените цели и задачи в Оперативните програми, както и с тяхното финансово изпълнение. Отчита се, че при изпълнението на програмите са възникнали и редица трудности, свързани с точното определяне на приоритета на проектите, както и тяхната своевременна и качествена подготовка и реализация. Възниква необходимост от усъвършенстване и оптимизиране на някои основни процедури, по изпълнение на проектите, тяхното облекчаване чрез намаляване на документацията. Постигнатото до тук в Оперативните програми показва какво е постигнато от страната ни, какво остава да се изпълни и какви приоритети да бъдат заложи като стратегически през следващия програмен период 2014-2020г.

За подобряване на дейността на транспортната система на България и за развитието на транспортния сектор през

¹⁰ Пак там

програмния период 2007-2013г. се изпълнява Оперативна програма „Транспорт”. Тя е с най-голям бюджет от 2 млрд. евро (1,6 млрд. евро европейско финансиране и 0,4 млрд. евро национален бюджет) от останалите оперативни програми. Програмата се финансира от два фонда на Европейския съюз: Кохезионен фонд и Европейски фонд за регионално развитие.

Основните официални стратегически документи, в съответствие с които се разработват проектите за реализиране в транспортната инфраструктура, са:

- ✓ Национална стратегическа референтна рамка;
- ✓ Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 година;
- ✓ Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България през периода 2006-2015;

Общата цел, заложи в Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., е развитие на устойчива транспортна система. Основните цели, които трябва да се изпълнят, за да се постигне главната цел са:

- ✓ Интеграция на националната транспортна система в Европейската транспортна мрежа;
- ✓ Постигане на баланс между отделните видове транспорт.

Целта е изключително амбициозна и нейното постигане ще превърне националната транспортна система в силно конкурентна, даваща на потребителите на транспортната услуга сигурност, безопасност, качество, комфорт. За да се осигури изпълнението на целите от съществено значение е да се изпълнят качествено и отговорно всички проекти свързани с:

- ✓ Развитие на железопътната инфраструктура по протежение на Транс-европейските и национални транспортни оси;
- ✓ Развитие на пътната инфраструктура по протежение на Транс-европейските и национални транспортни оси;
- ✓ Подобрене на интермодалните превози за пътнически и товарен транспорт¹¹.

Изпълнението на всички проекти ще улесни развитието на петте Транс-европейски транспортни коридори (IV, VII, VIII, IX и X),

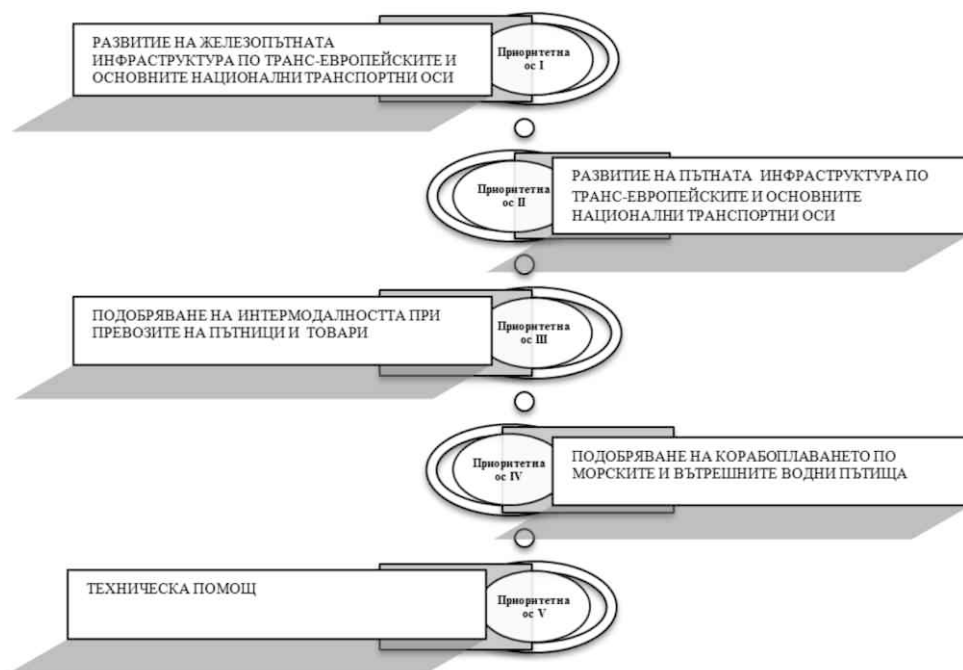
¹¹ Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., www.optransport.bg



преминаващи през България, в резултат на рехабилитацията и подобряване състоянието на специфични участъци от пътната и железопътна мрежи, в съответствие с изискванията на Европейските стандарти за проектиране, експлоатация и безопасност, както и постигане

на оперативна съвместимост при товарните и пътнически превози.

Основните приоритетни области, в които е насочена Оперативната програма „Транспорт” са ориентирани към изпълнението на проекти за отделните транспортни сектори.



Фигура 10. Приоритетни области на ОП „Транспорт”

Проектите, които се изпълняват по Оперативната програма са разпределени по приоритетните оси, като най-голям брой 79 са за техническа помощ, за развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси – 14 проекта, за развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси – 8 проекта; за подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари – 5 проекта и за подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища – 5 проекта.

Какво реално е постигнато до момента и какви резултати се отчитат при изпълнението на Оперативна програма „Транспорт”:

✓ Одобрени и финансирани за изпълнение са 111 проекта, като от тях 22 големи инфраструктурни проекта (7 от които завършени и въведени в експлоатация), с безвъзмездна финансова помощ с обща стойност 2 017 млн. евро или 100,66 % от бюджета на програмата;

✓ Модернизирани и в процес на модернизация са железопътни гари;

✓ Изградени и пуснати в експлоатация са 18 км нови ж.п. линии;

✓ Рехабилитирани са 242 км железопътни линии (разгъната дължина), в резултат на изпълнението на приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси”;

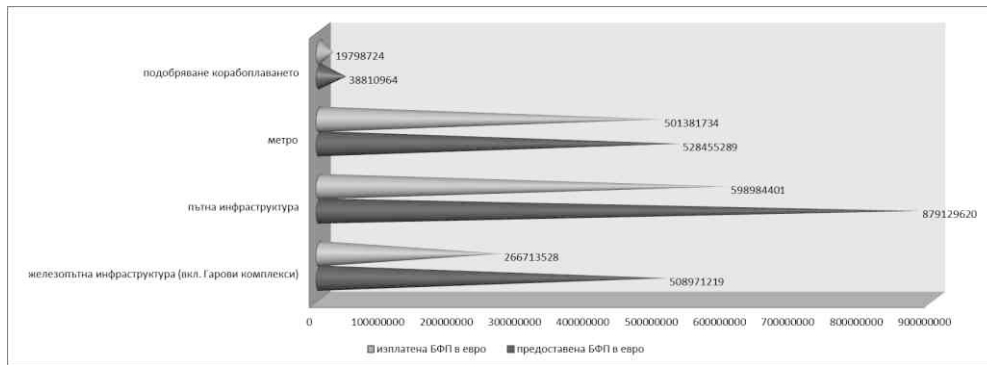
✓ Изградени са 141 км автомагистрала;

✓ Рехабилитирани 49 км пътища, в резултат на изпълнението на приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по протежение на Транс-европейските и национални транспортни оси”;

✓ Разширено е метрото в гр. София, като в експлоатация са въведени 13.3 км метро линии и са изградени 13 нови метро станции, в резултат на изпълнението на приоритетна ос 3 „Подобрение на интермодалните превози за пътнически и товарен транспорт”;

✓ Открит е Центърът за речни информационни услуги в гр. Русе;

✓ И други подпомагащи проекти.



Фигура 10. Размер на предоставената и изплатена безвъзмездна финансова помощ, в евро¹⁴

Данните показват, че най-голям размер финансови средства са отпуснати за пътната инфраструктура (879 1 29 620 евро), като процентът на усвояване е в размер на 68%.

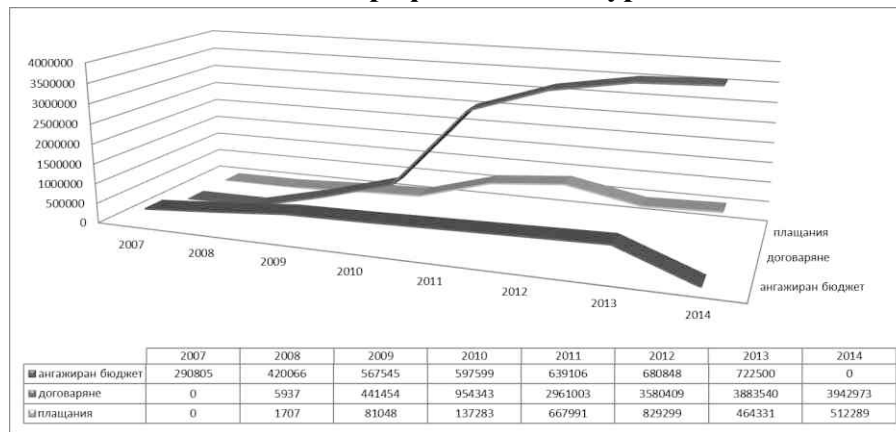
За развитие на железопътната инфраструктура са осигурени 508 971 219 евро, като реално са усвоени 52% от средствата. Очакванията са след реализацията на три големи инфраструктурни проекта през 2015г. този

процент да нарастне чувствително.

За подобряване на корабоплаването и за развитие на водните пътища са предоставени 38 810 964, като усвояването на средствата е 51%.

Най-добро усвояване на средствата - 95% се отчита при изграждането на метрото. В момента се изгражда етап III от метрото, като очакванията са до края на 2015г. този процент на усвояване да достигне 100.

Финансовото изпълнение на Оперативна програма „Транспорт” е показано графично на Фигура 11.¹⁵



Фигура 11.

До края на 2015г., когато е крайния срок за приключване изпълнението на проектите по Оперативната програма се очаква с останалия финансов ресурс в размер на 600 млн. евро да се инвестират за:

- ✓ Рехабилитация на над 260 км ж.п. линии;
- ✓ Модернизация на две ключови железопътни гарии – София и Бургас;
- ✓ Изграждане на интермодален терминал;
- ✓ Приключване на строителството на над 125 км автомагистрала и 28 км I клас пътища;
- ✓ Пускането в експлоатация на 7,6 км метро линии и 7 метро станции;
- ✓ Изграждане на информационни системи за управление на трафика.

Инвестиционното развитие на България продължава и през новият програмен период 2014-

¹² Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., www.optransport.bg

¹³ Информационна система за управление и наблюдение на структурните инструменти на ЕС в България, <http://umispublic.government.bg/>



2020г., когато отново ще се работи по седем оперативни програми, повечето от които са продължение на досега изпълняваните програми. Сравнение между програмите от двата програмни периода е направена на Фигура 12.

По Оперативните програми са осигурени 6,6 млрд. евро и като прибавим към тях националното финансиране, можем да разчитаме на около 7 млрд. евро, които ще се използват за повишаване конкурентоспособността на нашата страна икономика и за подобряване на жизнения стандарт на населението и качеството на живот.



Фигура 12. Програми за двата програмни периода

Оперативната програма, която ще се изпълнява за развитието на транспортния сектор през периода 2014-2020 е „Транспорт и транспортна инфраструктура”. Тя дава възможност за завършване на започнатото от Оперативна програма „Транспорт”, тъй като целите ѝ са продължение на нейната политика и действията.

Инвестициите ще се насочат за изпълнението на проекти в основните направления, в които са направени инвестиционни разходи от предходния програмен период, както и за доизграждане на основната транспортна мрежа и отделните връзки по Трансграничната транспортна мрежа.

Общата цел на Оперативна програма

„Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г., е продължение на главната цел и на Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., а именно „Развитие на устойчива транспортна система”. За нейното изпълнение са предвижда да бъде продължено изпълнението на проекти за развитие на транспортната система. Проектите са насочени към извършването на дейности по премахването на „тесни места” в транспортната инфраструктура, намаляване на задръстванията, ограничаване на нивата на шум и замърсяване чрез стимулиране използването на екологосъобразни видове транспорт, повишаване на безопасността, създаване на работни места и подобряване на условията за работа.



Инвестиционните проекти са ориентирани върху завършване на приоритетните железопътни и пътни направления, мултимодален транспорт, модернизиране на инфраструктурата, подобряване на управлението на трафика, и като цяло към повишаване качеството на транспортните услуги и осигуряване на сигурност и безопасност на превозите.

Финансовият ресурс на програмата се осигурява отново от Кохезионния фонд и от Европейския фонд за регионално развитие на ЕС, както и от националния бюджет. Бюджетът на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. е 1 896 835 292 евро (европейско и национално финансиране).

При представянето на програмите и договарянето на новия програмен период 2014-2020г. Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ е една от първите одобрени програми. Това се дължи на прилагането на добрите практики и опита в изпълнението на досегашната програма, доброто усвояване на средствата, разработването на стратегически документи, в способността ясно да се очертаят необходимите приоритети, да се представят готови и атрактивни проекти с обществена значимост.

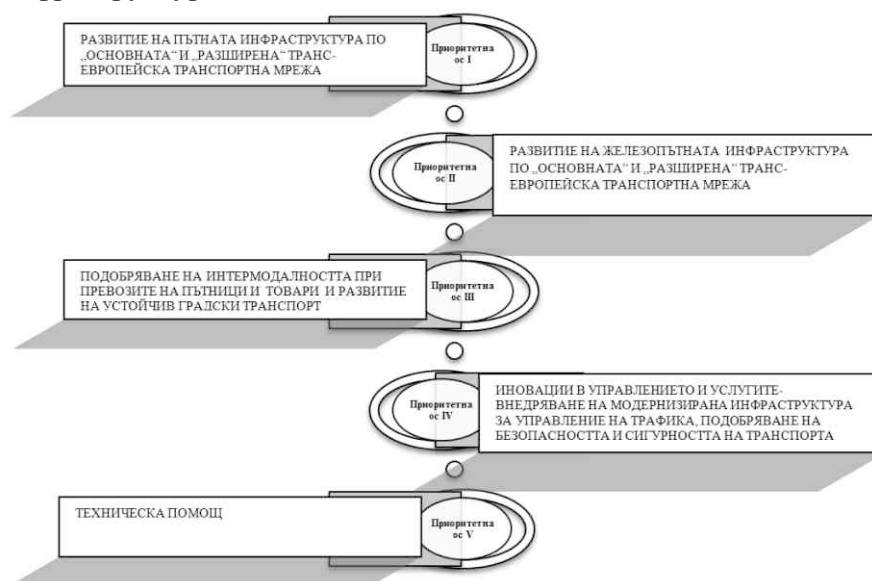
При изготвянето на инвестиционната стратегия на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. акцентът е поставен върху развитието на транспортната инфраструктура и като цяло за

развитието на транспортния сектор на България и неговата важна роля за доизграждането на европейската транспортна мрежа, осигуряваща интелигентен и устойчив транспорт.

Необходимо е да отбележим, че приоритет се дава на развитието на железопътната инфраструктура, като финансов ресурс, за разлика от Оперативна програма „Транспорт“, тук е разделен по равно между пътната и железопътна инфраструктура. Политиката, която ще се изпълнява е в пряка връзка с Кохезионната политика и ще се насочи към комплексно подобряване на транспортната инфраструктура, която да може да предостави на обществото развит и модерен транспорт. Очакванията от изпълнението на програмата са свързани с развитие и растеж на транспортния сектор, насърчаване на подпомагане на мобилността, намаляване на вредните емисии, осигуряване на екологично чист градски транспорт.

Очакванията от изпълнението на програмата са свързани с желанието за изграждане на по-добра транспортна инфраструктура, която да осигури повишена мобилност, подобрени условия на пътуване, на живот в отделни региони на страната, повишаване на жизнения стандарт на населението и като цяло за развитие на конкурентна българска икономика.

Отчитането на външните и вътрешните фактори определят приоритетните направления на програмата, посочени във Фигура 12.



Фигура 12. Приоритетни направления на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“



Изпълнението на проектите по Оперативните програми се оценява със система от индикатори, които отчитат редица показатели за резултат и за въздействие, представени в Таблица 8.

Индикаторът е количествена величина, която изразява състоянието на изследвания процес и дава представа за очакваната посока за промените в него.

Основната цел на индикаторите е да могат:

- ✓ Да представят в обобщен вид резултатите от изследваните показатели на основата на обективни измервания и данни, при които конкретните данни не оставят място

за интерпретации, освен допустимата статистическа грешка.

- ✓ Да наблюдават въздействието и състоянието на околната среда, както и въздействията върху човешкото здраве/условията на живот.
- ✓ Да изградят точна картина на резултатите, за да съдействат за вземане на ефективни решения и провеждане на точни и необходими действия.
- ✓ Да показват дали направените промени са довели до положително или отрицателно развитие.
- ✓ Да са свързани с планираните стратегически цели и задачи за развитие.

Таблица 8.

Показатели за резултат	Показатели за въздействие
Железопътен транспорт	
Построени нови участъци от железопътни линии (km); Рехабилитирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа); Електрифицирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа); Удвоени железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа); Железопътни линии, осигурени с нови системи за безопасност, сигнални и съобщителни системи (% от цялата железопътна мрежа); Икономисано време от железопътния транспорт (времетражане x обем товари/брой пътници); Брой новопостроени мостове и тунели.	Пътници, обслужени от железопътния транспорт; Товари, обработени от железопътния транспорт; Брой транзитни пътници; Количество транзитни товари; Брутна добавена стойност (БДС) в железопътния транспорт; Работни места – създадени или запазени, в резултат на изпълнените инфраструктурни проекти.
Автомобилен транспорт	
Построени нови пътни участъци (km); Реконструирани пътни участъци (km); Рехабилитирани пътни участъци (% от цялата пътна мрежа); Ремонтирани пътни участъци Брой новопостроени мостове и тунели. Състояние на настилките	Увеличаване обема на трафика (брой МПС/ден по 5 годишни периоди) ; Намаляване броя на пътно-транспортните произшествия (бр./км и бр. убити/км по години); Намаляване времето на затваряне на пътни отсечки – км и продължителност; Работни места – създадени или запазени, в резултат на изпълнените инфраструктурни проекти.



Воден транспорт	
<p>Общо обем на инвестициите; Вложени средства за драгажни работи; Вложени средства за пристанищни съоръжения и сухоземна инфраструктура; Вложени средства за модернизация на технологичните процеси. Отдадени на концесия терминали; Сертификати за качество; Сертификати за сигурност; Изградени приемни съоръжения.</p>	<p>Ръст на общия товарооборот в хил. тона; Ръст на контейнерния товарооборот – в брой TEU; Ръст на ро-ро товарооборота – в хил. тона; Ръст на транзитните превози – в хил. тона; Ръст на пътникопотока – брой обслужени пътници.</p>
Въздушен транспорт	
<p>Увеличение на броя на полетите (самолетодвижения).</p>	<p>Пътници, обслужени от въздушния транспорт; Товари, обработени от въздушния транспорт; Брутна добавена стойност (БДС) във въздушния транспорт; Работни места – създадени или запазени, в резултат на изпълнените мероприятия.</p>

Индикаторите обвързват широк диапазон от различни икономически дейности и екологични проблеми. Свързани са с оценка на промените на климата, замърсяване на въздуха, качеството на транспортната услуга.

Определено инвестициите в транспортният сектор създават множество ефекти, свързани с повишаване на достъпността, социалната активност на хората, заетостта, ефективността, икономическо приобщаване и повишаване на икономическата интеграция, както и постигане на устойчиво развитие.

Важна роля за получаването на тези социално-икономически ефекти оказват разработването и реализацията на инфраструктурните проекти в транспортния сектор, като част от провежданата инвестиционната политика.

В сегашните условия, когато за развитието на транспортния сектор има ограничено финансиране, е важно да отчетем дългосрочните ползи от инвестирането в транспортна инфраструктура, тъй като тя е свързана с подобряване качеството на транспортните услуги и промяна на облика на транспортния сектор чрез повишаване на неговата привлекателност. Инвестициите в инфраструктура и транспортни средства, в

модерни системи за управление на отделните видове транспорт, са не просто необходими и оправдани, но и оказват положително въздействие върху икономическото развитие на страната.

Подобряването на инфраструктурата за всички видове транспорт и осигуряване на висока безопасност и сигурност рефлектират върху обема на превозите. Това е един от преките ефекти от инвестициите в транспортна инфраструктура свързан с повишаване на качеството на транспортната услуга и се отразява както върху икономическото и социалното развитие на транспортния сектор, така и върху икономиката и постигането на устойчиво обществено развитие.

Транспортът генерира ефекти с отрицателно въздействие върху околната среда и хората. Тяхното ограничаване е основен елемент на устойчивото развитие на транспорта¹⁴.

Изпълнението на Оперативните програми „Транспорт” и „Транспорт и транспортна инфраструктура”, чрез реализацията на всички проекти, оказват значими ефекти, както за

¹⁴ Железов Е., Кирилова Г., „Основни индикатори за оценка на вредното въздействие на транспорта върху околната среда като предпоставка за устойчив транспорт”, научно списание „Механика Транспорт Комуникации”, том 11, бр. 3, част 1, ISSN 1312-3823, стр. III – 14-20, 2013 г.



обществото, така и за икономиката на страната и нейната конкурентоспособност в международен мащаб.

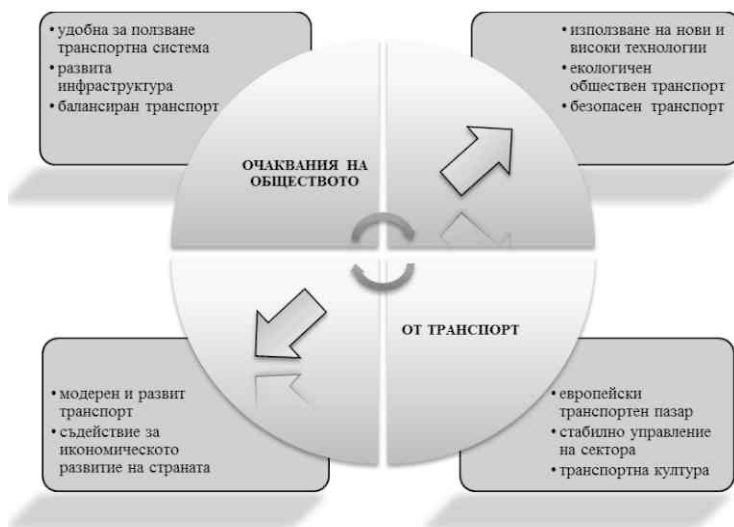
Най-общо ефектите можем да определим като:

- ✓ Спестено време за пътуване по автомагистралите, чрез развитие на пътната инфраструктура;
- ✓ Повишена средна скорост на движение по новите лотове на магистралите;
- ✓ Намалени задръствания, в резултат на подобрена инфраструктура и връзки;
- ✓ Спестено време за пътуване с железопътен транспорт, чрез развитие на високоскоростна железопътна мрежа;
- ✓ Повишена ефективност при използването на транспорта и инфраструктурата, в резултат на модернизиране на инфраструктура и информационните системи за управление на въздушния трафик, на сухопътния и водния транспорт;
- ✓ Оптимизирана работа на мултимодалните превози, чрез използване на видове транспорт с по-висока ефективност;
- ✓ Повишена енергийна ефективност на транспортния сектор;
- ✓ Повишена иновативност, чрез прилагане на иновативни решения и информационни технологии за развитие на транспортния сектор;
- ✓ Осигурена трудова заетост и създадени работни места;

- ✓ Равни възможности – осигурен достъпен транспорт и транспортни съоръжения и системи за всички хора, които да могат да бъдат ползвани и от хора с увреждания;
- ✓ Конкурентоспособност на икономиката и регионите чрез подобряване на транспортната система и осигуряване на връзки с главните европейски транспортни коридори;
- ✓ Нарастване на вътрешните и международни превози;
- ✓ Качество на транспортната услуга, чрез повишена сигурност и безопасност на превозите;
- ✓ Подобрени условия за лоялна конкуренция между видовете транспорт;
- ✓ Повишена конкурентоспособност на българската транспортна система;
- ✓ Устойчив транспорт;
- ✓ Намалено отрицателното влияние на транспорта върху околната среда.

Ефектите в транспортният сектор, особено в условия на икономическа криза са важни при формирането и разработването на инвестиционната политика, тъй като спомагат за постигането на ускорено развитие не само на този сектор, но и на икономиката като цяло. Разбира се, от голямо значение за развитието на транспорта има по-ефективното усвояване на средствата по оперативните програми, чрез които трябва да се изградят големи, национално значими инфраструктурни проекти.

Какви са очакванията на обществото за транспортната услуга?



Фигура 13. Очаквания на оществото от транспорта



Усъвършенстването на инвестиционната политика за развитие на транспортния сектор трябва да е насочено към:

- ✓ по-добро използване на инфраструктурата и оползотворяване на активите;
- ✓ по-голяма пазарна насоченост към потребителите на транспортната услуга;
- ✓ по-добро качество на предлаганите услуги.

Пълноценното участие по програми за развитие и финансиране на транспортната инфраструктура, аргументираната и отговорна подготовка на инфраструктурните проекти, както и рационалното усвояване и управление на средствата от европейските финансови източници са гарант за устойчиво развитие на транспортния сектор на България.

На базата на извършените анализи за ролята на Оперативните програми в развитието на транспортния сектор и отчетените резултати са направени следните основни

ИЗВОДИ:

Оперативните програми, чрез финансовия ресурс, който предоставят за изпълнението на сериозните транспортни проекти съдействат за изграждането на една удобна за ползване транспортна система с развита инфраструктура. Използването на новите и високи информационни технологии дават възможност за изграждане на модерен и развит транспорт, който да съдейства за икономическото развитие на страната. Постигането на целите, чрез изпълнение на одобрените проекти по Оперативните програми, както и рационалното управление на ресурсите ще дадат възможност на обществото да реализира своите очаквания от транспортната дейност, за един сигурен, безопасен, екологичен транспорт.

Развитието на транспортния сектор в момент на икономическа криза изисква провеждане на инвестиционна политика, която да стимулира инвестиционната дейност и да подобрява инвестиционните условия. Инвестиционните проекти са основен елемент на инвестиционната политика и тяхното правилно разработване е от ключово значение за ефективно развитие.

Структурните фондове и Кохезионния фонд осигуряват големи възможности за развитието на транспортния сектор. Ефективното

управление на всички проекти води до по-голяма усвояемост на финансовите средства, а от там и до постигане на висока ефективност. Оптималното използване на инвестициите и тяхното насочване към изграждане и модернизиране на цялата транспортна база съдейства за постигане на устойчиво развитие на транспорта, за развитие на една сигурна и модерна транспортна система. Финансовата подкрепа, която България получава от Европейските структурни фондове се отразява положително върху развитието на международната търговия, търговския стокообмен, туризма, интеграцията на транспортни услуги, както и върху привличането на чуждестранни инвеститори.

Двете Оперативни програми „Транспорт” и „Транспорт и транспортна инфраструктура” залагат на изпълнението на сериозни проекти, които носят огромни ползи, както за обществото, така и за икономиката като цяло.

Оперативните програми показваха, че съсредоточаването на инвестициите върху определен брой приоритети, води до постигане на сериозни ефекти за транспортната система. Те допринасят за ускорена икономическата интеграция, социална активност на населението и за постигане на устойчиво развитие на сектора. Постигането на баланс между видовете транспорт, използването на по-чисти горива и енергия в транспорта, предлагане на развита транспортна инфраструктура са необходими условия за интегриране на страната ни в европейската транспортна система, както и за постигане на устойчиво развитие на транспортния сектор.

Използвана литература:

1. Bulgaria's economy, Center for Economic Development, Sofia, 2014, www.ced.bg/
2. Centur za gradska mobilnost EOOD, www.sofiatraffic.bg
3. Georgiev, N. Characteristics and Methodological Foundation of Risk Management-Based Approach for the Analysis of Operational Reliability in Transport. 20-th International Scientific and Technical Conference on Transport, Road Building, Agricultural, Hoisting and Hauling and Military Technics and Technologies. 27-29.06.2012, Varna, Bulgaria, ISBN: 1310-3946.



4. Holding Bulgarski durjavni jeleznici EAD, <http://bdz.bg/>
5. Ikonomikata na Bulgaria, Centar za ikonomichesko razvitiye, Sofia, 2014, www.ced.bg
6. Izpylnitelna agenciya "Jelezopatna administraciya", www.iaja.government.bg
7. Izpylnitelna agenciya "Avtomobilna administraciya", www.rta.government.bg/
8. Izpylnenie na operativnite programi do 30.12.2014, Strukturni fondove na ES, <http://www.eufunds.bg/>
9. Informacionna Sistema za upravlenie i nablyudenie na strukturnite instrumenti na ES v Bylgarya, <http://umispUBLIC.government.bg/>
10. Jelezov E., Kirilova G., Osnovni indikatori za ocenka na vrednoto vyzdeystvie na transporta vyrhu okolnata sreda kato predpostavka za ustoychiv transport, Spisanie "Mehanika Transport Komunikacii", broj 3/1, 2013, ISSN 1312-3823, <http://www.mtc-aj.com>
11. Lambovska, M. "Razmiti byudjeti – instrument za upravlenie na ustoychivoto razvitiye na organizacijata", Spisanie "Upravlenie na ustoychivoto razvitiye", Broy 3-4, Sofiya, 2004, str. 205-209, [http://oldweb.ltu.bg/msd/files/Magazine-11%20\(3-4_2004\).pdf](http://oldweb.ltu.bg/msd/files/Magazine-11%20(3-4_2004).pdf)
12. Kirova A., Istoriya, systoyanie i perspektivi za razvitiye na evropeyskata integraciya, Izdanie KMTM, ISBN 978-954-2971-13-9
13. Kolev O., Kirilova G., Ramka za finansirane na osnovni prioriteti pred transportnata politika na Bylgarya, Spisanie "Mehanika Transport Komunikacii", broj 3, 2012, ISSN 1312-3823, <http://www.mtc-aj.com>
14. Korolova P., Harakteristika na usloviyata na koraboplavane po reka Dunav I opredelyane na tyahnoto znachenie za izvyrshvaneto na tovarni prevozi, Spisanie "Mehanika Transport Komunikacii", broj 1, 2014, ISSN 1312-3823, <http://www.mtc-aj.com>
15. Nacionalna kompaniya "Jelezopatna infrastruktura", www.rail-infra.bg/
16. Nikolova H., Vynshni razhodi za pytna bezopasnost I ustoychivo razvitiye, Spisanie "Mehanika Transport Komunikacii", broj 1, 2014, ISSN 1312-3823, <http://www.mtc-aj.com>
17. Nikolov N., Bezopasnost na transporta, Spisanie "Mehanika Transport Komunikacii", broj 3/1, 2014, ISSN 1312-3823, <http://www.mtc-aj.com>
18. Nikolov N., Transport i transportna sigurnost, Spisanie "Mehanika Transport Komunikacii", broj 3/1, 2012, ISSN 1312-3823, www.mtc-aj.com/conf5_2012/dok_705en.pdf
19. Nocheva M., Konkurenciyna Konkurentosposobnost Transporten Pazar, VTU Todor Kableshkov, ISBN 978-954-12-0212-8, 2012
20. Razvitiye na ustoychiva transportna Sistema v Republika Bulgarya, do 2020 g., Ministerstvo na transporta, Sofia, 2007, <https://www.mtita.government.bg/page.php?...451>
21. Rykovodstvo za analiz na investicionni proekti po razhodi i polzi <http://europa.eu.int/commlregionalpolicy/sources/docgener/guides/cost/guide02>
22. Simeonov, Ognyan, Lambovska, Maya, "A suggestion about potentialities for the SWOT analysis's development concerning threats", "Economics and Management" journal, 2/2012, Technical University of Liberec, Czech Republic, p. 94-103, http://www.ekonomie-anagement.cz/download/1379590783_036b/2012_02+A+Suggestion+About+Potentialities+for+the+Swot+Analysis+Development+Concerning+Threats.pdf
23. Sektorna operativna programa "Transport" 2007-2013g., www.optransport.bg
24. Sektorna operativna programa "Transport i transportna infrastruktura" 2014-2020g., www.optransport.bg
25. Statisticheski institut, www.nsi.bg
26. Strategiya za razvitiye na transportnata infrastruktura na R. Bulgarya do 2015g., <https://www.mtita.government.bg>
27. Strategiya za razvitiye na transportnata Sistema na RB do 2020 g., <https://www.mtita.government.bg>
28. TEN-T EA, "Studies for the development of the motorway project of PP7 (Igoumenitsa/Patras-Athens-Sofia-Budapest Motorway Axis), (http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/greece/2007-el-07040-s.htm)
29. Todorova D. "Konkurentosposobnost I ustoychivo razvitiye na nazemniya transport", Spisanie "Ikonomicheski izsledvaniya", Broy 3, str. 68-77 Jel: R41 2012
30. Vasilev D., Todorova D., "Analiz, ocenka I upravlenie na riska pri krizisni situacii v transporta", Nauchna konferenciya "Upravlenie na krizi", UNSS, 2011, ISBN 978-954-644-335-9
31. Vasilev D., Perspectives in the transport



infrastructure sector in Bulgaria until 2013,
Securitology, nr 2(12),2010, ISSN 1898-4509, s.
262-269

32. Varadinova J., Konkurentnie pozicii portov
Balkanskogo regiona pri importe I eksporte dlya
Bylgarii, <http://www.ekuzt.gov.ua/node/148>