

# ИКОНОМИЧЕСКИ ФОРУМ ЗА ЮГОИЗТОЧНА ЕВРОПА

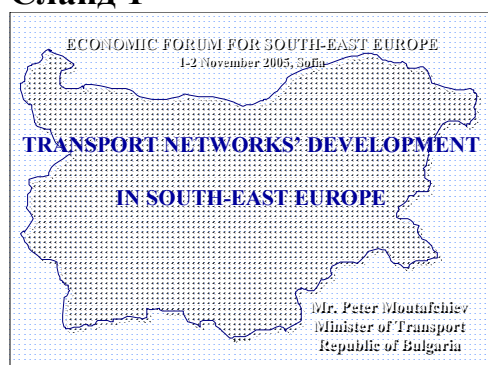
София 1 – 2 ноември 2005 г.

*Национален дворец на културата*

## Развитие на транспортните мрежи в Югоизточна Европа

**Петър Мутафчиев**  
Министър на транспорта

### Слайд 1



**Уважаеми дами и господа,**

В началото бих искал да благодаря на организаторите за тази прекрасна инициатива, която е утвърдено събитие в бизнес календара на Балканите. Форумът предоставя широко поле за дискусии по жизненоважните въпроси за страните от Югоизточна Европа като регионалното сътрудничество и възможности за инвестиране.

### Слайд 2



Географското разположение на България определя особената значимост на интеграцията на транспортната система на страната с тази на Европейския съюз за цялостното икономическо развитие на страната.

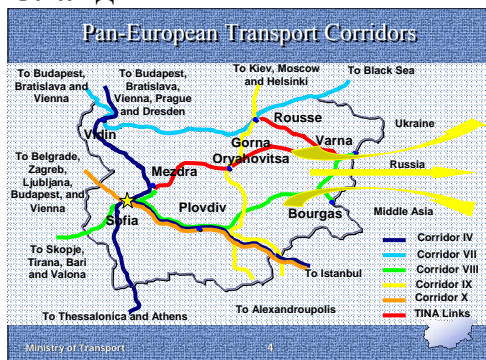
България е разположена на кръстопът на Балканите, между Европа и Азия, Южна и Северна Европа. Премастващите през България коридори са исторически доказани пътища.

### Слайд 3



Традиционното, през вековете, преминаване на стоки и хора между Европа и Азия се е извършвало и продължава да се извършва по направленията на петте общоевропейски коридора, преминаващи през територията на страната. А именно:

### Слайд 4



Транспортен коридор IV – Калафат (Румъния)-Видин-София-Кулата-Промехон (Гърция)  
и София-Пловдив-Свиленград-граница с Турция

Транспортен коридор VII – (вътрешен Европейски воден път) река Дунав

Транспортен коридор VIII – граница с Македония-Гюешево-София-Пловдив-Бургас/Варна

Транспортен коридор IX – Гюргево (Румъния)-Русе-Габрово-Димитровград- прохода Маказа-граница с Гърция-Александруполис

Транспортен коридор X – граница с Югославия-Калотина-София, към Пловдив- Димитровград-граница с Турция

Транспортните връзки между отделните коридори на територията на страната очертани в резултат на анализ по проекта ТИНА

## Слайд 5

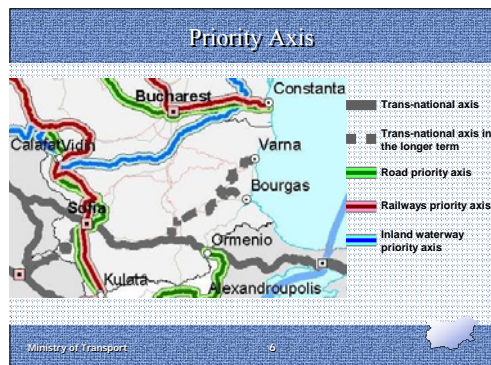


Както е известно, в последните години Европейската комисия обяви план за действие, който цели изграждането на единна континентална транспортна мрежа.

Съгласно плана, Общоевропейската транспортна мрежа ще покрива Централна и Източна Европа и европейските страни от бившия Съветски съюз. Трябва да се отбележи, че се проявява голям интерес за създаването на ефективна транспортна мрежа в тези региони, както и за продължаване на направлението на транспортните коридори по посока на Близкия Изток и Северна Африка.

Транспортната мрежа на страните-членки на Европейския съюз с тази на страните от Централна и Източна Европа се обвързват чрез оформянето на десет паневропейски транспортни коридори, четири морски транспортни зони, както и продължението на някои от вече формираните коридори в източна посока - транспортния коридор "Европа-Кавказ-Азия", коридор ТРАСЕКА. ТРАСЕКА е реална стъпка, която Европа предприема за да гарантира едно наистина модерно развитие на транспортните мрежи. Оттук и активизирането на стокообмена на страните от Кавказкия регион и Азия.

## Слайд 6



През тази година Европейската комисия създаде Група на високо ниво за разширяване на главните трансевропейски оси към съседните държави и региони. Целта е да се определи продължението на главните трансевропейски оси към съседните на Европейския съюз страни и региони, както и да се определят приоритетните проекти за тяхното развитие.

На този етап са одобрени приоритетните оси. Предстои обсъждането на проектите, предложени от съседните на Европейския съюз държави.

Най-важната сухоземна ос за Югоизточна Европа е частта от X-ти Общоевропейски коридор, свързваща Белград и София, продължаваща по трасето на IV-ти коридор през Истанбул към ТРАСЕКА. Южната част на коридор X към Солун и в по-дългосрочен план Общоевропейски коридор VIII са определени за нейни разклонения – част от главната ос.

Река Дунав и морските магистрали в Черно море са също определени за приоритетни оси. Предстои конкретизирането на морските магистрали. Потенциални такива са връзките на пристанища Варна и Бургас с пристанищата в Украйна, Русия, Грузия и Турция. Това ще допринесе и до необходимостта да се използва капацитета и на магистрали “Хемус” и “Тракия” за свързване с коридори IV, VIII и X.

Европейската комисия дава приоритет върху устойчивото развитие на железопътния, интермодалния транспорт и магистралните морски пътища.

България е заинтересована от развитието на тези транспортни връзки. Изграждането на съответна прилежаща транспортна инфраструктура ще създаде политически и икономически предпоставки за търговски и индустриален напредък и демократично, пазарно развитие на страните от региона.

Предстоящото членство на Република България в Европейския съюз и процесът на подготовка за него са катализатор на значителни икономически, социални, правни и политически промени. Променящата се вътрешна и външна среда и новите възможности на страната поражда

необходимост от нов, дългосрочен подход за развитие на инфраструктурата.

## Слайд 7



Основните приоритети на министерството на транспорта са :

- Безопасност и сигурност на транспортната система;
- Модернизация на транспортната система;
- Ускоряване на проектите по предприсъединителните фондове;
- Повишаване качеството на транспортните услуги на населението;
- Усъвършенстване на взаимоотношенията с браншовите организации от транспортния сектор.

Реализацията на тези приоритети цели ускоряване процеса на интегриране на националната транспортна система към тази на европейския съюз, Централна и Източна Европа и като мост към Средна Азия и Кавказкия регион.

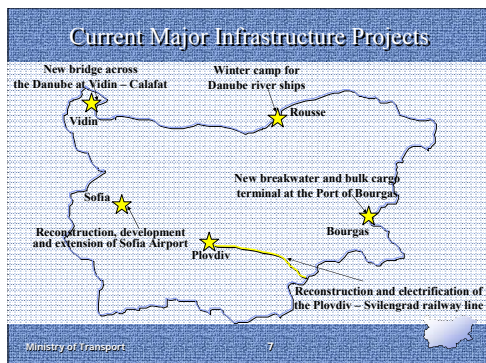
Модернизацията на транспортната система е задължително условие за успешното ни интегриране в Европейския съюз. То е от съществена необходимост за повишаване на жизненото равнище, за високо икономическо развитие, съчетано с устойчиво развитие и подобряване състоянието на околната среда. Ето защо развитието на транспортната инфраструктура на страната като интегрална част от Трансевропейската транспортна мрежа е основна наша задача.

Считаме, че чрез изпълнението на проектите, разположени по Общоевропейските транспортни коридори ще се повиши капацитета на българската транспортна мрежа, ще се постигне по-висока оперативна съвместимост с Трансевропейската транспортна мрежа. Ще се отстранят и тесните места по основните инфраструктурни направления.( напр.с модернизацията на пета линия – София - Кулата – ще се повиши

безопасността на превозите в този критичен участък; Реконструкцията и електрификацията на жп линията Пловдив – Свиленград ще осигури модерна линия отговаряща на европейските стандарти и връзката София-Истанбул. Тя ще бъде естествено продължение на жп линията София – Пловдив.)

Всичко това ще доведе до увеличаване на проектната скорост както за пътната, така и за железопътната мрежа и до съкращаване на времето за обслужване в речните и морските пристанища и летищата. Изпълнението на проектите ще бъде съобразено с действащите национални и европейски стандарти по отношение на околната среда, както и на българските задължения съгласно международните конвенции, на които България е страна.

## Слайд 8



Виждате карта на основните инфраструктурни проекти в процес на реализация. Това са Летище София, нов комбиниран (жп и пътен) мост на река Дунав при Видин – Калафат, реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив – Свиленград за 160 км/час, нов вълнолом и терминал за насипни товари на Пристанище Бургас, строителство на Зимовник за 39 плавателни съда по р. Дунав

## Слайд 9



## Проект: Завършване на Летище София, в т.ч. писта, терминал и подходен път

**Цели:** Увеличаване капацитета и повишаване качеството на обслужване в най-голямото ни международно летище.

**Бюджет:** 210 милиона Евро

**Краен срок:** 2006 година

**Действия в краткосрочен период (за 1 година – до края на 2006 г.):**

- **Лот Б1: Нов пътнически терминал и прилежаща инфраструктура.**  
Завършване на работите и въвеждане в експлоатация – юли 2006 г.
- **Лот Б2: Нова пистова система и съпътстващи работи**  
Завършване на работите и въвеждане в експлоатация – септември 2006 година.

## Слайд 10

**Construction of a New Combined Bridge over the Danube River at Vidin-Kalafat**

- Budget: EUR 226 mln
  - National cofinancing: EUR 61 mln (approximately)
  - Loans: EUR 70 mln (EIB), EUR 18 mln (KfW – Germany)
  - Grants: EUR 70 mln (ISPA), EUR 5 mln (AFD – France), EUR 2.045 mln (KfW – Germany)
- Expected completion of the project: 2010

Ministry of Transport 9

## Проект: Нов комбиниран (жп и пътен) мост на река Дунав при Видин – Калафат

### **Цели:**

Развитие на инфраструктурата на Общоевропейски транспортен коридор IV като основен компонент на Трансевропейската транспортна мрежа.

**Бюджет:** 226 милиона Евро

**Краен срок:** 2010 година

### Действия в краткосрочен период (за 1 година – до края на 2006 г.):

- На 10 октомври Делегацията на Европейската комисия одобри “късата листа” от фирми за проектиране и строителство на моста. В началото на този месец предстои изпращането на тръжното досие до фирмите от късата листа, след неговото одобрение от Делегацията на Европейската комисия;
- В средата на м. ноември 2005г. се очаква стартиране на търга за избор на Супервайзор за моста 2005 г.;
- Сключване на договора с избрания Супервайзор на моста – средата на 2006 г.;
- Сключване на договора с избрания Изпълнител (проектант и строител) на моста – средата на 2006 г. Мостът ще се изгражда в продължение на 38 месеца.

### Действия в средносрочен период (до 3 години – до края на 2009 г):

- Сключване на договорите за строителство и строителен надзор на прилежащата пътна и железопътна инфраструктура – не по-рано от края на 2006 г., тъй като технологично е необходимо строителството на моста и инфраструктурата да завършат едновременно. Прилежащата инфраструктура ще се изгражда в продължение на две години.

## Слайд 11

**Reconstruction and Electrification of the Plovdiv-Svilengrad Railway Line**

- Budget: EUR 340 mln
  - National cofinancing: EUR 37 mln
  - Loan: EUR 150 mln (EIB)
  - Grant: EUR 153 mln (ISPA)
- Expected completion of the project: 2010

Ministry of Transport 10

### **3. Проект: Реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив – Свиленград за 160 км/час**

#### **Цели:**

Развитие на железопътната инфраструктура по Общоевропейски транспортни коридори IV и X

**Бюджет:** 340 милиона Евро

**Краен срок:** 2010 година



**Действия в краткосрочен период** (за 1 година – до края на 2006 г.):

- Започване на строителството на Фаза 1 от проекта: жп участъка гр. Пловдив (гара Крумово) – гр. Първомай с дължина 37.7 км;
- Подготовка и провеждане на търговете за Фаза 2 от проекта:
  - А) Проектиране и строителство на железен път и електрификация на участъка Първомай – Свиленград – гръцка /турска граница с дължина 114 км;
  - Б) Проектиране и изпълнение на системите за централизирано управление на влаковете, автоматична локомотивна сигнализация и телеуправление на енергийната системи за цялата жп линия.


**Действия в средносрочен период** (до 3 години – до края на 2009 г.):

- Завършване на реконструкцията и електрификацията на жп участъка Крумово – Първомай – вкл. отстраняването на евентуални дефекти по време на гаранционния период и финансово приключване на договора за проектиране и строителство;
- Завършване на проектирането и строителните работи за Фаза 2 от проекта: ж.п. линията Първомай – Свиленград – гръцка/турска граница и системите за централизирано управление на влаковете, автоматична локомотивна сигнализация и телеуправление на енергийната система.

## Слайд 12

**New Breakwater and New Bulk-Cargo Terminal at the Port of Bourgas**

- Budget: USD 198 mln
  - National cofinancing: USD 80 mln - current exchange rate
  - Loan: USD 118 mln (JBIC) - current exchange rate
- Expected completion of the project: 2006



Ministry of transport 11

## **4. Проект: Нов вълнолом и терминал за насипни товари на Пристанище Бургас**

### **Цели:**

Подобряване на транспортните връзки и развитие на пристанищната инфраструктура по Транс-европейски транспортен коридор VIII.

**Бюджет:** 198 милиона Евро

**Краен срок:** 2006 година

**Действия в краткосрочен период:**

Довършване на строителните работи, в т.ч. изграждане на източния вълнолом и пускане в експлоатация на новия Терминал 2А за насипни товари.

Предвижда се строителните работи по източния вълнолом да завършат през м. юли 2006г., а терминалът да бъде пуснат в експлоатация до края на м. септември 2006г.

**Действия в средносрочен период:**

Изграждане на новия подходен навигационен канал.

Предвижда се изграждането на подходния навигационен канал да завърши в края на 2007г.

**Слайд 13**

**Construction of a Winter Camp for 39 Vessels at Rousse**

- Budget: EUR 13 mln
  - State budget: EUR 7 mln for Phase III
  - Grant: EUR 6 mln (PHARE) for Phases I and II
- Expected completion of the project: 2006

Ministry of Transport 12

**Проект: Строителство на Зимовник за 39 плавателни съда по р. Дунав**

**Цели:**

Подобряване на транспортните връзки и развитие на пристанищната инфраструктура по Транс-европейски транспортен коридор VII.

**Бюджет:** 13 милиона Евро

**Краен срок:** 2006 година

## Слайд 14

Financial Sources for the Achievement of the Priorities

- State budget
- Revenues from state fees (charges)
- EU and other grants
- Concessions, privatisation and other forms of PPP
- EU structural funds and the Cohesion Fund
- Loans from other financial institutions

Ministry of Transport 16

В настоящият момент България финансира модернизирването на транспортната си инфраструктура със средства от:

- Държавния бюджет
- Приходи от държавни такси
- Безвъзмездна помощ от Европейския съюз и други държави
- Концесиониране и приватизация на обекти, както и други форми на публично-частно партньорство
- Средства от Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз. Тези източници се предвиждат за периода след получаване на пълноправно членство на страната в Европейския съюз
- Заеми от други международни финансови институции.

Въпросът за финансиране развитието на транспортната инфраструктура е крайно съществен и актуален. Средствата от държавния бюджет, които са значителни, са недостатъчни и затова считаме, че следва да продължим да търсим участието на частния капитал в модернизацията, реконструкцията на пристанищата, летищата и магистралите, вкл. изграждането на нови инфраструктурни обекти. За тази цел ще използваме максимално инструментите на публично-частното партньорство. Досегашната практика показва, че това е удачен подход и ние ще го продължим.

По отношение на железопътната инфраструктура за бюджетната 2006 година е предвидено двойно увеличение на бюджетните средства за субсидиране на сектора – от 30 на 60 милиона лева, но и те са недостатъчни. Предвид на спецификата на железопътната инфраструктура концесионирането не е удачно. Затова тук ще се възползваме максимално

от средствата на структурните фондове и кохезионния фонд на Европейския съюз.

Ще търсим и други източници на финансиране - Безвъзмездна помощ от Европейския съюз и други държави, заеми от други международни финансови институции.

Българската страна е на мнение, че трябва да се окаже финансова подкрепа за това развитие и в регионален мащаб. В този смисъл всяка полезна инициатива, подкрепяща и подпомагаща инфраструктурната реализация е добре дошла и ще бъде приветствана и подкрепена от българска страна.

**Уважаеми дами и господа,**

Постигането на развита и модерна транспортна инфраструктурна система е тежка и амбициозна задача изискваща справянето с проблеми, натрупвани в продължение на десетилетия. За това е необходимо време, дългосрочен подход и осигуряване на стабилни финансови потоци, както и решителност и пълна ангажираност на всички страни, институции и организации, имащи отношение към развитието на инфраструктурата.

Характерът на съвременните транспортни мрежи и направленията за развитието им изключват изолирано в националните граници развитие. Сътрудничеството между страните, международните организации и други заинтересовани институции е единствената алтернатива за единодействие в областта на развитие на транспортните мрежи в Югоизточна Европа.

**Благодаря за вниманието!**