

## **ОСВОЕНИЕ СРЕДСТВ ПО ОПЕРАТИВНОЙ ПРОГРАММЕ ТРАНСПОРТ - ФАКТОР ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА В БОЛГАРИИ**

**Daniela Todorova\***

### **ABSTRACT**

Развитие транспортного сектора является ключевым фактором для экономического развития страны. Приоритетов, изложенных в Оперативной программе "Транспорт" приведет к достижению сбалансированного и устойчивого развития транспортной системы в Болгарии, как части европейской транспортной сети.

В статье будет сделан анализ на степени освоение средств, предусмотрены в Оперативной программе "Транспорт", и результаты будут связаны с макроэкономическими показателями в Болгарии. На этой основе оценивается степень конкурентоспособности и роста потенциала страны в рамках Европейской экономической зоны.

### **Key words:**

Транспортный сектор, Оперативная программа «Транспорт», макроэкономические показатели

### **ABSTRACT**

The transport sector development plays a key factor for the economic development of the state. The fulfillment of the priorities based in Operational Program "Transport" will result in achievement of balanced and sustainable development of the transport system in Bulgaria, as part of the European transport network.

In this paper an analysis of the rate of funds utilization under Operational Program "Transport" will be done and the results will be related to the macroeconomic indicators in Bulgaria. There will be assessed the competitiveness rate and the growth potential of our country as part of the European Economic Area.

---

\* Daniela Todorova, Assoc.Prof., PhD - Vice Rector of Research and International Activities "Todor Kableshkov" University of Transport, 158Geo Milev Str., Sofia, Bulgaria, tel.: +359 2 9709 335, mobile [tel:+359 884 216 370](tel:+359884216370), fax:+359 2 9709 242, [daniela\\_dt@abv.bg](mailto:daniela_dt@abv.bg)

**Key words:**

Transport sector, Operational Program “Transport”, macroeconomic indicators

В состав Европейского Союза входят 27 стран-членов, численность населения которых составляет около 493 миллионов граждан, способствующих развитию единого рынка. Между этими странами существуют экономические, а также социальные различия. С тем, чтобы улучшить обстановку конкуренции в европейском сообществе и выравнять условия развития отдельных государств, применяется Европейская кохезионная политика. Несколько основных фондов – Европейский фонд регионального развития (ЕФРР), Европейский социальный фонд (ЕСФ), известные как Структурные фонды, а также Кохезионный фонд финансируют реализацию тысяч проектов на территориях всей Европы в целях достижения устойчивого развития. Кохезионная политика является крупнейшим источником финансового пособия и имеет бюджет в 347 млрд. евро на 2007–2013 г.г. Расширение Европейского Союза и проблемы, возникающие в последние годы и связанные с экологией, глобальным потеплением, энергетикой, загрязнениями, демографическим спадом, экономическим кризисом, требуют приспособления политики и приведения ее в соответствие с реальностью.

В Болгарии реализуются семь оперативных программ на средства ЕС в период 2007-2013 г.г. за счет трех фондов: Европейского фонда регионального развития (ЕФРР), Европейского социального фонда (ЕСФ), Кохезионного фонда (КФ).

**Оперативные программы касаются направлений:**

- “Транспорт”
- “Окружающая среда”
- “Развитие человеческих ресурсов”
- “Развитие конкурентоспособности болгарской экономики”
- “Административные возможности”
- “Региональное развитие”
- “Техническая помощь”
- 

Перечисленные Оперативные программы на период 2007-2013 г.г. предоставляют Болгарии возможность усвоить почти 7 млрд. евро, что оказывает значительное влияние на конкурентоспособность и экономическое развитие страны. Степень усвояемости средств, заложенных в Оперативные программы, повлияет на степень конкурентоспособности и потенциала роста нашей страны, являющейся частью европейского экономического пространства.

Темп роста реального валового внутреннего продукта на душу населения является одной из основных мер устойчивого развития в экономическом плане.

В период 2007-2013 г.г. в Болгарии наблюдалось изменение темпа роста реального валового внутреннего продукта, причем в 2009 г. намечался спад

почти до нуля, после чего показатели снова пошли вверх, и в 2012 г. темп роста составил уже 4,4% <sup>2</sup>.

Политика в области транспорта страны непосредственно связана с Кохезионной политикой, сориентированной главным образом на улучшение транспортной инфраструктуры и доступа во все районы. Характерным для нашей страны является наличие дефицита инфраструктуры.

Оперативная программа «Транспорт» финансируется из двух фондов Европейского Союза: Кохезионного фонда и Европейского фонда регионального развития. Кохезионный фонд финансирует проекты, связанные с окружающей средой и трансевропейскими дорожными сетями. Он касается стран-членов, ВВП которых на 90% ниже среднего ВВП Сообщества, то есть, новых стран-членов.

Цель ОП «Транспорт» - способствовать развитию инфраструктуры железнодорожного, сухопутного, водного и комбинированного транспорта согласно общей транспортной политике ЕС и требованиям, касающимся развития трансевропейской дорожной сети для достижения устойчивости болгарской системы транспорта. Достижение этой цели обусловит устойчивое и сбалансированное долгосрочное экономическое развитие страны. <sup>3</sup> Развитие трансевропейских транспортных коридоров на территории Болгарии повысит число пассажиров и перевозок. Приоритетные проекты по Трансевропейской транспортной сети (TEN-T) нацелены на строительства 248 км автомагистралей. При помощи средств из фондов надо будет улучшить состояние 2100 км шоссейных и 780 км железных дорог.

По сравнению с 2000 г. в 2012 г. длина шоссейных дорог увеличилась на 448 км, из числа которых 134 км приходятся на автомагистрали, а железнодорожная сеть страны была электрифицирована на 67,5%. На 1000 кв.км территории в 2012 г. приходятся по 175,8 км шоссейных и по 51 км железных дорог.

Расширение и строительство транспортной инфраструктуры должны соответствовать требованиям охраны окружающей среды, а также способствовать повышению жизненного стандарта населения. Сама ОП «Транспорт» непосредственно связана с охраной окружающей среды. Достижение устойчивости в области транспорта связано с выполнением следующих конкретных задач:

- Интеграцией национальной и городской систем транспорта в транспортной сети ЕС
- Повышением качества транспортных услуг

---

<sup>2</sup> Статистически справочник, НСИ [www.nsi.bg](http://www.nsi.bg)

<sup>3</sup> Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г

- Достижением баланса между разными видами транспорта

Выполнение поставленных целей будет достигнуто путем концентрации предоставленных Европейским Союзом средств по следующим главным направлениям:

- Развитие национальной транспортной инфраструктуры
- Развитие устойчивого подземного общественного транспорта
- Развитие комбинированных перевозок
- Улучшение условий для судоходства и обеспечение безопасности морских и Дунайских путей
- Техническая помощь.

Оперативная программа “Транспорт” 2007-2013 является крупнейшей из числа семи оперативных программ в Болгарии с бюджетом в 2 млрд. евро (1,6 млрд. евро европейское финансирование и 0,4 млрд. евро национальный бюджет).<sup>4</sup>

Достижение сбалансированного и устойчивого развития национальной системы транспорта возможно путем модернизации основных инфраструктурных связей, имеющих национальное, межграницное и европейское значение. Завершение строительства трансевропейской транспортной сети чрезвычайно важно для повышения конкурентоспособности и потенциала роста расширенного ЕС.

### Какое место занимает Болгария на общем фоне ЕС, что касается усвоения средств из структурных фондов?

Таблица 1.: Финансовое выполнение Структурных и Кохезионный фонд в млн. евро

	Програма	Бюджет	2012г.	% выполнения
1.	<b>Транспорт</b>	<b>2000</b>	<b>748,5</b>	<b>37,42</b>
2.	Окружающая среда	1800	238	13,22
3.	Региональное развитие	1600	364	22,75
4.	Развитие человеческих ресурсов	1200	298,5	24,87
5.	Развитие конкурентоспособности болгарской экономики	1100	177	16,09
6.	Административные возможности	180	32,4	18,01
7.	Техническая помощь	57	4,6	8,07
	<b>Общо</b>	<b>8000</b>	<b>1900</b>	<b>23,75</b>

Источник: Министерский совет, Министерство финансы

<sup>4</sup> Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г

### По данным из отчетов на 1 января 2013 г.:

- По ЕФРР Болгария занимает 25-е место (25,55%), опережая Италию (19,25%) и Румынию (16,50%). Впереди всех находятся Эстония - 49,88% и Литва - 49,09%. Болгария остается ниже среднего уровня при усвоении средств из ЕС, что составляет 33,16% по данному фонду.

- По ЕСФ Болгария занимает 26-е место с усвоением в 19,91%. За ней отстает лишь Румыния - 18,70%. А впереди - Латвия - 63,64%, Ирландия - 59,68% и Португалия - 51,97%.

- По КФ Болгария намечает продвижение в ходе усвоения по сравнению со всем предыдущим периодом, занимая 12-е место среди 15 стран, получающих средства из этого фонда. Усвоенность фондов Болгарией составляет 22,56%. Впереди находятся Испания - 57,37% и Литва - 46,56%.<sup>5</sup>

Болгария намечает устойчивый темп заключения договоренностей и платежей из средств ЕС в период 2007-2013 г.г. Бюджет 2013 г. гарантирует успешное, причем ускоренное выполнение европроектов. В декабре 2012 г. размер средств по договорам составил более 97%, а по платежам – 32%. Важным является эффект усвоения и эффект для общества. Необходимо создавать крупные инфраструктурные проекты, чтобы развивать инвестиционную среду, и добиться мультиплицирующего эффекта, так как в среднем для ЕС при инвестиции размером 1,00 евро эффект составляет 1,21 евро.



Фигура 1. Выполнение Оперативной программы „Транспорт“ по годам<sup>6</sup>

Анализ данных по усвоению средств из структурных фондов ЕС помогает нам проследить, что достигнуто Болгарией и что остается в качестве вызова на

<sup>5</sup> Икономиката на България, Център за икономическо развитие, София, 2012.

<sup>6</sup> Секторна оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г

следующие месяцы. Наша страна приняла на себя обязательство израсходовать средства в определенные сроки, соблюдение которых обуславливает поступление финансирования из ЕС.

Невыполнение утвержденных и финансируемых проектов приведет к помехам при достижении поставленных целей по строительству единой европейской транспортной сети. В результате анализа невыполнения запланированных задач и проделанных работ в этот программный период можно сделать некоторые основные выводы, которые можно использовать при выполнении следующих программ в период 2014-2020 г.г.

Необходимо определить более четко приоритеты проектов, а сами проекты – подготовить качественно. Очень важно оптимизировать процедуры по выполнению проектов, причем уменьшить документацию, использовать аутсорсинг по специфическим работам, применять электронное управление.

Это приведет к повышению административных возможностей во всей системе транспорта в стране. В целом реализация транспортной политики должна отвечать ожиданиям общества в связи с современным и развитым транспортом.

Транспорт способствует торговым взаимоотношениям между отдельными экономическими субъектами на территории отдельных стран, а также в международном масштабе. В ходе выполнения этой функции транспорт влияет на экономическое развитие и благосостояние общества. В последние годы наблюдаются серьезные климатические изменения, истощение природных ресурсов, загрязнение окружающей среды в результате осуществления грузовой и пассажирской транспортной деятельности.

Эти неблагоприятные изменения требуют изменения европейской и национальной транспортных политик, направление их на создание конкурентоспособной и устойчивой транспортной системы путем использования безопасного энергетически эффективного и экологического транспорта.



*Фигура 2.*

Что ожидает общественность от транспорта?

Ответ на этот вопрос связан также с основными приоритетами в новом программном преиоде Оперативной программы „Транспорт“.



Фигура 3.

**Основные приоритеты ОП „Транспорт“ на следующий программный период 2014-2020 г.г.?**

- Развитие шоссейной и железнодорожной инфраструктуры в “основной” Трансевропейской транспортной сети
- Развитие шоссейной и железнодорожной инфраструктуры в “расширенной” Трансевропейской транспортной сети
- Улучшение условий для судоходства по внутренним водным путям – река Дунай( основная сеть)
- Улучшение интермодальности при транспортировке пассажиров и грузов и развитие устойчивого общественного транспорта
- Инновации в управлении и услугах – внедрение современной инфраструктуры для управления трафиком, повышение безопасности и надежности транспорта.<sup>7</sup>

Устойчивое развитие транспорта связано с необходимостью в постоянной модернизации инфраструктуры транспорта, а также самих транспортных средств. Это являются главными и имеющими особый приоритет задачами, выполнение которых будет способствовать развитию современной и надежной системы транспорта. Необходимы значительные инвестиции на развитие, модернизацию и поддержку инфраструктуры транспорта. Реконструкцию и модернизацию инфраструктуры транспорта необходимо осуществлять согласно стандартам и требованиям стран-членов Европейского Союза. Основной целью является интеграция национальной инфраструктуры транспорта с европейской и достижение высокого качества транспортных услуг. Это является важной предпосылкой для экономического развития страны.

<sup>7</sup> Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г



Инвестиции в инфраструктуру транспорта, улучшение условий в области перевозок, а также качество предлагаемых транспортных услуг оказывают непосредственный эффект на объем перевозок пассажиров и грузов. Инвестиции в инфраструктуру оказывают большое влияние на успешное развитие бизнеса, а также на улучшение качества жизни людей. Улучшение качества услуг со своей стороны приводит к изменению поведения и решений потребителей. Таким образом, оказывается воздействие на экономическое развитие не только сектора транспорта, но и на экономику в целом.<sup>8</sup>

Инвестиции необходимо сосредоточить на определенное число приоритетов, а их характерной особенностью в системе транспорта являются достигаемые ими эффекты. Они способствуют ускорению экономической интеграции, социальной активности населения и достижению устойчивого развития сектора.

Одним из основных факторов при определении инвестиционных приоритетов развития транспорта является строительство пяти европейских дорожных коридоров, пролегающих через территорию Болгарии. Потребность в них доказана, так как с одной стороны, они способствуют расширению доли транспортного рынка, а с другой – достраиванию и модернизации инфраструктуры транспорта. Это со своей стороны сказывается положительно на экономическом развитии страны, так как открывает новые рабочие места и способствует балансированию разных видов транспорта.

### **3 АКЛЮЧЕНИЕ**

Разработка и реализации инфраструктурных проектов в секторе транспорта имеет огромное значение для повышения доступности, занятости и эффективности. Это – часть социально-экономических эффектов в результате инвестиционных инфраструктурных мероприятий. Инфраструктурные проекты должны соответствовать требованиям директив по оценке воздействия на окружающую среду.

В условиях экономического кризиса эти эффекты имеют особо важное значения для формирования и разработки инвестиционной политики, так как обуславливают достижение ускоренного развития не только сектора транспорта, но и экономики в целом. Конечно, большое значение для развития транспорта имеет более эффективное усвоение средств по оперативным программам, при помощи которых необходимо составить крупные проекты, имеющие значение для национальной инфраструктуры.

---

<sup>8</sup>Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г. [www.mtc.government.bg/upload/docs/Transportna\\_Infrastructura.doc](http://www.mtc.government.bg/upload/docs/Transportna_Infrastructura.doc)

## **ЛИТЕРАТУРА:**

- [1] Икономиката на България, Център за икономическо развитие, София, 2012.
- [2] Развитие на устойчива транспортна система в Република България, до 2020 г.
- [3] Статистически справочник, НСИ [www.nsi. Bg](http://www.nsi.bg)
- [4] Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.
- [5] Стратегия за устойчиво развитие на България
- [6] Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г.
- [7] Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г.

Článok recenzovali dvaja nezávislí recenzenti.