

Трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) и значението им за интеграционните процеси в транспортната инфраструктура на Балканите

Десислава Полеганова
СУ „Св. Климент Охридски”,

бул. „Цар Освободител” 15, Геолого-географски факултет,
dpoleganova@yahoo.com

Абстракт. Функционирането на интегрирана мултиmodalна транспортна мрежа в рамките на ЕС е един от ключовите фактори за неговото икономическо развитие и конкурентноспособност. Това налага разработването на специална концепция, която да осигури постигането на ефективно комбиниране на различните видове транспорт и свободното движение на стоки и пътници в Съюза – Трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T). Важно място в развитието на тези мрежи, както и за връзките на ЕС с Азия и Африка играят страните-членки разположени в Балканския регион.

В доклада е разгледана и анализирана еволюцията в концепцията за Трансевропейските транспортни мрежи, както и основните източници на финансиране. Отделено е специално внимание на ключовите транспортни проекти в рамките на TEN-T мрежата в обхвата на Балканските страни, които са едни от възможните инструменти за интегриране на транспортните им системи и фактор за по-добро социално-икономическо и политическо развитие на този проблемен регион на Европа.

Ключови думи: Трансевропейски транспортни мрежи (TEN-T), Балкански регион, интеграция на транспортните мрежи.

В научната литература отдавна е доказана пряката зависимост между степента на икономическото развитие на дадена държава/регион и изграждането и функционирането на ефективна транспортна система. Значителното разширяване на Европейския съюз като пространствен обхват, настъпилите сериозни промени в информационните и транспортните технологии, новите глобални предизвикателства и заплахи изправиха Съюзът пред осъзнаването на необходимостта от провеждането на наднационална политика в транспортния сектор и постоянната еволюция на концепцията за Трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T). По-късното присъединяване на някои Балкански страни към ЕС, както и спецификата на развитие на националните им транспортни системи поставят важни и актуални въпроси за бъдещо развитие на Трансевропейските транспортни мрежи, както и тяхната роля за определянето на приоритетни коридори с национално и европейско значение, диференцираната подкрепа за развитие на определени видове транспорт, източници на финансиране и т.н., които ще определят усъвършенстването и функционирането на интегрирана и единна транспортна мрежа в европейското пространство (и в частност в Балканския регион).

Така целта на настоящия доклад е да анализира влиянието на Трансевропейските транспортни мрежи върху развитието на интеграционните процеси в транспортната инфраструктура на Балканите. Основните задачи, които следва да бъдат разрешени са:

- Изясняване на основни особености и еволюцията на концепцията на ЕС за Трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T).
- Анализ на особеностите и проблемите в приоритетните проекти в рамките на Трансевропейските транспортни мрежи, които са отговорни за задълбочаване на интеграцията на транспортната инфраструктура в Балканския регион.

Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) играе ключова роля за осигуряването на свободното движение на пътници и товари в рамките на Европейския съюз (ЕС-28). Тази мрежа включва всички видове транспорт (шосейни и жп трасета, вътрешни водни пътища, речни и морски пристанища, летища и важни сухопътни терминали за товарни превози) и осъществява пътническите и товарните превози на Съюза, както е отговорна и за връзките със съседните държави (ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm).

Идеята за създаването на TEN-T мрежите се появява в края на 80-те години на XX в. във връзка със създаването на единен (общ) пазар на ЕС. Правната основа за изграждането на TEN-T мрежите е поставена в глава XV от договора за създаване на Европейски съюз. Интегрираните транспортни системи на страните-членки на ЕС се приемат като ключов елемент за създаването и функционирането на общ пазар и за засилване на икономическата и социална кохезия. Основите на TEN-T мрежата се поставят през 1990 г., когато Европейската комисия приема първия план за действие свързан с Трансевропейските мрежи (транспорт, енергетика и телекомуникации). В рамките на 90-те години на XX в. се поставят основните жалони за бъдещото развитие на мрежите – включват се в договора от Маастрихт (юридическа легитимация), предлагат се първите 14 приоритетни проекта, приемат се финансовите инструменти, регулации и насоки за развитие на TEN-T. След 2000 г. настъпват важни изменения в концепцията за Трансевропейските транспортни мрежи - през 2001 г. към TEN-T мрежата се включва и развитието на пристанищна инфраструктура (морски и речни пристанища, комбиниран

терминали за обработка на товари), през 2004 г. са приети нови (ревизирани) насоки и финансови регулации (вкл. висока ставка на финансиране до 20 %) и разширяване на броя на приоритетните проекти – от 14 на 30. През 2005 г. Европейската комисия съставя група на високо равнище, която да разглежда предложенията за свързване на TEN-T мрежата с тази на съседните на Съюза държави. След 2007 г. започват все по-ясно да се извеждат ползите от развитието на Трансевропейските мрежи – формирането на значителна добавена стойност при комбинирането на различни видове инфраструктура (по-рационално използване на пространството, намалени разходи и екологичен натиск), както и възможните синергии между трите типа на Транс-европейски мрежи (транспорт-TEN-T, енергетика - TEN-E, телекомуникации - eTEN). От януари 2014 г. ЕС поставя основите на нова политика в областта на развитие на TEN-T мрежата като най-важните промени са: определянето на „разширена” и „ключова” транспортна мрежа за Съюза, увеличаване на финансовите ресурси и по-активното включване на нови източници на финансиране (като Механизъм за свързване на Европа), доминиране на европейския (наднационален и единен) подход при планиране и финансиране на проектите, удължаване на времевия хоризонт за постигане на интегрирана и мултиmodalна „ключова” транспортна мрежа на Съюза до 2030 г.

До 2013 г. в рамките на TEN-T мрежата и при анализ на инвестициите по видове транспорт ясно изпъква ключовата роля, която се отнежда на развитието на жп транспорта (18 от общо 30 приоритетни проекта), за сметка на намаляващо финансиране на шосейния и въздушния транспорт (двата вида транспорт потребяващи най-голям дял изкопаеми горива и силно замърсяващи околната среда). Развитието на жп транспорта е насочено от една страна към високоскоростните линии, чрез които се търси по-евтин, сигурен, екологично ефективен и бърз пътнически превоз, а от друга - нарастващото значение на товарните и смесените превози - главно жп-морски транспорт. Непроменен остава относителният дял на речния транспорт поради факта, че плавателните реки в Европа са стопански добре усвоени (в рамките на TEN-T мрежата има само два проекта свързани с речен транспорт) и като проблемна се очертава р. Дунав и връзката ѝ с речната система на Западна Европа.

При анализа на финансовите източници за развитие на TEN-T мрежата могат да бъдат изведени следните особености до 2013 г. (табл.1):

- Поради увеличаване на броя на проектите (от 14 на 30), тяхната значимост за икономическото развитие на ЕС и значителното забавяне в първоначалните срокове на изпълнение се наблюдава нарастване на общата сума на финансови средства (почти 3, 6 пъти).
- въпреки почти четирикратното увеличение на бюджета на самата TEN-T програма тя съставлява едва 2 % от общото финансиране като основната част от средствата е предвидена за изграждане на трансграничните връзки на транспортните мрежи на страните-членки в ЕС.
- наблюдава се сравнително стабилна финансова подкрепа по линия на ЕФРР през различните програмни периоди (в млрд. евро), но рязко намалява значимостта му като относителен дял от общите разходи – от 6, 9 % през 1993-1999 г. на едва 2, 1 % за 2007-2013 г.
- логично се наблюдава значителен скок в финансирането получено по линия на Кохезионния фонд, особено в периода след 2007 г. (над 4 пъти) поради специфичните цели на фонда, сроковете на изпълнение на отделните проекти и присъединяването на нови държави-членки. При анализа на относителния дял на Кохезионния фонд във финансирането на проектите обаче се наблюдава сравнително стабилна стойност – колебанията са в интервала 6, 6 % - 8, 7 % за разглежданите периоди. На практика се оказва, че един от основните източници на финансиране на редица приоритетни проекти от TEN-T мрежата е Кохезионния фонд, а не финансовите средства по TEN-T бюджет.
- Участието на Европейската инвестиционна банка (чрез заеми) в изграждането на TEN-T мрежата непрекъснато нараства, но отново при сравнение на относителните дялове от общото финансиране на проектите се наблюдава непрекъснат спад – от 24, 6 % за 1993-1999 г. на едва 13, 3 % за 2007-2013 г. Освен това ЕИБ оказва строго диференцирана подкрепа на определени приоритетни проекти от TEN-T мрежата.
- Най-значителният проблем във финансирането на тези важни и скъпи инфраструктурни проекти е постановката, че най-вече отделните държави и частния сектор (както и различните форми на частно-публично партньорство) ще осигурят основните средства за изграждане на транспортните връзки – ангажираността за разглеждания период нараства от 58, 8 % (за 1993-1999 г.) на 73, 9 % за 2007-2013 г. За съжаление, последващите мониторингови доклади за прогреса в развитието на TEN-T мрежата показват, че особено в случаите на по-големи проекти нито държавния бюджет (осреднена стойност на отделните средства за развитие на TEN-T мрежата е 0, 45 % от БВП на държавите-членки на ЕС след 2006 г.), нито частните инвеститори притежават желанието и/или финансовите средства необходими за тези проекти.
- Разпределението на финансовите средства предвиждаше до 2007 г. да бъдат осъществени 31, 82 % от инвестициите, а за периодите 2007-2013 г. и 2014-2020 г. – съответно 37, 90 % и 30, 28 %. Поради забавяне в изпълнението на част от проектите в периода до 2013 г. този баланс е нарушен и доказателства за тази тенденция е удължаване на срока на приключване на редица проекти до 2030 г., както и значителното увеличаване на финансовите средства за проектите по TEN-T мрежата през 2014-2020 г. (почти 4 пъти).

Табл.1. Източници на финансиране на проектите в рамките на TEN-T мрежата

Източници на финансиране	1993-1999 г.		2000-2006 г.		2007-2013 г.	
	в млрд.евро	в %	в млрд.евро	в %	в млрд.евро	в %
TEN-T бюджет	2, 2	2, 0	4, 43	1, 6	8, 01	2, 0
Кохезионен фонд*	8, 3	7, 7	17, 3	6, 1	34, 79	8, 7
Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР)	7, 5	6, 9	8, 6	3, 0	8, 33	2, 1
Европейска инвестиционна банка**	26, 5	24, 6	44, 9	15, 9	53, 0	13, 3
Други източници***	63, 4	58, 8	208, 0	73, 4	294, 21	73, 9
Общо	107, 9	100, 0	283, 26	100, 0	398, 34	100, 0

* включва и Предприсъединителния структурен инструмент (ISPA)

** за периода 1993-1999 г. включва заеми за ЕС-15, а от 2000 г. – ЕС- 24 и ЕС-27

*** финансови средства от държавен бюджет и частни предприемачи и фирми

Съставено

по:

http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2008_key_issues_en.pdf;

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495838/IPOL-TRAN_ET\(2013\)495838_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495838/IPOL-TRAN_ET(2013)495838_EN.pdf)

В периода след 2004 г. общият брой на приоритетни проекти в рамките на TEN-T мрежата нараства на 30 на брой (изключвайки приоритетни проекти 21 „Морски магистрали” и 15 „Система за сателитна навигация „Галилео”) . При прегледа на отделните проекти веднага прави впечатление, че независимо от много по-добре развитата транспортна мрежа на Западна и Централна Европа, основната част от финансирането е отредена за отстраняването на „тесните” места и/или липсващи връзки в транспорта на по-високо развитите и богати държави на ЕС. Друга отличителна особеност на проектите е значителния времеви период предвиден за тяхното пълно завършване – 2013-2030 г.

За съжаление, в рамките на Балканския регион попадат само 6 проекта – това са приоритетни проекти 6, 7, 18, 21, 22 и 29. Необходимо е да поясним специалното място на приоритетен проект (ПП) 21 ”Морски магистрали” (фиг.4). Залагайки на редовни, с голям капацитет за товарни превози, фериботни връзки между ключови пристанища на ЕС ще се подобри ефективността и надеждността на товарния транспорт като се осигури алтернатива на претоварените сухоземни магистрали и ще се преодолеят „тесните места” в транспортната мрежа на Съюза, причинени най-вече от наличието на планински релеф. Одобрени са четири морски магистрали – Балтийска (свързваща Прибалтийските страни с другите държави-членки в Централна и Западна Европа), морска магистрала в Западна Европа (свързваща Испания и Португалия и респ. Атлантическия океан със Северно море), морски магистрали в Югоизточна Европа (свързвайки Адриатическо с Йонийско море и Източното Средиземноморие) и морски магистрали в Югозападна Европа (свързващи страните в Западното Средиземноморие – Испания, Франция и Италия със страните от Източното Средиземноморие и Черно море). Както ясно се вижда, Балканският регион участва в два от посочените морски коридора при това с голяма значимост не само за вътрешните връзки на ЕС, но и за разширяването на контактите му с други важни региони като Северна Африка и Азия. Като основни слабости на този приоритетен проект можем да посочим значителният брой държави включени в посочените морски коридори и сравнително късното стартиране (през 2007 г.) на първоначалните предложения с конкретни проекти за транспортно сътрудничество и развитие в посочените морски басейни (TEN-T.TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK..., 2011).

Оставащите пет проекта са с обща стойност на планираните разходи 96 093, 94 млн. евро (което съставлява 24, 1 % от общите разходи за TEN-T проекти), но имаме много големи различия във финансовия размер на всеки един от проектите (табл. 2). Повечето проекти са със сравнително далечни хоризонти на цялостно изпълнение (като оценка на постигнатите резултати за програмен период 2000-2007 г. и 2007-2012 г.). Прави обаче впечатление, че размерът на реализираните инвестиции до 2010 г. е много нисък - 35 448, 01 млн. евро или 36, 9 % от общите разходи. Предвидените разходи до края на програмен период 2007-2013 г. също са сравнително малко и съставляват 7 312, 86 млн. евро или 7, 6 % от общото финансиране. Така се очертава неблагоприятната тенденция, че по-голямата част от проектите остават с основно финансиране и евентуално приключване на строителните дейности в програмен период 2014-2020 г. и дори 2030 г. Освен това, в рамките на Балканския регион най-облагодетелстваната страна е Гърция (фигурираща като страна-участничка в 3 от 5 проекта). При анализа на основните финансиращи институции за посочените пет ПП ясно се очертава неблагоприятната тенденция, че основната част от финансирането се получава от Кохезионния или/и ЕФРР фондове (с изключение на ПП 29) и по –значително участие на ЕИБ само в ПП 7 и ПП 22. Неблагоприятна особеност е, че балканските страни получават малка част от финансовите ресурси на TEN-T бюджета по приоритетните проекти в

периода 2007-2013 г. (с изключение на Гърция, основно по линия на ПП 29), (http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/2011_progress%20report_draft_web.pdf).

Приоритетен проект (ПП) 6 „Жп ос Лион-Триест-Дивача/Копер-Дивача-Любляна-Будапеща-границата с Украйна” представлява една от основните транспортни оси с посока запад-изток, на юг от Алпите, в TEN-T мрежата (фиг.1). Общата дължина на жп линията е 1 638 км, от които едва 308 км са завършени (или 18, 8 % към 2011 г.). Най-важният участък на тази транспортна магистрала попада в обхвата на Франция (Лион) и Италия (Торино) и предвижда изграждането на тунел под Алпите с дължина 57 км. Залага се на развитие на високоскоростен жп транспорт (удобен както за пътнически, така и за товарни и комбинирани превози), поради значителната екологична уязвимост на планинските райони в западната част на трасето. Друга задача на този проект е да се осъществи връзка с жп мрежите (и високоскоростните трасета) на Италия и Франция с жп мрежите на Словения и Унгария. Очакваните ползи от завършването на трасето са в следните области: съкращаване на времето за пътуване (при завършване на проекта времето за пътуване между Париж-Милано ще намалее двойно – от шест и половина на три и половина часа); ще се удвои пропускателната способност на коридора и се очаква увеличаване на смесените товарните превози при намаляване на натовареността на шосейната мрежа и по-малко брой товарни камиони, които пътуват през Алпийския регион. Като най-големи проблеми в този ПП в рамките на Балканския регион се очертават: изграждане на нов жп коридор Триест-Дивача, рехабилитация и електрификация на съществуващите жп линии (предимно в словенската част на коридора), както и трансграничен преход Словения-Унгария, негативни обществени нагласи в част от граничните територии и др. (TEN-T.TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK..., 2011).

Приоритетен проект (ПП) 7 „Шосеен път Игуменица/Патра-Атина-София-Будапеща” ще осигури значително подобряване на шосейната мрежа в Югоизточна Европа – от една страна ще свърже главните градове в региона, а от друга – пристанищата на Патра, Игуменица, Пирея, Солун и Констанца с централните части на ЕС (фиг.2). Общата дължина на шосейните трасета е 3 221 км, от които едва 1 816 км са завършени (или 56, 4 % към 2011 г.). Този проект се отличава със значително разширяване на първоначалните трасета, които са се разполагали само на територията на Гърция. Първоначално проектът е предвиждал строителството на магистрали по трасето на Via Egnatia (от Игуменица до Кипи, турско-гръцката граница, с дължина 680 км) и модернизация на съществуващата магистрала Pathe (Патра-Атина-Солун и Евзони, с дължина 800 км) с продължение към Промахон и българската територия. През 2004 г. се приема продължаването на коридора в посока на Централна Европа и Черно море – по трасето на Паневропейски коридор №4 и отклонение на изток – към Букурещ и Констанца. Съществуват и планове за разширяването на магистралата Pathe през Евзони към Скопие (Македония), по трасето на Паневропейски коридор №10 – свързвайки Скопие със Солун. Очакваните ползи от завършването на проекта са в следните области: значително съкращаване на времето за пътнически пътувания (най-вече в Гърция и България), по-бързи транспортни връзки с Централна и Западна Европа, намаляване на пътнотранспортните произшествия, бурно развитие на туризма и търговията в региона (посоченият проект свързва пет пристанища, осем летища и девет други основни пътища), подобряване на транспортните връзки между балканските страни – Гърция, Албания, Македония, България, Румъния и Турция. Като най-големи проблеми в този ПП се очертават: разширяването на важни участъци на автомагистрала „Струма” в България (вкл. екологичните проблеми), построяването и експлоатацията на моста Видин-Калафат, нежеланието на Румъния да инвестира финансови ресурси в рехабилитацията на трасето между Калафат и Надлак (румънско-унгарската граница) за сметка на интензивно строителство по посока връзките между Надлак и Букурещ и Констанца (т.е. връзките Румъния –Унгария), липсата на координация и взаимен интерес между страните-участнички в проекта и др. (http://ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/2008_brochure_tent_t_implementation_priority_projects_progress_report.pdf ; http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/2011_progress%20report_draft_web.pdf)

Приоритетен проект (ПП) 18 „Вътрешна речна ос Рейн/Мозел – Майн - Дунав” е с диагонално направление и свързва Северно море (пристанище Ротердам) с Черно море (пристанище Констанца) използвайки речни артерии и по този начин дава големи възможности за комбинирани превози (фиг. 3). Това е едно от най-дългите трасета в рамките на TEN-T мрежата (с дължина 3 113 км) и преминаващо през държави-членки и страни-нечленуващи в ЕС (при 57, 6 % завършени дейности към 2011 г.). Това определя факта, че в транспортното развитие на този коридор инвестират и редица други инициативи извън TEN-T програмата (напр. по линия на ISPA и Инструмент за предприемаческа помощ). Очакваните ползи от рехабилитацията на речния път Рейн-Майн-Дунав са в следните области: пренасочване и увеличаване на товарните превози при използването на комбиниран транспорт и разтоварване на сухопътните алтернативи; намаляване на транспортните разходи използвайки естествения речен транспорт (с около 20-30 %); ефективното използване на тази речна магистрала ще спомогне за по-успешната интеграция на новите страни-членки на ЕС, както ще развие и по-добри транспортни и икономически връзки с другите дунавски държави (потенциални кандидати за членство в ЕС); ще спомогне за по-интензивното социално и икономическо сближаване, както и създаването на нови работни места в страните по трасето на коридора; очаква се чрез различните строително-укрепващи дейности по течението на р. Дунав да са намали значително риска от наводнения и др. Като най-значими проблеми в този ПП се очертават тези в горното и средното му течение (в Германия, Белгия и Унгария), а за Балканския регион – подобряване на условията за корабоплаване в румънската и българската част на р. Дунав, усъвършенстване и хармонизация на услугите свързани с наблюдението на речното ниво и трафика по този коридор и др. (TEN-T.TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK..., 2011).

Приоритетен проект (ПП) 22 „Жп линия Атина-София-Будапеща-Виена-Прага-Нюрнберг/Дрезден” представлява гръбнакът на жп мрежата в Източна Европа свързвайки пристанищата Пирея, Солун и Констанца с централните

територии на разширяващия се ЕС (фиг.6). Този проект има много важна допълваща роля към приоритетен проект 7 „Шосеен път Игуменица/Патра-Атина-София-Будапеща” (шосейна магистрала) и проект 23 „Жп линия Гданск-Варшава-Бърно/Братислава-Виена” (осигурявайки връзките между Балтийско, Егейско и Черно море). Чрез реконструкцията и строителството на жп линии по този коридор ще се подобри свързаността между жп мрежите на участващите държави при спазването на единни стандарти – удвоена, електрифицирана жп линия с максимална скорост 160-200 км/ч. Общата дължина на жп линиите е 3 793 км, от които едва 1 492 км са завършени (или 39, 3 % към 2011 г.). Очакваните ползи от завършването на ПП 22 са в няколко посоки: прогнозира се значително нарастване на превозите по трасето (особено в неговата северна половина – между 25 до 50 %) и засилване на търговския обмен; ще се увеличи пропускателната способност на жп мрежата, особено при товарния транспорт; ще се намалят транспортните разходи и продължителността на пътническите превози (при завършване на трасето пътуването между Берлин и Прага ще отнема 3 часа, а Прага-Виена – 3, 5 часа); ще се подобри свързаността и оттам достъпността на гръцката жп мрежа с тези на другите страни-членки и др. По трасето на този ПП се очертават поредица от проблемни участъци: редица „тесни” места в трасето попадат в Румъния и България и са с късни срокове на изпълнение 2013-2020 г., липса на координация в действията на страните-участнички, конфликт между целите на ПП 22 и националните интереси (най-вече важи за България и Румъния) и др. (http://ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/2008_brochure_tent_t_implementation_priority_projects_progress_report.pdf)

Табл. 2. Основни параметри на приоритетни проекти от TEN-T мрежи на Балканите за периода до 2013 г.

Приоритетен проект (ПП)	Държави-членки на ЕС, участващи в ПП	Краен срок за приключване на проекта	Общи разходи (в млн.евро)	Общи инвестиции до 2010 г. (в млн.евро)	Общи разходи 2011-2013 г. (в млн.евро)	Оставащи инвестиции след 2014 г. (в млн.евро)
ПП 6 - жп линия Лион-Гриест-Дивача/Копер-Дивача-Любляна-Будапеща-границата с Украйна	Франция Унгария Италия Словения	2030	55 928, 59	11 837, 97	4 233, 88	39 856, 74
ПП 7 – шосеен път Игуменица/Патра – Атина-София-Будапеща	България Гърция Румъния Унгария	2020	19 221, 79	18 295, 06	543, 72	383, 00
ПП 18 – вътрешен речна ос Рейн/Мозел-Майн-Дунав	Австрия Белгия България Германия Унгария Нидерландия Румъния Словакия	2022	2 441, 98	550, 69	478, 87	1 412, 41
ПП 22 – жп линия Атина-София-Будапеща-Виена-Прага-Нюрнберг/Дрезден	Австрия България Чехия Германия Гърция Унгария Румъния	2030	14 335, 23	4 701, 27	2 000, 06	7 633, 89
ПП 29 – жп линия в обхвата на Йонийски/Адриатически интермодален коридор	Гърция	2020	4 166, 35	63, 02	56, 33	4 047, 00

Съставено по: TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK. Implementation of the Priority Projects. November 2011, European Commission, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2011; ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/2008_brochure_tent_t_implementation_priority_projects_progress_report.pdf; http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/PP_report_low_FINAL.pdf

Приоритетен проект 29 „Жп линия в обхвата на Йонийски/Адриатически интермодален коридор” попада изцяло в територията на Гърция (при проектна дължина 598 км и 0 % завършени дейности към 2011 г.). Предвижда се изграждането на две жп линии, които да разгърнат потенциала на Гърция като държава на кръстопът между три континента (Европа, Азия и Африка), както и извличането на максимални ползи от пресичането на три Паневропейски коридора на нейната територия – 4, 9 и 10 (фиг.5). Освен това изграждането на тези жп линии ще увеличи значимостта на смесените превози не само за Гърция, но и за нейните съседи като Македония, България и Турция. Общата дължина на жп

трасето е разделена на две отсечки: едната жп линия (Игуменица-Йонина-Каламбака-Кочани) свързва Адриатическо море със Солун, Волос, Александруполис и Атина (т.е. Източното Средиземноморие). Втората отсечка (Йонина-Антирио-Патра-Каламата) свързва четири големи гръцки пристанища по Адриатическо-Йонийското крайбрежие с възможност за лесна транспортна връзка с Коринт и Атина (с Пирея). Очакваните ползи от завършването на ПП 29 са в няколко посоки: ще се разшири значително значимостта на жп мрежата в Северна Гърция и ще се увеличи нейното значение за осъществяване на смесени превози (морски-жп транспорт); ще се подобрят жп връзките на Гърция с нейните съседи на север и изток и така ще се подобри периферното положение на Гърция в ЕС; с успешното приключване на този проект се очаква улесняване и вероятно увеличаване на товарните превози от другите държави-членки на Съюза към Азия и Африка; ще се подпомогне успешното развитие на приоритетен проект 21 "Морски магистрали" и др. Основният проблем в този проект е нежеланието на Гърция да развива тези проекти в близко бъдеще, поради което те трудно получават национално финансиране и са отлагани във времето (за програмен период след 2013 г.) предимно поради нерешени политически и етнически спорове с нейните съседи (TEN-T.TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK..., 2011).

В новия програмен период (2014-2020 г.) поради редица сериозни проблеми в развитието на Трансевропейските коридори ЕС променя коренно своето виждане и политика в тази област (към началото на 2013 г. са завършени едва 53 % от общата дължина на 30-те приоритетни проекти), (ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/PP_report_low_FINAL.pdf). Съвременната TEN-T мрежа се състои вече от два вида мрежи (които включват като съставна своя част 30-те по-стари приоритетни проекта в периода 2007-2013 г.):

- „разширена” мрежа ("comprehensive network"), която представлява мултимодална транспортна мрежа с относително висока гъстота, която осигурява достъпност до всички европейски региони и така подпомага икономическото, социално и териториалното им развитие, както и мобилността на населението (с дължина на жп линиите - 138 072 км, шосейни пътища – 136 706 км и вътрешни водни пътища – 23 506 км).
- „ключова мрежа” ("core network") – част от „разширената мрежа”, която има стратегическо значение за главните европейски и международни транспортни потоци. Определянето на този тип мрежа е постигнато след широки обществени консултации между страните-членки и другите заинтересовани страни и е определена от Европейската комисия по единна (европейска/наднационална) методология (с дължина на жп линиите - 50 762 км, шосейни пътища – 34 401 км и вътрешни водни пътища – 12 880 км). „Ключовата” мрежа се състои от 9 коридора (които свързват Северна с Южна Европа, Западна с Източна Европа и важни диагонални пътища през континента), към които е насочена основната финансова помощ на ЕС предимно по линия на Механизъм за свързване на Европа (фиг.7), (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm;http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/bg/FTU_5.8.1.pdf)

Други важни елементи на „новата” транспортна политика на ЕС е акцента, който се поставя не само върху развитието на единна и добре интегрирана мултимодална транспортна мрежа в страните-членки, но и усилено развитие на морските пристанища и летища, чрез които да се осъществява ефективно и бързо външната търговия на Съюза. Специално внимание се отделя и на транспортното развитие на ключови градски центрове в ЕС, които са основните генератори на икономически растеж и заетост. Друга важна особеност е значителното увеличаване на размера на финансовите средства предвидени за развитие на транспортната инфраструктура в Съюза – 26, 8 млрд. евро бюджет за TEN-T мрежата (<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/studies/doc/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t-summary-note.pdf>).

През територията на балканските страни преминават 4 ключови коридора, които са: 1. Ориент/Източно Средиземноморие – преминава през територията на Румъния, България и Гърция и включва предходните приоритетни проекти 7, 22 и 29; 2. Рейнско-Дунавски – преминава през територията на България, Хърватия и Румъния и включва предходния приоритетен проект 18; 3. Балтийско-Адриатически - преминава през територията на Словения и обхваща голямата част от трасето на приоритетен проект 6; 4. Средиземноморски – преминава през територията на Словения и Хърватия и за Словения отново дублира трасето на приоритетен проект 6 (фиг. 7). При прегледа на трасетата и проектите по отделните ключови коридори прави впечатление, че независимо от много по-добре развитата транспортна мрежа на Западна и Централна Европа, основната част от финансирането е отредена отново за отстраняването на „тесните” места и/или липсващи връзки в транспорта на по-високо развитите и богати държави на ЕС. По същество настоящата коридорна (наднационална) идея за развитие на транспорта в ЕС стимулира в слаба степен ефективната интеграция на транспортните системи на балканските страни, тъй като предлага по една основна магистрала в държава, която при това обслужва европейския трафик на пътници и товари и в много по-малка степен балканската търговия и сътрудничество. Друга отличителна особеност на проектите в Балканския регион е значителния времеви период предвиден за тяхното пълно завършване – 2020-2030 г.

По трасето на ключов коридор Ориент/Източно Средиземноморие в Балканския регион попадат пътищата: Арад-Тимишоара-Крайова-Калафат-Видин-София; София-Пловдив-Бургас; Пловдив-Свиленград-българо-турската граница; София-Солун-Атина-Пирея; Атина-Пирея-Игуменица; Солун/Палайофарсалос-Игуменица; Пирея/Палайофарсалос-Игуменица; Пирея-Ираклион-връзки с пристанищата на о. Кипър. В рамките на програмния период 2014-2020 г. се очертават следните по-важни проблеми за ефективното функциониране на този коридор на територията на балканските страни:

- нуждата от изграждане на значителни участъци с удвоени жп линии в България, Румъния и Гърция по линия на посочените трасета; невъзможността за прилагане на общоприетите европейски стандарти за достигане на средна скорост на влаковете (160 км/ч за пътнически и 100 км/ч за товарни превози), тяхната дължина (до 700 м), различен вид на горивото (електричество и дизел) и волтаж на електрическата тяга и др.;
- по отношение на вътрешните водни линии (р. Дунав) проблемите са обект на изследване от Рейнско-Дунавския ключов коридор;
- при морския транспорт важните пристанища са локализиран предимно в Гърция (Пирея, Игуменица, Ираклион, Солун, Патра) и в България – Бургас и основните проблеми, пред които са изправени са: липсата на ефективна връзка морски-жп транспорт за повечето пристанища, достигната горна граница на капацитет за обработка на товари в Бургас, Патрас, Игуменица, Ираклион; липсата на изградени мощности за обработка на втечен природен газ в посочените пристанища и др.
- Шосейната мрежа по коридора се отличава с добро качество - 82 % от шосейната мрежа е категоризирана като магистрала или първокласен път. Проблемните шосейни участъци с по-ниска категория са концентрирани в Румъния и България и в много по-малка степен в Гърция. Характеристиките на шосейния транспорт по този коридор се отличават с най-благоприятни показатели и оценки спрямо другите видове транспорт като проблемни области се очертават броят и разпределението на местата за почивка по магистралите (в България, Румъния и Гърция) и въвеждането на ефективна електронна система за плащане на такси (липсва в Румъния, България и Гърция).
- При развитието на въздушния транспорт в Румъния, България и Гърция се очертават следните проблеми: все още малък размер на използваните еко-горива във въздушния транспорт на трите страни и съответната инфраструктура в главните летища, свързване на летищата с жп мрежата на страната и най-вече с бъдещото разширяване на мрежата от високоскоростни влакове в ЕС и др. (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm).

Ключов европейски коридор Рейн-Дунав, който свързва Западна и Централна Европа с Черно море, в обхвата на Балканския регион обхваща територията на Румъния (сухоземен и речен транспорт и комбинирани превози с морски транспорт), Хърватия (речен транспорт) и България (речен транспорт по р. Дунав). Значителен проблем в бъдещето ефективно използване на този коридор е успешното му свързване с транспортната мрежа на Западните Балкани по линия на програмите на Транспортната обсерватория за Югоизточна Европа (SEETO). Взимайки под внимание географските характеристики на коридора ЕС залага на развитието на жп транспорт (предимно високоскоростни влакове) и комбинирането му с речен и морски транспорт. Основните проблеми свързани с бъдещото развитие на коридора са преодоляване на „тесните“ места при развитието на жп мрежата на Румъния (рехабилитация на жп линии Арад-Брашов-Букурещ-Констанца и Арад-Тимишоара-Крайова-Букурещ-Констанца с цел преминаване и на високоскоростни влакове) и трансграничните жп връзки с България. Другата група проблеми са свързани с използването на р. Дунав като основна речна артерия (както и канала Дунав-Черно море) – свързани с регулиране на дълбочина и ниво на реката, екологични проблеми с трансграничен характер, рехабилитация и модернизация на пристанищна инфраструктура (Русе, Видин, Констанца, Галац, Гюргево, Черна вода, Сулина) и осигуряването на възможности за мултимодален транспорт в хинтерланда им, системи за наблюдение и контрол, както и вид и качество на услугите предлагани от речния транспорт, изграждането на терминали за използването на екологични горива (като втечен газ) и др. С присъединяването на Хърватия през 2013 г. в ЕС като важни бъдещи проекти се очертават модернизацията на пристанището Славонски брод и по-ефективното използване на р. Сава като воден път. (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/rhine-alp_en.htm; http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/hr_en.pdf)

Ключов европейски коридор Балтийско море-Адриатическо море е един от най-важните сухоземни транспортни оси за ЕС, но от Балканските страни в неговия обхват попада само Словения. Основното трасе в страната преминава през Грац (Австрия)-Марибор-Любляна-Копер-Триест (Италия). Тъй като основните видове транспорт са шосейния и железопътния проблемите са свързани с: удвояване на жп участъци от основното трасе и изграждане на нови високоскоростни линии (Дивача-Копер, Дивача-Любляна), изграждането на мултимодални трансгранични транспортни преходи с Австрия и Италия (но с далечен хоризонт за изпълнение 2020-2030 г.), разширяване и модернизация на пристанищната инфраструктура на Копер (вкл. подорбяване на услугите свързани с морски транспорт и граничен контрол). Интеграционното значение на Балтийско-Адриатическия ключов коридор ще нарасне в бъдеще при успешно сътрудничество с друг важен транспортен проект – Транспортна ос Югоизточна Европа (SETA). (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/bal-adr_en.htm)

Ключов европейски коридор Средиземноморие свързва Иберийския полуостров с Централна и Източна Европа като следва крайбрежието на Южна Европа и залага предимно на развитието на сухопътния транспорт. В рамките на този коридор попадат две балкански страни – Словения и Хърватия като за Словения има значително припокриване с трасето на Балтийско-Адриатическия коридор. За Словения по-важните проблеми са свързани с изграждане на трансграничните сухопътни преходи към Италия (Триест) и Хърватия (връзката Любляна-Загреб), изграждането на жп (Дивача-Любляна) и шосейни (Дивача-Копер) връзки и модернизация на столичния транспортен възел, а за Хърватия - изграждането на нова и удвояването на жп линията свързваща Риека със Загреб и Будапеща (Унгария), сериозна модернизация на пристанището в



Риска (остаряла пристанищна инфраструктура, недостатъчна складова площ и др.), (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/med_en.htm).

Какви обобщения и изводи могат да бъдат изведени от досега направения анализ? На първо място, че въпреки постигнатите успехи в интеграцията на транспортните мрежи на страните-членки на ЕС (независимо дали използваме концепцията за приоритетен проект или „ключова” и „разширена” мрежа) не можем да говорим за ефективно интегрирана мултиmodalна транспортна мрежа, която да обслужва както вътрешните потоци на Съюза, така и неговите връзки с другите региони на света. Причините за това съвременно неблагоприятно състояние на транспорта в ЕС са с комплексен характер: природно-географски (строителството на тунели и мостове и досега силно оскъпява и забавя големите проекти, разпокъсаното географско пространство на ЕС в Югоизточна Европа на страни-членки и кандидат-членки), политически (все още силния антагонизъм и недобросъседски отношения между някои членки на ЕС, особено балканските страни; късното синхронизиране на редица инициативи и програми в самия ЕС, както и такива между него и страните кандидат-членки), финансови (независимо от нарастващото количество финансови средства отпуснати по различни програми и фондове за транспорта в ЕС все още в изграждането на интегрираната транспортна мрежа се разчита значително на националните бюджети и публично-частното партньорство), икономически (Втората световна икономическа криза, както и сериозните социално-политически последици за Европа от военните действия в Близкия и Среден Изток водят до забавяне на осъществяването на редица проекти, както и налагащия се принцип на подкрепа на силните региони, за да се стимулира икономически растеж в Съюза).

Това са и причините ЕС да е силно загрижен и да промени основно концепцията за Трансевропейските мрежи през новия програмен период (2014-2020 г.), тъй като от направените изследвания ясно се открояват значителните загуби на БВП и заетост в ЕС от неизпълнението на посочените девет ключови проекти в срок, както и негативното влияние на липсващите трансгранични преходи и приложението на нови технологии в транспорта (за всяко едно инвестирано евро в изграждането на трансграничен транспортен преход или прилагането на нови технологии в транспорта се генерират 17-18 нови евро като част от БВП на страната/Съюза), (<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/studies/doc/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t-summary-note.pdf>). За балканските страни-членки на ЕС перспективите са доста несигурни – изградените ключови коридори обслужват предимно интересите на богатите страни на ЕС и в много по-малка степен балканската интеграция, липсват достатъчни по обем собствени (публични или частни) финансови ресурси за осъществяване и/или съфинансиране на транспортните проекти, наслоените политически, етнически и исторически конфликти и наличието на редица държави със сериозни проблеми в развитието си (Босна и Херцеговина, Косово, Гърция, Македония) силно затруднява осъществяването на важните и необходими проекти в областта на транспортната интеграция, които биха помогнали на Балканите най-накрая да се превърнат в мирен и проспериращ регион.

Литература

- TEN-T. TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK. Implementation of the Priority Projects. November 2011, European Commission, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2011
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/med_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/bal-adr_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/rhine-alp_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/hr_en.pdf
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm
<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/studies/doc/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t-summary-note.pdf>
http://ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/2008_brochure_tent_t_implementation_priority_projects_progress_report.pdf
http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/bg/FTU_5.8.1.pdf
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/PP_report_low_FINAL.pdf
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/2011_progress%20report_draft_web.pdf
http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2008_key_issues_en.pdf
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495838/IPOL-TRAN_ET\(2013\)495838_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495838/IPOL-TRAN_ET(2013)495838_EN.pdf)

Приложения

Фиг. 1. Приоритетен коридор (проект) 6 от TEN-T мрежата



Източник:

<http://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project/priority-project-6>

Фиг. 2. Приоритетен коридор (проект) 7 от TEN-T мрежата



Източник: <http://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project/priority-project-7>

Фиг. 3. Приоритетен коридор (проект) 18 от TEN-T мрежата



Източник: <http://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/project/priority-project-21>

Фиг. 4. Приоритетен коридор (проект) 21 от TEN-T мрежата



Източник: <http://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project/priority-project-18>

Фиг. 5. Приоритетен коридор (проект) 29 от TEN-T мрежата



Източник: <http://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project/priority-project-29>

Фиг. 6. Приоритетен коридор (проект) 22 от TEN-T мрежата



Източник: <http://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project/priority-project-22>

Фиг. 7. Ключови коридори на TEN-T мрежата преминаващи през Балканския регион



Съставено по: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>