

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА



**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
“ТРАНСПОРТ” 2007-2013
(СЕКТОРНА)**

**ДИРЕКЦИЯ КООРДИНАЦИЯ НА ПРОГРАМИ И ПРОЕКТИ – УПРАВЛЯВАЩ
ОРГАН НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ 2007-2013**

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРЕДГОВОР	5
I – ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	7
ВЪВЕДЕНИЕ	7
1. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ	19
1.1. Инфраструктура	23
<i>1.1.1. Описание</i>	23
<i>1.1.1.1. Технически параметри</i>	23
<i>1.1.1.2 Железопътна мрежа</i>	24
<i>1.1.2. Оценка</i>	24
1.2. Пътнически транспорт	25
<i>1.2.1. Социално-икономически фактори</i>	25
<i>1.2.2. Оценка</i>	25
1.3. Товарен транспорт	26
<i>1.3.1. Социално-икономически фактори</i>	26
<i>1.3.2. Оценка</i>	26
1.4. Безопасност и сигурност на транспорта	27
1.5. Опазване на околната среда	27
1.6. Оператори	28
1.7. Заключителна оценка на железопътната инфраструктура и текущо състояние на железопътния транспорт	28
1.8. Насоки за подобряването на железопътната инфраструктура и развитие на железопътните транспортни услуги	28
<i>1.8.1. Общи цели, завършени и текущи политики за подобряване на железопътната инфраструктура</i>	28
<i>1.8.2. Насоки за развитие на железопътните транспортни услуги.</i>	35
<i>1.8.2.1. Стратегия за развитие на пътническите услуги</i>	35
<i>1.8.2.2. Подобрене на подвижния състав</i>	36
<i>1.8.2.3. Социална политика</i>	36
<i>1.8.2.4. Стратегия за развитието на товарните транспортни услуги</i>	36
2. ПЪТЕН ТРАНСПОРТ	38
2.1 Инфраструктура	38
<i>2.1.1 Оценка на пътната инфраструктурна мрежа</i>	38
<i>2.1.2 Насоки за подобряване на пътната инфраструктурна мрежа</i>	43
2.2 Пътнически транспорт	47
<i>2.2.1 Вътрешен пътнически транспорт</i>	47
<i>2.2.2 Международен пътнически транспорт</i>	48
2.3 Товарен транспорт	49
<i>2.3.1 Вътрешен товарен транспорт</i>	49
<i>2.3.2 Международен товарен транспорт</i>	49
<i>2.3.3 Транзитен транспорт</i>	50
2.4 Безопасност и сигурност на транспорта	51
2.5 Опазване на околната среда	52
2.6 Оператори	54
2.7 Оценка на пътните транспортни сектори	54

ОП „Транспорт” 2007 – 2013 г.	
2.8 Насоки за развитието на сектор пътен транспорт	55
3. ВОДЕН ТРАНСПОРТ	58
3.1 Инфраструктура	58
3.1.1 Пристанищна инфраструктура	58
3.1.2. Съоръжения за укрепване коритото на река Дунав	59
3.2. Пътнически услуги и превоз на товари	60
3.3 Транспортна безопасност и опазване на околната среда	61
3.4 Оператори	62
3.5 Заключения	62
3.5.1 Заключителна оценка на инфраструктурата и текущо състояние на водния транспорт	63
3.5.2 Тенденции за развитие на инфраструктурата и на водния транспорт	63
4. ИНТЕРМОДАЛНА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА	63
4.1. Интермодален товарен транспорт	63
4.1.1. Инфраструктура	63
4.1.1.1. Железопътни връзки	64
4.1.1.2. Интермодални възли	64
4.1.2. Комбинирани транспортни услуги	65
4.1.2.1. Комбинирани транспортни услуги на територията на страната	65
4.1.2.2. Международен комбиниран транспорт	65
4.1.3. Безопасност и сигурност на транспорта	66
4.1.4. Опазване на околната среда	67
4.1.5. Заключителна оценка на интермодалната система	67
4.1.6. Насоки за развитие на интермодалната инфраструктура и текущо състояние на комбинирания транспорт	67
4.1.6.1. Глобална стратегия	67
4.1.6.2. Подобрене на инфраструктурата	68
4.1.6.3. Оператори	70
4.1.6.4. Товарни селища	70
4.1.6.4.1. Концепция и възможности	70
4.1.6.4.2. Финансиране	71
4.2. Интермодален пътнически транспорт	71
4.2.1. Текущо състояние на обществената градска транспортна система	72
4.2.1.1. Оператори	72
4.2.1.2. Оценка	72
4.2.2. Насоки за развитие на устойчив градски транспорт	73
5. АНАЛИЗ НА СИЛНИТЕ И СЛАБИ СТРАНИ, БЛАГОПРИЯТНИТЕ ВЪЗМОЖНОСТИ И ЗАПЛАХИТЕ	78
II СТРАТЕГИЯ	83
III – ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТНИ ОСИ	86
6. ОБЩА И СПЕЦИФИЧНИ ЦЕЛИ	87
ОБЩА ЦЕЛ	87
СПЕЦИФИЧНИ ЦЕЛИ	88
7. ПРИОРИТЕТНИ ОСИ	89
ПРИОРИТЕТНИ ОСИ 2007-2013г.	89
8. КОХЕРЕНТНОСТ С ПОЛИТИКИТЕ НА ЕС	121
8.1. Лисабонска стратегия	121
8.2. Кохерентност с транспортната политика на ЕС	121
8.2.1 Основни цели на транспортната политика на ЕС, дефинирани в Бялата книга “Европейска транспортна политика до 2010 г.”	121
8.2.2 Ключови области в програмирането и цели на транспортната политика на ЕС	123

ОП „Транспорт” 2007 – 2013 г.	
8.3. Конкурентна политика и държавна помощ	124
8.4. Обществени поръчки	125
8.5. Опазване на околната среда и устойчиво развитие	127
8.6. Равни възможности	129
8.7. Прилагане на принципа за партньорство	129
9. ПРОГРАМНИ ИНДИКАТОРИ	130
10. ФИНАНСОВ ПЛАН 2007-2013 г.	136
10.1. Финансови източници	136
10.2. Финансов принос от фондовете на ЕС и националното съфинансиране 2007-2013 г.	136
10.3. Разпределение на средствата от фондовете на ЕС и националното съфинансиране по приоритетни оси за периода 2007-2013 (в млн. евро)	138
10.4. Финансов план за СОП „Транспорт” по години и по приоритетни оси по текущи цени (в млн. евро)	140
11.1. Индикативен списък от големи проекти	145
11.2. Приоритизиране на проекти	149
11.3. Управление на големите проекти	150
IV ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА ЗА ПРИЛАГАНЕ НА СОПТ	151
12. ИНСТИТУЦИИ, АНГАЖИРАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОГРАМАТА	151
12.1 Централно координационно звено (ЦКЗ)	151
12.2 Управляващ орган(УО)	153
12.3. Междинни звена	155
12.4. Бенефициенти	155
12.5. Комитети за наблюдение	155
12.6. Одитиращ орган	155
12.7. Сертифициращ орган (СО)	157
12.8. Орган за оценка на съответствието	157
13. ФИНАНСОВО УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛ	157
13.1. Процедури за мобилизация и циркулиране на финансовите потоци	157
13.2. Информационна система за управление	164
14. КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ	165
15. ОЦЕНКА НА ПРОГРАМАТА	167
16. ИНФОРМАЦИЯ, КОМУНИКАЦИЯ И ПУБЛИЧНОСТ	169
16.1. Въведение	169
16.2. Изисквания	170
16.3. Комуникационен план	171
16.4. Индикативен бюджет	172
16.5. Управление и изпълнение	172
16.6. Мониторинг, оценка и докладване	172
16.7. Партньорство и информационни мрежи	173
16.8. Интернет	174
17. ПРЕПОРЪКИ ОТ ПРЕДВАРИТЕЛНАТА ОЦЕНКА НА СОПТ	174
СПИСЪК С ПРИЛОЖЕНИЯ	188

ПРЕДГОВОР

Основните стъпки при подготовката на Оперативна програма „Транспорт” са определени с постановление на Министерски съвет No 171 от август 2002 г., изменено и допълнено от постановление на Министерски съвет No 12 от 19 януари 2004 г.

Съгласно регламент на Съвета (ЕС) № 1083/2006 от 11 юли 2006 г., определящ Основните разпоредби относно Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд и отменящ регламент (ЕС) No 1260/1999, Оперативна програма „Транспорт” е част от Националната стратегическа референтна рамка (НСРР), която на основата на координирана последователност от приоритети, дефинира стратегическото развитие на транспортния сектор за периода 2007 – 2013 г., с цел да постигне целта „Сближаване” на ЕС. Оперативна програма „Транспорт”, наричана по-нататък Секторната оперативна програма „Транспорт” (СОПТ) ще бъде съфинансирана от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие.

Секторната оперативна програма „Транспорт” е изготвена в изпълнение на:

- постановление на Министерски съвет №171/02.08.2002, допълнено и изменено от Постановление на Министерски съвет №12/19.01.2004, засягащо създаването на Координационен съвет за Националния план за развитие/НСРР и процеса на изготвяне на програмни документи, засягащи участието на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на ЕС;
- Регламент на Съвета (ЕС) № 1083/2006 ;
- Глава 21 “Регионална политика и координация на структурни инструменти”.

Изготвяне на Секторна оперативна програма „Транспорт”:

Изготвянето на СОПТ започна през месец октомври 2004 г., в съответствие с принципа на партньорство между ключови министерства, неправителствени организации, организации на работодатели, социално-икономически партньори, академични кръгове, регионални и местни власти, чиито представители са членове на работната група, създадена със заповед на Министъра на транспорта. Координацията на подготовката на СОПТ и нейната съгласуваност с останалите Оперативни програми и Националната и Европейска транспортни политики се извършва от Дирекция Координация на програми и проекти – Управляващ орган на СОПТ в тясно сътрудничество с Агенцията за икономически анализи и прогнози – секретариат на Националния план за развитие. Отделните глави на СОПТ са изготвени, обсъдени и съгласувани с членовете на Работната група по време на единадесет работни сесии.

Основни документи, използвани в процеса на изготвяне на Секторната оперативна програма „Транспорт”:

- Националната стратегическа референтна рамка;
- Бяла книга: “Европейска транспортна политика до 2010 г. – време за решение” и актуализацията и от 2006 г.;
- Доклада от Група I на високо равнище, председателствана от Карел ван Мирт, окт. 2003 г.; и Решение (ЕК) 1692/96 изменено с Решение (ЕК) № 884/2004;
- Докладът от Групата на високо равнище, председателствана от Лойола де Паласио, относно разширяването на основните Транс-европейски транспортни оси към съседните страни и региони, ноември 2005 г. и Комюникето на Комисията от 7 февруари 2007;
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.;
- Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България за периода 2006-2015 г.;

- Десетгодишен план за развитие за НК”ЖИ”, разработен по Проект “Организационно реструктуриране на железницата – развитие на управлението на железопътната инфраструктурна компания” от SYSTRA, CIE Consult, Railplan и Deloitte&Touche, финансиран по програма ФАР за 2002 г.;
- Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в европейската интермодална транспортна мрежа;
- Изследване за подобряване на навигацията по река Дунав в България и Румъния, изготвено от Фредерик Р. Харис В.В., финансирано по програма ФАР, декември 1999 г.;
- Стратегия за развитие на вътрешния воден транспорт, морския транспорт и пристанищата до присъединяването на Република България към Европейския съюз;
- Национална стратегия по програма ИСПА – сектор „Транспорт”;
- Национална стратегия за опазване на околната среда за периода 2000-2006 г.;
- Национална стратегия за опазване на околната среда.

Целта на Секторната оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. е развитието на железопътната, пътната и водна инфраструктура, както и стимулиране развитието на комбиниран транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа за постигне на устойчивост на българската транспортна система.

I – ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ВЪВЕДЕНИЕ

Националната стратегическа референтна рамка на Р България въведе краткосрочна и средносрочна визия за развитието на страната. До 2013 г. Р България трябва да стане държава с по-висок стандарт на живот, основан на устойчив социално-икономически растеж по време на процеса на пълна интеграция в Европейския съюз. За да постигне тази визия, България има две стратегически средносрочни цели:

- Засилване на конкурентоспособността на икономиката с оглед на постигането на висок и устойчив растеж;
- Развитие на човешкия капитал с цел осигуряване на по-висока заетост, доходи и социална интеграция.

Транспортната политика би могла да допринесе за постигането и на двете цели. Подобряването на основната инфраструктура и организацията на устойчива транспортна система, каквато тази Оперативна програма за транспорт предлага, може да засили динамизма на сектора и да предостави по-силна основа за всички човешки дейности.

В съответствие с основните цели на Европейската кохезионна политика, развити със Стратегическите насоки на Общността, Националната стратегическа референтна рамка на България включва комплекс от координирани политики, насочени към растеж, заетост, социално-икономическо, екологично и териториално сближаване.

Специфичните цели на *националната транспортна политика* са насочени към устойчиво развитие на пътната и железопътна транспортна инфраструктура от национално, европейско и трансгранично значение, подобряване на условията за корабоплаване по море и вътрешни водни пътища, интеграция на националната транспортна мрежа в транспортната мрежа на ЕС, постигане на баланс и развитие на връзки между различните видове транспорт.

Постигането на тези цели е предварително условие за устойчив и балансиран дългосрочен икономически растеж. развитието на Транс-европейските транспортни коридори, на територията на Р България, ще повиши пътническите и товарни потоци. развитието на екологично съобразена транспортна инфраструктура и изграждане на обходни маршрути ще допринесе за екологичния баланс и ще подобри качеството на живот в градовете и регионите.

1. Принос на транспортния сектор за териториалната интеграция на Р България в Европейския съюз

От геостратегическа гледна точка, благоприятното географско положение на Р България осигурява отлични условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия, както и със северната и южна част на

Европа. От друга страна, подобряването на транспортните връзки със съседните страни ще доведе до възможности за допълнителни транспортни маршрути и промени, чрез които ще бъде оптимизиран транзитния транспортен трафик.

Европейската транспортна политика, представена в така наречената Бяла книга за „Европейската транспортна политика за 2010 г.: време за решение“, се фокусира върху взаимната зависимост и равнопоставеност между различните видове транспорт и намиране на точния баланс между тях, с цел повишаване на ефективността, конкурентноспособност и по-голямо внимание към изискванията за опазване на околната среда.

Страните-членки на ЕС трябва да покажат общи усилия за подобряване на следните параметри на Европейската транспортна система:

- Развитие на Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T);
- Отклоняване на товари от автомобилен транспорт към железопътния, морски и речен транспорт;
- Развитие на модерен транспорт с цел намаляване броя на частните превозни средства и впоследствие намаляване на емисиите на въглероден оксид;
- Увеличаване размера на частните инвестиции в сектора на обществения транспорт.

Транс-европейска транспортна мрежа

Благоприятното географско положение на страната може да се види ясно в преминаването на пет Общоевропейски коридори през територията на страната: IV, VII, VIII, IX и X.

Петте Общоевропейски транспортни коридори, които преминават през територията на Р България, определени по време на Общите Европейски конференции на транспортните министри в Крит (1994г.) и Хелзинки (1997г.) са:

Общоевропейски транспортен коридор IV

Дрезден / Нюрнберг – Прага – Виена / Братислава – Будапеща – Арад – Букурещ – Констанца / Крайова – София – Солун / Пловдив – Истанбул

Общоевропейски транспортен коридор VII

Река Дунав

Общоевропейски транспортен коридор VIII

Бари / Бриндизи – Дурас/ Влора – Тирана – Кафазан – Скопие – София – Пловдив – Бургас / Варна

+ пътната връзка Орменион – Свиленград – Бургас, осигуряваща връзка с Коридори IV, IX и транс-европейската транспортна мрежа;

+ Бяла / Горна Оряховица – Плевен – София, осигуряваща връзка с Коридори IV и IX;

+ Кафазан – Капстиче / Кристалополиг, осигуряваща връзка с транс-европейската транспортна мрежа

Общоевропейски транспортен коридор IX

Хелзинки – Санкт Петербург – Москва / Псков – Киев – Любасевка – Чисинау – Букурещ – Димитровград – Александрополис

Клон А: Одеса - Любасевка / Разделна

Клон В: Киев – Минск – Вилнюс – Клаипеда / Калининград

Общоевропейски транспортен коридор X

Залцбург – Люблина – Загреб – Белград – Ниш – Скопие – Велес – Солун

Клон А: Грац – Марибор – Загреб

Клон В: Будапеща – Нови сад - Белград

Клон С: Ниш - София (Димитровград – Истанбул през коридор IV)

Клон D: Велес – Прилеп – Битоля – Флорина – Вия Игнация – Игуменица



Този факт е голямо предимство, но същевременно и огромно предизвикателство, тъй като изисква значителен обем годишни инвестиции за подобряване, поддържане и възстановяване на съществуващата инфраструктура, както и за изграждане на липсващите връзки.

Транс-европейска транспортна мрежа

Правната база за Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е установена в Договора на Европейския съюз. Съгласно условията на Глава XV от Договора (членове 154, 155 и 156) Европейският съюз трябва да има за цел стимулиране на развитието на Трансевропейските мрежи като ключов елемент за създаването на **вътрешен пазар** и постигане на **икономическа и социалната кохезия**. Това развитие включва **взаимна връзка и оперативна съвместимост** на националните мрежи, както и осигуряване на достъп до нея.

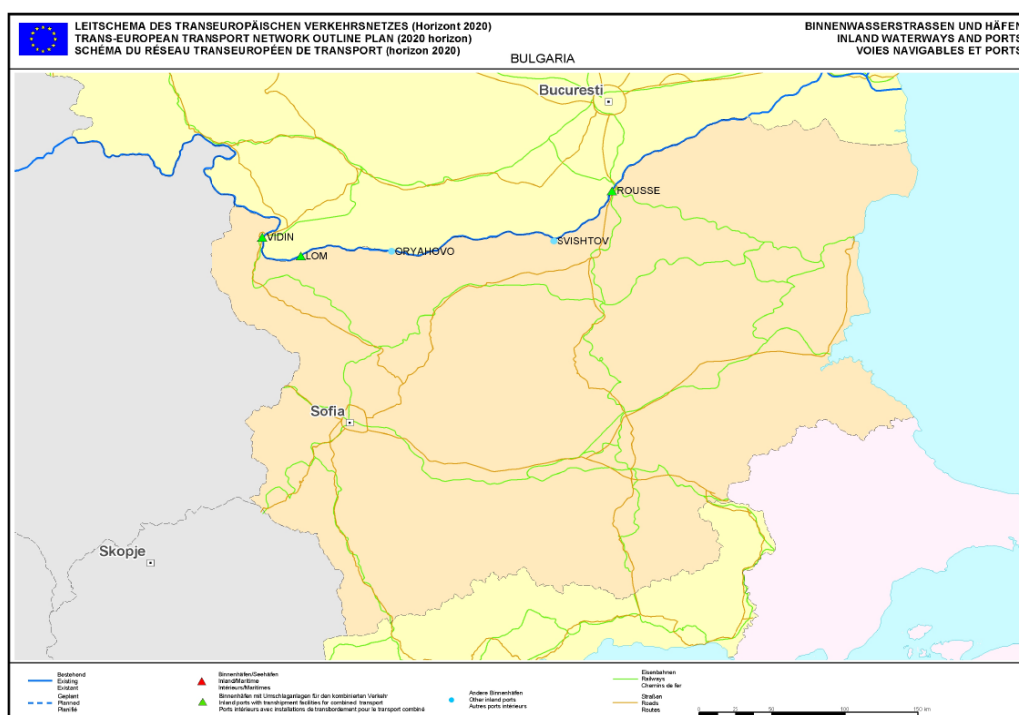
В съответствие с тези основни цели Общността разработи насоки и обща референтна рамка за развитието на мрежата и идентифицира проектите от общ интерес. През юли 1996 г. Европейският парламент и Съвета приеха Решение № 1692/96/ЕС за насоките на Общността за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Те

обхващат пътища, железопътни линии, вътрешноводни пътища, летища, морски и речни пристанища и системи за управление на трафика, които обслужват целия континент, превозват товари на дълги разстояния и спомагат за приобщаване на географските и икономически зони на Съюза.

През април 2004 г. Европейският парламент и Съвета приеха решение № 884/2004/ЕС, което изменя по горе споменатото Решение № 1692/96/ЕС за насоките на Общността за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).

След Присъединяването на РБългария към ЕС коридорите, преминаващи през територията на страната бяха интегрирани в Транс-европейската транспортна мрежа (Решение (ЕК) № 1692/99, изменено с Решение (ЕК) 884/2004).

Карти на Транс-европейската транспортна мрежа на територията на Р България (железопътна, пътна и водна мрежа)





През 2003 г. Група I на високо равнище, председателствана от Карел ван Мирт определя две главни европейски транспортни оси, които преминават през територията на Република България: **Видин – София - Кулата (Коридор IV)** и **река Дунав (Коридор VII)**.

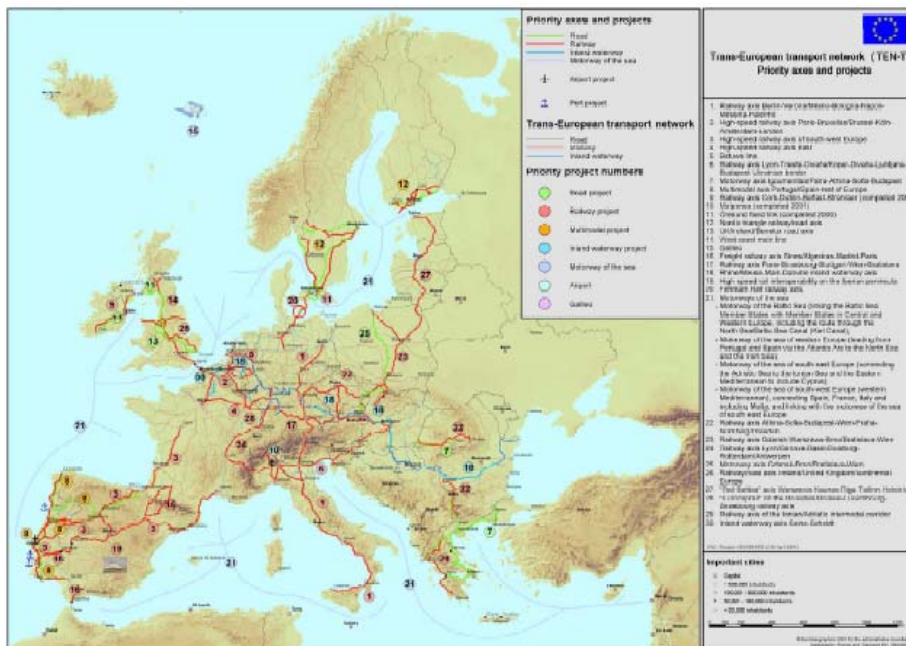
Тези два коридора са част от приоритетните проекти 7, 18 и 22, определени в Решение 1692/96, изменено с Решение № 884/2004, а именно:

Проект № 7 – автомагистрална ос Игуменица/Патра-Атина-София-Будапеща с приоритетен участък в България – София-Кулата.

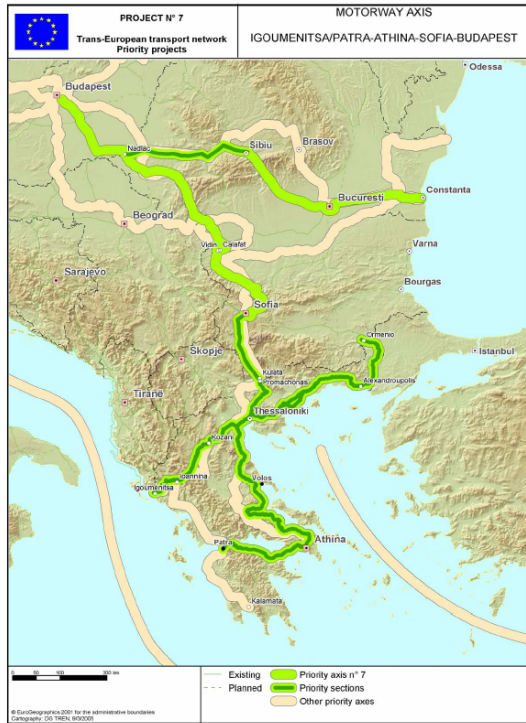
Проект № 18 – вътрешно-водната ос Рейн/Майн-Дунав, с приоритетно направление в България – Българо-Румънския дял на р. Дунав.

Проект №22 – железопътната ос Атина-София-Будапеща-Виена-Прага-Нюрнберг/Дрезден с приоритетен дял в България – София-Кулата.

Общоевропейски транспортен коридор IV е в съответствие с приоритетни проекти 7 и 22 от Транс-европейската транспортна мрежа, Общоевропейски транспортен коридор VII е в съответствие с приоритетен проект 18 от Транс-европейската транспортна мрежа.



Приоритетен проект 7



Проритетен проект 12





В края на 2005 г. Група II на високо равнище, председателствана от г-жа Лойола де Паласио представи доклада за разширяване на главните Транс-европейски транспортни оси към съседните страни и региони. Една от петте идентифицирани в доклада транспортни оси преминава през територията на България – **Югоизточната ос**, която свързва ЕС през Балканите и Турция с Кавказ и Каспийско море, както и с Египет и Червено море. Предвиждат се връзки за достъп към Албания и Македония, Ирак и Персийския залив.

По отношение на Общоевропейските коридори, основните мултимодални връзки на територията на Р България са:

- Транс-европейски транспортен коридор X– клон С, свързващ Белград – Ниш – София и след това през Транс-европейски транспортен коридор IV – Истанбул – TRACECA;
- Транс-европейски транспортен коридор VIII, започващ от италианските пристанища Бари/ Бриндизи и преминаващ през Дурас/Влора – Тирана – Скопие – София – Бургас/Варна;
- Река Дунав – река Сава.

Правилната оценка на приоритетите в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен план е от съществено значение за увеличаване на очакваните ползи. При оценката на тези приоритети е важно да се вземе под внимание както политиката на ЕС за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа (Решение 1692/96, изменено с Решение 884/2004), така и политиките на съседните страни в региона. (Комюнике на ЕК от 7 февруари 2007 г.).

България ще се възползва от изграждането на тези транспортни връзки. Имайки предвид факта, че ЕС ще фокусира своите средства върху развитието на главните оси, както са дефинирани от двете групи на високо равнище, България трябва да фокусира инвестиционната си политика върху изготвянето и реализацията на проекти, разположени по тези главни оси. Осъществяването на основните транспортни проекти значително закъсня и има риск основният трафик да бъде пренасочен през съседните страни

2. Принос на транспортния сектор за заетостта

Заетостта в транспортния сектор е пряко свързана с пазара на труда и това определя социалната роля на сектора.

Транспортният сектор осигурява заетост на 163 072 човека към края на 2003 г. и на 161 971 човека към края на 2004.

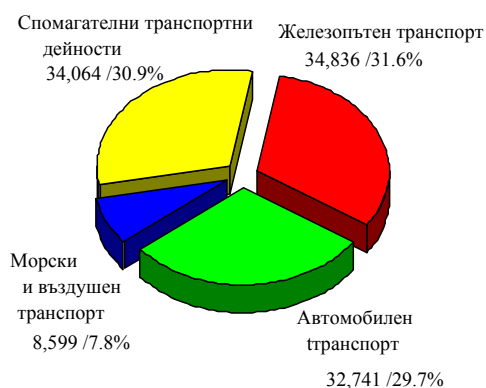
Броят на заетите лица по Кодекса на труда и Закона за държавния служител намалява прогресивно (около 3.5-4.0% средно годишно след 1998 г.) в резултат от методите за оптимизация на дейността и навлизането на частни предприятия в сектора.

В края на 2003 г. дялът на заетите в частния транспортен сектор достига около 61,5 % от общия брой на заетите в транспортния сектор (при 44,9% през 1999 г.).

В края на 2004 г. дялът на заетите в частния транспортен сектор вече достига около 62,4% от общия брой на заетите в транспортния сектор.

Въпреки това, този дял остава значително под средното за страната в частния сектор: 101 067 заети в частния транспортен сектор през 2004 г. в съпоставка с 2 488 915 заети в частния сектор за същата година. Общият брой на заетите в транспортния сектор за 2004 г. е 161 971, а общия брой на заетите за същата година е 3 226 343 (5% от заетите са в транспортния сектор).

Броят на заетите намалява главно в железопътния и въздушния транспорт. От повече от 84 000 заети в железопътния транспорт през 1990, през 2004 г. броят им е намалял на 35 000 души.



Подготовката на средносрочна стратегия за развитие на човешките ресурси в транспортния сектор е важен елемент поради факта, че рализирането на големите проекти по СОПТ ще окаже значително влияние върху ръста на заетостта не само по време на тяхното изпълнение, но и над икономиката на Р България като цяло. Този въпрос от важно значение ще бъде включен като част от Общия генерален план за развитие на транспорта.

3. Принос на транспортния сектор за конкурентноспособността

Транспортът е ключов фактор за конкурентноспособността на националната икономика. Прогресът в транспортния сектор е изключително важен за развитието на международната търговия и туризъм.

Брутния вътрешен продукт за 2005 г. е 45 000 млн. лв., Брутната добавена стойност е 37 000 млн. лв., достигнатия икономически растеж е 5,5 %, а националният дълг беше 32,3 % от БВП. За същия период БВП на глава от населението е 2 771 Евро. Делът на частния сектор в БВП достига 68,2 %.

Таблица: Брутен вътрешен продукт и Брутна добавена стойност.

Стойност в млн. лв.	2003	2004	2005
БВП	37 000	41 000	45 000
БДС	32 000	35 000	37 000

Източник: НСИ

Устойчивото развитие на **външния търговски обмен** беше основна тенденция през последните пет години. В резултат на нарасналото вътрешно търсене и все още колебаещото се външно търсене, растежът на вноса е по-висок от този на износа, което води до нарастващ дефицит по търговския баланс на страната (към края на 2003 г. той беше оценен на 12.4% от брутния вътрешен продукт БВП).

През 2005 г. износът на България достигна повишение от 18,4 % в сравнение с 2004 г. Повишението на вноса с бързи темпове е в резултат на отрицателния търговски дефицит.

Таблица: Външна търговия – износ, внос и търговски баланс

Показател	2003	2004	2005
Износ в млн. лв	13 041	15 634	18 490
Внос в млн. лв.	17 343	20 950	26 475
Търговски баланс	- 4 302	- 5 315	- 7 984

Източник: НСИ

Транзитните транспортни потоци през Р България в много голяма степен са повлияни от международни и регионални фактори. В периода след 2000 г., транзитният транспортен поток през нашата страна възлиза на до 5-6 милиона тона, като пристанищата транспортират около 5% от транзита, железниците – между 5 и 10%, докато автомобилният транспорт традиционно държи най-високия дял – между 85-90%.

Посоката на основния транзитен поток е стабилна: на северозапад (Шопрон, Унгария) – на югоизток (Халикли, Турция), като политическата ситуация в региона влияе на маршрута през Р България: Русе – Свиленград (по време на кризата в бивша Югославия) или Драгоман – Свиленград.

След постепенното намаляване на пътуванията на **чуждестранни граждани към Р България** от 1990 г. (2,5 милиона) до 1998 г. (2.5 милиона), от 1999 г. се наблюдава непрекъснат растеж, който достига 4.8 милиона пътувания през 2005 г. и 2,4 млн транзитни пътувания. Основната цел на посещенията в страната са възможностите за туризъм, което води до увеличение в броя на туристите с 4.5% през 2005 г. През последната година,

посетителите от Европейския съюз имат най-голям дял (54.24%) от всичките чуждестранни посетители.

Повече от 75% от гражданите от Западна и Централна Европа пътуват до Р България с въздушен транспорт, докато гражданите на съседните страни предпочитат автомобилния транспорт.

В годините след 1989 г. се наблюдават значителни колебания в **брутната добавена стойност** (БДС) на транспортния сектор, което отразява различните процеси в българската икономика. Тенденцията към обща стабилност след 1997 г. доведе и до по-стабилно състояние на транспортния сектор. След сериозния спад през 1998 г. се оформи тенденция на постепенно нарастване на Брутната добавена стойност на сектора, което достигна до 6.75% през 2002 г., като по този начин надхвърли в много голяма степен общия за страната растеж на БВП (4.89%); за 2003 г. този растеж е 3.62%, през 2004 г. - 6 %, при прогнозиран растеж от 5.5%.

4. Принос на транспортния сектор за социално-икономическата устойчивост и опазване на околната среда

Основната цел на транспортния сектор в България е да допринесе за икономическото и социално сближаване на страната чрез предоставяне на ефективен и надежден транспорт. Неговата мисия е да спомага за балансираното регионално развитие, интегрирайки най-отдалечените региони и намалявайки броя на пренаселените зони в градските периферии. Общественият транспорт допринася също за гарантиране на еднакви възможности на гражданите за достигане на работните места, както и на местата за култура и забавления. Българската транспортна система гарантира социални възможности за равенство, поддържайки ниски цени на градските и железопътни услуги и осигурявайки поддръжката и развитието на гъста мрежа от пътна инфраструктура в страната. Оперативната програма „Регионално развитие”, освен настоящата Оперативна програма „Транспорт”, се фокусира върху тази мисия и цели укрепването ѝ.

Въпреки че СОПТ е концентрирана върху основните транспортни оси и транспортната инфраструктура на национално ниво, транспорта в по-широк смисъл и транспортните нужди на територията на цялата страна, включително земеделските райони, биха могли да бъдат включени в Генералния план за развитие на транспорта.

Българската транспортна политика се стреми към развитие на устойчива, благоприятна за околната среда транспортна система. Оценка на въздействието на околната среда (ОВОС) в Р България са задължителен елемент в процеса на вземане на решенията относно проектите за изграждане и/или модернизиране на транспортната инфраструктура, които са финансирани от европейските фондове, държавния бюджет, а също и от Международните финансови институции. Също така е задължителна подготовката на Стратегическа екологична оценка на стратегическите документи като СОПТ. В резултат на проведените обществени консултации по повод Стратегическата екологична оценка не бяха получени мотивирани законосъобразни възражения по изпълнението ѝ.

Резултати от Стратегическата екологична оценка

Резултатите са в съответствие с приоритетните оси по СОПТ и не водят до промяна в тях. Предложеното приоритизиране на проектите по СОПТ е направено на базата на мулти-критериен анализ, включващ и въздействието над околната среда за всеки проект. (Виж Анекс 5).

Изпълнението на СОПТ ще допринесе за подобряване на достъпа до транспортни услуги, за намаляване нивата на шум и замърсяване на околната среда, за повишаване използването на

екологосъобразни видове транспорт, за подобряване качеството на живот и създаването на по-добри работни места.

С оглед на изпълнението на операциите, финансирани по СОПТ, стратегически подход за планиране и оценка на възможните ефекти над инфраструктурните схеми ще бъде необходим за осигуряване на благоприятни резултати от намаляването на задръстванията, подобряване качеството на въздуха и на транспортния достъп, както и за намаляване или избягване на негативните ефекти над околната среда и историческите забележителности. С оглед на намаляването на възможните негативни ефекти над околната среда конкретни мерки трябва да бъдат обсъдени и предприети съобразно възприетата схема.

Задълбочена оценка и анализ на приноса на транспортния сектор за екологичната устойчивост е дадена в Стратегическата екологична оценка на СОПТ.

Във връзка с приемането на Р България в Европейския съюз и интеграцията на нейната транспортна инфраструктура в Европейската транспортна инфраструктура, са положени значителни усилия за въвеждането и осъществяването на европейските стандарти за модерен, екологично съобразен и безопасен транспорт. Българското законодателство е хармонизирано, с това на Европейския съюз. Създават се възможности за размяна на права на собственост в транспортния сектор, позволяващи навлизането на частни предприятия на пазара на транспортни услуги, което подобрява качеството на услугата, породено от конкуренцията на пазара.

Устойчивото развитие на транспортната инфраструктура е от първостепенна важност. Недостатъчните инвестиции в поддръжката и развитието на инфраструктурата през последните десетилетия и повишеното търсене на транспортни услуги изискват ново и усъвършенствано, дългосрочно планиране на нейното бъдещо развитие. За успешната интеграция в европейската транспортна система е необходима модернизация на съществуващата транспортна инфраструктура.

Необходимо е дългосрочно планиране, осигуряващо съществуването на надежден и постоянен приток на финансови ресурси и интерес от страна на всички участващи в този процес. Р България трябва да подготви изпълнението на инфраструктурни транспортни проекти, които да бъдат съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд. В съответствие с публичните политики и принципа на партньорство е много важно да бъдат създадени по-добри условия за засилване ролята на частния сектор за развитието на инфраструктурата, включително възможности за реализиране на различни форми на публично-частно партньорство (за пристанища, летища и магистрали и отдаването им на концесии).

Недостатъчно развитият капацитет на транспортната система, лошите технически и оперативни параметри на транспортната инфраструктура и ниския пазарен дял на българските железници са основните препятствия и предизвикателства пред развитието на транспортния сектор в Република България и нащоящите програмни цели са насочени към тях.

1. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Съществуването на изключително широка, гъста железопътна мрежа и значително ноу-хау в присъединяваща се страна като България, е уникална възможност, която е изтъкната от Европейската Комисия в Бялата книга “Европейска транспортна политика до 2010 г.”. Според Комисията, тази възможност трябва да се използва, за да се изгради нов баланс между различните видове транспорт в разширена Европа. Политиката на Европейската Комисия предвижда да подкрепя присъединяващите се страни да запазят делът на железопътния транспорт и да подкрепя реформите на железопътната система, основно чрез разделянето на управлението на инфраструктурата от предоставянето на услугата, подобряване на качеството на инфраструктурните им бази и реструктурирането на железопътни компании, подтиквайки ги към по-пазарноориентирано и насочено към потребителите развитие.

България прие това предизвикателство и общата политика на страните-членки на ЕС през последните години определи насоките за развитие на Българската транспортна политика за железниците. България успешно приключи преговорите по Глава 9 „Транспортна политика”, интегрирайки европейските достижения на правото за всички видове транспорт, включително железопътен транспорт.

В съответствие със Закона за железопътния транспорт, приет през 2000 г., през 2001 г. и 2002 г. е създадена Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”, а Национална компания „Български държавни железници” е разделена на Национална Компания „Железопътна Инфраструктура” (управляваща железопътната инфраструктура) и на „Български държавни железници” ЕАД (железопътен оператор).

Реструктурирането на железопътната транспортна система е извършено в съответствие с европейските стандарти. След разделянето на Национална компания „Български държавни железници”, двете нови юридически лица („Български държавни железници” ЕАД – оператор и Национална Компания „Железопътна Инфраструктура” (НК”ЖИ”) в качеството си на наследници на Национална компания ”Български държавни железници”, функционират добре, въвеждайки нова методика на управление, която доведе до намаляване на загубите.

С разпоредбите на Закона за железопътния транспорт и на Постановление No 167/29.06.2001, ИА „Железопътна администрация” е създадена като юридическо лице на бюджетна издръжка, функциониращо като регулативен орган и национален орган по безопасността.

Представената регулативна рамка осигурява пълна либерализация на железопътния транспортен пазар. Либерализацията се осъществява в съответствие с изискванията на европейските Директиви и Регламенти, както и чрез въвеждането на системи, които ще осигурят достъпа до и употребата на железопътната инфраструктура, както следва:

- Въвеждане на лицензионни процедури за всичките оператори;
- Осигуряване на равни права за достъп до инфраструктурата за лицензирани оператори, които притежават сертифициран подвижен състав и компетентен персонал;
- Провеждане на привилегирована политика по отношение на използването на капацитета на транспортиране, обект на публични услуги, извършвани от международни консорциуми, както и за по-екологично чист транспорт и използването на нови технологии;
- Въвеждане на единни такси за инфраструктурата за всички оператори;

- Създаване система за таксуване за използването на инфраструктурата, която осигурява равни права и покрива пределните разходи за текуща поддръжка на железопътната инфраструктура;
- Създаване на двустепенна система за упражняване на контрола върху достъпа до инфраструктурата: както от страна на управляващия (собственика на) инфраструктурата, така и от Изпълнителната агенция „Железопътна администрация”, като по този начин се гарантира спазване на изискванията на ЕС.

Регулативната рамка признава лицензите и сертификатите, издадени от страните-членки на ЕС. След присъединяването на Република България, на чуждестранни оператори ще бъде разрешено да имат достъп до нейната инфраструктура. Железопътният транспортен пазар в РБългария ще бъде отворен за превоз на товари от 01.01.2007 г.

Позицията, обявена в сферата на транспортното законодателство е, че Р България приема и ще прилага напълно европейското законодателство без да предвижда изключения.

В периода 2006-2008 г. се предвижда предприемането на значителни мерки с цел да се подобрят структурите на гореспоменатите две юридически лица. Основните приоритети за развитието на железопътния транспортен пазар в краткосрочен план включват следното:

1. Трансформиране на „БДЖ” ЕАД (железопътен оператор) в компания от холдингов тип и последващата ѝ приватизация;
2. Концесиониране на железопътни инфраструктурни елементи;
3. Установяване на единна система за управление на безопасността на железопътния транспорт с индикатори и методология възприети за цялата Европейска общност;
4. Подготовка на проекти, които да бъдат финансирани от фондовете на ЕС.

В съответствие с националното законодателство е въведена система на договаряне, насочена към регулиране на взаимодействието между двете компании и държавата:

- През месец юни 2004 г., в резултат на директни преговори с държавата, е подписан Договор за възлагане на обществени услуги от страна на железниците. Всяка година той бива преразглеждан чрез приложение към него. В последните две години има значително нарастване на средствата от Държавния бюджет за железопътна инфраструктура. За 2005 г. размерът на компенсациите е 82 милиона лева и за 2006 г. е 80 милиона лева. Планираните средства за 2007 г. са 100 милиона лева.

- През месец декември 2005 г., между държавата и Национална Компания „Железопътна Инфраструктура” е подписан договор за дългосрочно планиране и финансиране на железопътната инфраструктура, по отношение на нейното изграждане, поддръжка и модернизация.

- Планирането на годишните средства за поддръжка на железопътната инфраструктура са съгласувани със следните три основни документа:
 - Договор между Държавата и НК”ЖИ”;
 - Дългосрочна (10 годишна) програма за развитие на железопътната инфраструктура;
 - Годишен Бизнес-План на НК”ЖИ”.

Договорът между Държавата и НК”ЖИ” е съгласуван със Закона за железопътния транспорт (Раздел II, Изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура):

- Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта приема дългосрочна програма за развитието на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при кризисни ситуации;
- Министърът на транспорта утвърждава годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

Също така подготовката на съвременна програма за съответните средства и структури за поддръжка и ремонт е важна част от подготовката на всеки проект (в процес на изпълнение или предстоящ за подписване) за модернизация или възстановяване на железопътната инфраструктура.

Следните проекти са включени в дългосрочната програма за развитие на железопътната инфраструктура:

▪ **Текущи проекти:**

- Изграждане на втори мост на р. Дунав при Видин-Калафат – планира се да приключи през 2010 г.
- Реконструкция и рехабилитация на ж.п. линия Пловдив-Свиленград - планира се да приключи през 2010 г.
- Реконструкция и рехабилитация на ж.п. линия Карнобат-Синдел - планира се да приключи през 2015 г.
- Модернизация на системите за безопасност и телекомуникационните системи по протежение на ж.п. линия Благоевград-Кулата – планира се да приключи през 2007 г.
- Обновяване на ж.п. релсите – проект за възстановяване (472 км) – планира се да приключи в края на 2007 г.
- Електрификация на ж.п. линия Драгоман – Димитровград - планира се да приключи през 2009 г.
- Възстановяване и запазване на проектните параметри на ж.п. релси и структури – на база на годишни нужди;
- Развитие на ж.п. системи за доставка на мощност – на база на годишни нужди;
- Модернизация на ж.п. сигнализация и телекомуникация – на база на годишни нужди;

▪ **Планирани проекти:**

- Модернизация на ж.п линия Видин – София - планира се да приключи в края на 2017 г.
- Модернизация на ж.п линия София – Пловдив - планира се да приключи в края на 2014 г.
- Модернизация на ж.п линия София – Перник - Радомир - планира се да приключи в края на 2013 г.
- Модернизация на ж.п линия София – Драгоман - планира се да приключи в края на 2012 г.
- Обновяване на ж.п. участъци по протежение на ж.п. линия Пловдив – Бургас - планира се да приключи в края на 2011 г.

- Обновяване на ж.п. участъци по протежение на ж.п. линия Мездра – Горна Оряховица - планира се да приключи в края на 2011 г.
- Електрификация и реконструкция на ж.п. линия Свиленград-Турска граница – планира се да приключи през 2010 г.
- Удвояване и електрификация на ж.п. линия Първомай-Ябълково - планира се да приключи през 2010 г.
- Рехабилитация на ж.п. линия София-Карлово-Зимница за достигане на проектните параметри (204 км.) - планира се да приключи през 2010 г.
- Рехабилитация на ж.п. линия Русе-Варна за достигане на проектните параметри (232 км.) - планира се да приключи през 2010 г.
- Рехабилитация на ж.п. линия Пловдив-Зимница за достигане на проектните параметри (210 км.) - планира се да приключи през 2011 г.
- Рехабилитация на ж.п. линия Русе-Горна Оряховица за достигане на проектните параметри (117 км.) - планира се да приключи през 2013 г.

За намаляване на недостига на средства за поддръжка и ремонт на железопътната инфраструктура, държавата участва активно чрез средства от Държавния бюджет. На следващата таблица са показани държавните средства за периода 2003-2006 г. и планираните за периода 2007-2009 г. Ясно се вижда намаляването на недостига на средства през последните години.

Млн. лева

ГОДИНА	НЕОБХОДИМИ СРЕДСТВА	СРЕДСТВА ОСИГУРЕНИ ОТ		НЕДОСТИГ
		Държавен бюджет	Инфраструктурни такси	
2003	145	35	35	75
2004	169	52	40	77
2005	204	82	50	72
2006	184	80	55	49
2007*	156	100	35	21
2008*	156	106	35	15
2009*	156	110	35	11

Повечето от изискванията на Втория железопътен пакет вече са транспонирани в националното законодателство и включват следните въпроси:

- Заповед No 57 от 9 юни 2004 г. относно съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за гарантиране на параметрите, необходими за взаимодействие, оперативност и съвместимост с транс-европейската система, осигуряване на оперативна съвместимост и предвидените стандарти според разпоредбите на ТСОС (техническа спецификация за оперативна съвместимост) за високоскоростна мрежа; процедурите, необходими за пускане в действие на

- структурните подсистеми и оценката на съществените изисквания към подсистемите; осигуряване на разрешение за извършване на дейности по оценка на съответствието;
- Повечето от разпоредбите на Директива 2004/49 относно управлението на безопасността са транспонирани към 01.01.2005 г. чрез Правилата за функционално взаимодействие между органите по безопасността и контрола в железопътния транспорт, които са приложени преди приемането на Наредба за безопасност на управлението, чиито работен вариант е в процес на съгласуване и координация. Съответните изменения и допълнения в Закона за железопътния транспорт се изготвят по отношение на прилагането на разпоредбите на Директива 2004/49, а също така и предвидените срокове ще бъдат спазени.
 - Независим орган по разследванията по отношение на безопасността, разследването на катастрофи и инциденти в железопътния транспорт е създаден към Министерство на транспорта в съответствие с разпоредбите на гореспоменатата Директива. Разследващият орган е създаден с измененията и допълненията към Процедурния правилник на Министерство на транспорта.

Пълното транспониране на Втория железопътен пакет се предвижда да бъде осъществено до края на 2006 г.

1.1. Инфраструктура

1.1.1. Описание

1.1.1.1. Технически параметри

Към края на 2005 г. общата дължина на железопътните линии в Р България е 7326 км, от които 4904 км или 67% са електрифицирани (Приложение 1; Таблица 1; Графики 1 и 2).

Имайки предвид планинския релеф на страната, гъстотата на съществуващите железопътни линии е относително висока в сравнение със страните от Източна Европа (Приложение 1; Графика 3). Диаграмата показва, че Унгария и Република Чехия имат най-високата гъстота на железопътната мрежа в ЕС, а България заема шеста позиция, оставяйки след Испания, Португалия и Швеция (Приложение 1; Графика 4).

В сравнение с много европейски страни, оперативните и технически параметри на железопътната инфраструктура са незадоволителни. Значителна част от железопътните линии са били изградени преди повече от 50 години, с геометрични параметри, конструкция и съоръжения, подходящи за скорост до 100 км/ч. В българския железопътен сектор липсват железопътни линии за скорост до 160 км/ч. Участъците, които са удвоени през последните 20-30 години също са подходящи за ограничена скорост, поради техния геометричен параметър, състоянието на по-ниска конструкция, съоръженията и развитието на пероните в зоните на гарите.

Основната част от съоръженията за безопасност, телекомуникация и електрозахранване са пуснати в действие през периода 1965-1985, а от 1990 г. се осигуряват минимални средства за тяхната подмяна и модернизация.

През последните десет години, 806 км от железопътната мрежа са подновени, което представлява 18.6% от общата дължина на железопътните линии, а ремонтни работи от среден обхват са извършени на 790 км от основните железопътни линии и само на 41 км от второстепенните линии. Въпреки политиката насочена към обновление и/или ремонтни работи на определени участъци, тези действия не промениха транспортния капацитет на железопътната мрежа като цяло. Постоянният недостиг на средства за поддръжка на

железопътните линии и свързаните с тях железопътни съоръжения, както и липсата на дългосрочни планове и програми, подплатени със съответни ресурси, доведоха до лошото състояние на инфраструктурата и ограниченията на скоростта на почти $\frac{3}{4}$ от железопътната мрежа.

1.1.1.2 Железопътна мрежа

Българските железопътни връзки със съседните страни не са достатъчни. Железопътната връзка между България и Република Македония все още не е изградена. Железопътната връзка между България и Румъния по Трансевропейска приоритетна ос 22 е прекъсната от река Дунав при участък Видин-Калафат. Проектът за изграждане на нов мост над река Дунав при Видин-Калафат е един от най-важните и е включен в приоритетния списък на Пакта за стабилност за Югоизточна Европа, подкрепян от ЕК (програми ФАР и ИСПА), ЕИБ, Германската кредитна институция за развитие KfW, Френската агенция за развитие (AFD). Проектът ще осигури липсващата връзка по Европейска приоритетна ос 22 и има важна социално-икономическа роля за региона. Общата сума по проекта е 226 милиона евро и планирания краен срок за изпълнение е 2010 г. През Януари 2007 г. бяха подписани договорите за изпълнител на проектирането и строителството и за строителен надзор по проекта "Изграждане на нов граничен комбиниран (пътен и железопътен) мост над река Дунав при Видин – Калафат". До средата на 2007 г. ще бъде подписан договор за подходната инфраструктура от българската част.

Всичко това води до ограничение на възможностите за развитие на икономическото сътрудничество със съседните страни и особено за трансгранично сътрудничество между граничните райони.

Междувременно, развитието и глобализацията на транспортния пазар поставят по-високи изисквания към качеството и оперативната съвместимост на железопътната инфраструктура, поради факта, че българската железопътна мрежа е част от Транс-европейската транспортна мрежа.

1.1.2. Оценка

Понастоящем, националната железопътна мрежа е значително недоразвита в сравнение с железопътните мрежи на европейските страни. Разпределението на железопътните линии е доста небалансирано; по-специално, най-неразвитите региони са Рило-Родопския планински масив и Югоизточна България. В железопътната мрежа на България липсват външни връзки (само 6) със съседните страни. Това е причината за толкова много крайни гари (около 30%).

Постоянната липса на финансови ресурси за рехабилитация на железопътните линии и железопътното оборудване през последните десет години, доведе до забавяне на осъществяването на програмите, неспазване на сроковете за рехабилитация и по този начин до намаление на скоростта и лошото състояние на наличния капацитет на железопътната мрежа.

Програмирането за поддръжка и развитие на железопътната инфраструктура, осъществено досега, не е достатъчно и не е обезпечено с необходимите финансови ресурси от държавния бюджет. Освен това, използваните технологии са остарели и изискват голям брой персонал и значителни разходи.

1.2. Пътнически транспорт

1.2.1. Социално-икономически фактори

През последните 15 години, пътническият трафик в българските железници намаля почти 3 пъти заради намалялата мобилност и платежоспособност на потребителите от една страна, а от друга страна и от нарасналия брой лични превозни средства и по-ниската привлекателност на железопътния транспорт (вижте таблица 1). Намалението на трафика на пътници доведе до намаление в броя на пътническите влакове. В сравнение с 1990 г., броят на пътническите влакове е намалял с повече от 40%.

Без да се подценява влиянието на националната икономика, демографските фактори са тези, които имат най-силно и непосредствено влияние върху търсенето на пътнически транспортни услуги.

Населението на България намалява. Според данните от последното национално преброяване (01.03.2001 г.), то е 7,932,984 души, или 6.4% по-малко, отколкото през 1992 г. тази тенденция се очаква да продължи и допълнително намаление от около 7% се очаква до 2010 г.

Таблица 1

ИНДИКАТОРИ	МЕРНА ЕДИНИЦА	ГОДИШЕН ОТЧЕТ						
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Превозени пътници	Хиляди пътници	53 112	50 029	41 817	33 719	35 206	24 149	33 748
Капацитет	Млн. Пътници/ км	38 119	3 472	2 990	2 598	2 517	2 404	2 389

1.2.2. Оценка

Единственият оператор, предоставящ пътнически транспортни услуги е Националният железопътен оператор „БДЖ“ ЕАД.

Анализът на пазара показва, че в допълнение към по-горе споменатите социологически и макроикономически фактори, има големи несъответствия между търсенето на мобилност от пътниците и предлаганите услуги.

- Липса на координация с другите видове пътнически транспорт;
- Ниска честота и липса на връзки в гарите между влаковете за различни дестинации;
- Относително ниска скорост на участъците, поради лошото състояние на железния път и големия брой спирки в малките населени места;
- Остарял и лошо поддържан подвижен състав, който не съответства на високите изисквания на потребителите.

Следвайки тези разсъждения, анализът показва, че междуградският и международен трафик имат добър потенциал за развитие, който до голяма степен зависи от подобряването на железопътната мрежа и осъществяването на актуализирана стратегия, за да се използват възможностите, които пазарът предлага. Имайки предвид качеството на предоставяните от

„БДЖ” ЕАД услуги, които не съответстват на изискванията за честота и време за пътуване, по-добрите и по-ефективни услуги ще възстановят привлекателността на българските железници.

1.3. Товарен транспорт

1.3.1. Социално-икономически фактори

След продължителния спад в товарния транспорт през последните 15 години (повече от 3 пъти за периода на 1990-2002 г.), от 2003 г. се наблюдава устойчиво нарастване (вижте таблица 2). Драстичният спад основно е в резултат от затваряне на предприятия от тежката промишленост, намалената привлекателност на железопътния транспорт и подобряването на националната пътна мрежа.

Таблица 2

ИНДИКАТОРИ	МЕРНА ЕДИНИЦА	ГОДИШЕН ОТЧЕТ						
		1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Превозени стоки	Хил. тона	21 090	21 082	19 285	18 500	20 070	20 387	20 298
Капацитет	Млн. Тон/км	5 297	5 538	4 904	4 627	5 274	5 211	5 163

Делът на железниците на транспортния пазар е както следва: 24% превозени тона и 41% тон/километри.

Делът на превозените от железопътния транспорт международни стоки през 2005 г. нараства (Таблица 3). Делът на международните превози през граничните пунктове нараства, поради нарастналата външна търговия със страните от ЕС и се премества от пътния транспорт към железопътния, поради ограниченията, наложени на товарните оператори в ЕС.

Таблица 3

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Относителен дял на международния жп товаропоток към общия товаропоток	11,6	16,2	14,5	17,2	20,4	23,1	26,5
Товаропоток – хиляди тона	2 455	3 419	2 788	3 178	4 090	4 709	5 217
Износ	1 089	1 677	1 295	1 418	1 821	2 046	2 262
Внос	738	1 044	917	1 076	1 480	1 644	1 779
Транзит	628	698	576	684	789	1 019	1 176

1.3.2. Оценка

Външните социално-икономически и макроикономически фактори са благоприятни за развитието на железопътния товарен транспорт. Транспортът на дълги разстояния, заради високите цени на горивата, пренаселеността на пътищата, проекологична политика и политика за безопасност ограничават растежа на пътния транспорт.

Паралелно с това, железопътните оператори, отговаряйки на намаляването на производството на тежката индустрия, разработиха нови маркетингови стратегии и развитието на товарния транспорт се ориентира към увеличаване на превозите със специална организация – маршрутни влакове и блок-влакове, с ценови политики за превоз на продукцията и логистични транспортни вериги.

През следващите две години обемът на железопътния товарен транспорт по националните и международни линии се очаква да се запази, но рехабилитацията на инфраструктурата трябва да допринесе за поддържане или подобряване на качеството и гъвкавостта на офертите на оператора.

1.4. Безопасност и сигурност на транспорта

В съответствие със Закона за железопътния транспорт, са изготвени и приети подзаконовни нормативни актове (общо 26 Наредби).

Отчитайки, че някои от стандартите за конвенционална транспортна безопасност са все още в процес на изготвяне от страна на европейските институции, са въведени временни правила за функционално взаимодействие между службите по безопасност и контрол в железопътния транспорт, които изпълняват изискванията на Директивата за за безопасност и дефинират категорията и вида на злополуките, организацията и взаимодействието между работниците и служителите по отношение на възстановяване на разписанието на влаковете (Директива 2004/49 на ЕС).

От 1991 г. транспортната безопасност се третира като елемент на качеството – нова фаза в развитието на транспортния мениджмънт и включва управлението на надеждността на превозите и регулирането в опасни ситуации. Установената схема на организация на службите по контрол в страната не включва само създаването на отдели, а също така и изпълнението на държавните отговорности.

Благодарение на високото ниво на безопасност, железопътния транспорт до голяма степен изпълнява изискванията за превоз на потенциално опасни стоки.

1.5. Опазване на околната среда

Изследванията, извършени в Западна и Централна Европа, потвърдиха, че железопътният транспорт не само заема водеща позиция по отношение на товарния и пътнически транспорт в световната транспортна система, но е и най-благоприятния вид транспорт за околната среда. Повечето от екологичните предимства на железопътния транспорт се дължат на електрификацията.

Количеството на отделения въглероден двуокис от железопътния транспорт е 40 пъти по-малко от това, отделено от автомобилния транспорт и оказва по-слабо влияние на глобалното изменение на климата. Вредните емисии, директно и в много голяма степен вредят на здравето на хората и нарушават екологичния баланс. Проблемът в Република България е, че железопътния транспорт продължава да регистрира спад в пътническият транспорт и в транспортното представяне, докато основният му конкурент и най-голям замърсител на околната среда – автомобилния транспорт отбелязва сериозен растеж.

Шумът от железопътния транспорт е сериозен проблем за гъстонаселените, туристическите и зоните за отдих.

В ранен етап, екологичните изисквания към инвестиционните предложения за транспортни проекти са в пълно съответствие с европейските изисквания и са прилагани чрез Оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС).

1.6. Оператори

„БДЖ” ЕАД е националният железопътен оператор в Република България, притежаващ лиценз за превоз на пътници и товари.

В съответствие с договореното с държавата Споразумение за обществени превозни услуги, той е задължен да извършва транспортни железопътни услуги на територията на цялата страна. Почти целият обхват на услуги за пътническите превози, предоставяни от „БДЖ” ЕАД, са социално-ориентирани и покриват обществените нужди от пътнически превоз на средно до ниско ниво на качество за страната, на достъпни цени в съответствие с покупателната способност на населението.

„БДЖ” ЕАД поддържа относително ниско ниво на цени за пътнически превоз. Железопътната компания осъществява държавната социална политика за транспорт с намаления за студенти, възрастни граждани и поддържането на железопътни дестинации към населени места с нисък поток на пътници, както и в региони с труден достъп, където няма друг алтернативен транспорт. Тези дейности се извършват при недостатъчни компенсации, предоставени от страна на държавата.

Основната част от товарния превоз се осъществява от „БДЖ” ЕАД.

Анализът на подвижния състав по отношение на възрастовата структура, подновяването и поддръжката на железопътната мрежа показва отрицателна тенденция. Само 0.3% от товарния парк е бил в употреба между 5 до 10 години, 35.2% – между 10 и 20 години, 64.5 – повече от 20 години. Проблемът с липсата на специализиран превозен подвижен състав е много сериозен, особено по отношение подвижния състав за комбиниран и интермодален превоз.

“Булмаркет ДМ” ООД започна работа през 2004 г. с временен лиценз за превоз на товари в регионален мащаб. От месец октомври 2005 г. компанията получи лиценз за превоз на товари на цялата железопътна инфраструктура на страната. „Булмаркет” е 100% частна българска компания със седалище в град Русе. Компанията се занимава основно с дистрибуция на газ пропан-бутан и в по-малка степен с дистрибуция на дизелово гориво, нефт и други горива.

“Българска железопътна компания” АД е лицензирана за извършване на товарни превозни услуги през 2005 г. Компанията превозва масивни товари и химически деривати.

1.7. Заключителна оценка на железопътната инфраструктура и текущо състояние на железопътния транспорт

Основните проблеми в развитието на железопътния транспорт са:

- Ниската скорост и лошото обслужване на пътническия и товарен транспорт, която е много под изискванията на Регламентите на Европейския съюз. Това е резултат от лошото състояние на инфраструктурата и железопътния подвижен състав – 80% от локомотивите и 70% от пътническите вагони са в експлоатация повече от 20 години;
- Липсата на интеграция на мрежата в европейската железопътна мрежа, което не дава възможност на операторите да се възползват от възможността да предоставят транзитни и международни услуги през основните развиващи се маршрути за товарен транспорт и пътническа мобилност.

1.8. Насоки за подобряването на железопътната инфраструктура и развитие на железопътните транспортни услуги

1.8.1. Общи цели, завършени и текущи политики за подобряване на железопътната инфраструктура

Бъдещото развитие на железопътната инфраструктура е насочено към благоприятстване развитието на услугите на железопътния оператор на вътрешния и международен пазар и е ориентирано основно към съживяването и подобряването на техническите и оперативни параметри на железопътните линии, верижните линии, телекомуникационното и сигнално оборудване по Транс-граничните транспортни оси в съответствие с: инициативата Транс-европейска мрежа (TEN); Споразумение за високоскоростни железопътни линии (AGC); Споразумение за железопътни линии за комбиниран транспорт (AGTC); Проект Транс-европейски железници (TER).

Бъдещото подобряване на железопътната инфраструктура ще бъде фокусирано върху постигане на стандартите за качество на ЕС и осигуряване на оперативна съгласуваност чрез планираните инвестиции и особено чрез премахване на ограниченията на скоростта; повишаване на производителността на инфраструктурата с цел намаляване на инфраструктурните разходи (съответно и намаляване на инфраструктурните такси); въвеждане на законодателството на ЕС и най-добрите практики в сферата на договаряне с операторите с цел да се развият добре адаптирани разписания; подобряване на железопътните връзки със съседните страни; намаляване на времето, необходимо за преминаване на границите, в съответствие с Женевските препоръки; подобрения в привлекателността на железопътните гари; въвеждане на подходяща инфраструктура и условия за контейнерен и комбиниран транспорт и поддържане на стандарт на високо качество, свързан с безопасността на железопътната мрежа.

Въвеждането и прилагането на техническите стандарти на ЕС в сектора на железопътната инфраструктура изисква значителни финансови средства. Поради тази причина, основните инвестиции за развитие на железопътната инфраструктура, които са планирани за финансиране от Кохезионния фонд чрез СОПТ, са насочени към някои реализирани или текущи проекти, финансирани от различни източници (вж. таблицата) и ще бъдат подпомогнати чрез допълнителни инвестиции.

Планираните стратегически инвестиции за развитието на железопътната инфраструктура се базират на прогнозни данни до 2013 г. и планираните мерки, насочени към подобряване на българската част от железопътна мрежа на Общността в контекста на “сближаването на континента Европа, модалния баланс, оперативната съгласуваност и намалението на тесните места” в десетгодишния план за развитие на Национална Компания „Железопътна Инфраструктура”, разработен по проект „Организационно реструктуриране на железницата и развитие на управлението на Железопътната инфраструктурна компания” от SYSTRA, CIE Consult, Railplan и Deloitte&Touche, финансиран по програма ФАР през 2002 г. Съгласно Десетгодишния план за развитие, проектите определящи приоритетните железопътни направления на територията на страната на вътрешно и международно ниво са както следва:

1. Вътрешни приоритетни направления:

- София-Пловдив- Бургас/ Варна;
- София-Плевен-Варна;
- Русе-Горна Оряховица-Стара Загора;
- София-Карлово-Карнобат-Варна

2. Международни приоритетни направления. По-специално като разглежда София като “център” между:

- София и Солун/Атина в Гърция;

- София и Истанбул в Турция;
- София и Букурещ в Румъния;
- София и Скопие в БЮР Македония;
- София и Белград в Сърбия;
- София и Будапеща и Виена.

Приоритетните направления са определени на базата на следните анализи:

- Анализ на Макроикономическата рамка на РБ до 2013 г;
- Анализ на пазара на транспортните услуги за пътнически и товарни превози до 2013 г;
- Бизнес анализ на транспортните услуги;
- Прогнози за железопътния трафик до 2013 г.

Въвеждането и прилагането на европейските технически стандарти в сектора на железопътната инфраструктура изискваше и все още изисква огромни инвестиции. Поради тази причина основните инвестиции за развитието на железопътната инфраструктура, планирани за финансиране от Кохезионния фонд по СОПТ, следват някои приключили или проекти в процес на изпълнение според различните източници на финансиране (виж таблицата) и ще бъдат подпомагани от допълнителни инвестиции.

Приключили проекти по програма ФАР

В резултат от изпълнението на Туининг проект Железопътна безопасност и оперативна съвместимост много изменения бяха направени в съществуващото законодателство:

- Изменения в членовете от основните текстове на Закон за железопътния транспорт, Постановление 167 и наредби 41 и 42;
- Адаптиране на съществуващите наредби за безопасност 47, 49 и 51;
- Пълно транспониране на директивите за оперативна съвместимост
- Официален превод на техническите спецификации за оперативна съвместимост

По отношение на безопасността съвместно беше изготвена наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, с което се транспонира европейското законодателство в областта на железопътния транспорт.

По отношение на оперативната съвместимост беше поставено началото на воденето и съхранението на регистри за инфраструктура, подвижен състав и ватмани.

Ключови постижения:

- Транспониране на Директива 2004/49 за Безопасност и технически спецификации за оперативна съвместимост в новата наредба за безопасно управление;
- Модифициране на закона за железопътния транспорт (закона за изменение на закона за железопътния транспорт) с оглед на завършване на транспонирането на директивите за безопасност и оперативна съвместимост и другите свързани с това достижения на европейското право;
- Приемане на наредба № 58 за правилата за техническа оперативност при движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт (като част от националните правила за безопасност за железопътната инфраструктура и подвижния състав, които все още не са покрити от TSI);
- Приемане на наредба № 46 за превозването на опасни стоки;
- Изменение на наредба № 57 за основните изисквания пред железопътната инфраструктура и подвижен състав за достигане на необходимите параметри за

оперативна съвместимост с транс-европейската железопътна система по отношение на процедурата за определяне на нотифициращите органи в съответствие с изискванията на закона за железопътния транспорт.

В тази връзка следните национални нормативни текстове бяха публикувани:

- Новата наредба за управление на безопасността с приложени индикатори за безопасност на железопътния транспорт, публикувана в ДВ бр. 73 от 05.09.2006.
- Законът за изменение на закона за железопътния транспорт, публикуван в ДВ бр. 92 от 14.11.2006.
- Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, публикуван в ДВ бр. 73 от 2006 г.
- Наредба № 46 за превозването на опасни стоки, одобрена от Работна група № 9 – Транспортна политика, публикувана в ДВ бр. 99/08.12.2006
- Изменението на наредба № 57 за условията и съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с трансевропейската железопътна система.

Осведомяването на ЕК по отношение на приетото българско законодателство с оглед транспонирането на европейското законодателство е приключено.

Приключили проекти по програмата ФАР ТГС:

- Електрификация на железопътната линия Дупница – Кулата (финансиран от програмата ФАР ТГС БГ/ГР);
- ETCS Ниво 1 по железопътната линия Пловдив – Бургас (финансиран от заем от Световната банка);
- Електрификация на железопътната линия Драгоман – Калотина (финансиран от Държавния бюджет).

Проекти в процес на изпълнение по програмата ИСПА и други източници на финансиране:

- Изграждане на втори мост над река Дунав при Видин-Калафат, 226 милиона евро, финансиран от ИСПА, ЕИБ, AFD, KfW, Държавния бюджет (планиран за завършване до края на 2009 г.);
- Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград, 345,2 милиона евро, финансиран от ЕИБ, ИСПА, Държавния бюджет (планиран за завършване до края на 2010 г.);
- Реконструкция и електрификация на железопътната линия Карнобат-Синдел, финансиран от Държавния бюджет (планиран за завършване до края на 2010 г.);
- Модернизация на техниката за безопасност и телекомуникационната техника по железопътната линия Благоевград-Кулата, 5,86 милиона евро, финансиран от ФАР ТГС, Държавния бюджет (планиран за завършване до края на 2007 г.);
- Механизирано подновяване на железопътните линии – проект за възстановяване (427 км), 230 милиона евро, финансиран от Световната банка, Държавния бюджет, НК „ЖИ” (планиран за завършване до края на 2007 г.).

Планирана проекти за техническа помощ по програмата ИСПА:

- Техническа помощ за модернизацията на железопътна линия Видин-София;
- Техническа помощ за модернизацията на железопътна линия София-Пловдив;

- Техническа помощ за подновяване на железопътни участъци по железопътната линия Пловдив-Бургас;
- Техническа помощ за модернизация на железопътна линия София-Перник-Радомир и железопътна линия София-Драгоман;
- Техническа помощ за подновяване на железопътни участъци по железопътна линия Мездра-Горна Оряховица.

Планирани проекти за финансиране от Държавния бюджет:

- Възстановяване на железопътната линия София-Карлово-Зимница за достигане на проектните параметри (204 км) (планиран за завършване до края на 2010 г.);
- Възстановяване на железопътната линия Русе-Варна за достигане на проектните параметри (135 км) (планиран за завършване до края на 2009 г.);
- Възстановяване на железопътната линия Пловдив-Зимница за достигане на проектните параметри (104 км) (планиран за завършване до края на 2011 г.);
- Възстановяване на железопътната линия Русе-Горна Оряховица за достигане на проектните параметри (84 км) (планиран за завършване до края на 2011 г.);
- Възстановяване на железопътната линия Горна Оряховица-Каспичан за достигане на проектните параметри (302 км) (планиран за завършване до края на 2013 г.).



**Източници на финансиране, съдействащи за изпълнението на Националната програма за инфраструктура,
железопътен сектор, 2007-2013г.**

№	Име на бъдещия инвестиционен проект, които ще се подготви за финансиране от Кохезионния фонд	Фондове на ЕС			ИСПА и ФАР (хил. евро)	Заеми (хил. евро)	Държавен бюджет (хил. евро)	Общо (хил. евро)	Начална/ крайна година за изпълнение
		ЕСФ (млн. евро)	ЕФРР (хил. евро)	КФ (хил. евро)					
ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРОЕКТИ									
1	ЖП линия Пловдив-Свиленград				153 000	150 000	37 000	340 000	2006/2010
2	ЖП линия Карнобат – Синдел - фаза I						21 120	21 120	2005/2008
3	ЖП линия Благоевград-Кулата (информационна система)				3 326		1 117	4 443	2006/2007
4	ЖП линия Драгоман-Димитровград						1 620	1 620	2006/2010
5	ЖП линия Роман-Кунино-Павликени						2 250	2 250	2005/2009
6	ЖП линия Свиленград-границата с Турция			28 000			7 000	35 000	2008/2009
7	ЖП линия София-Перник-Радомир			80 000	1 275		20 225	101 500	2010/2013
8	ЖП линия София-Пловдив			100 000	1 700		25 300	127 000	2010/2014
9	ЖП линия Видин-София			256 000	3 434		64 606	324 040	2010/2017
10	ЖП линия Карнобат-Синдел – фаза II						200 000	200 000	2008/2015
11	ЖП линия София-Карлово-Зимница						85 750	85 750	2007/2010
12	ЖП линия Русе-Варна						47 460	47 460	2007/2010
13	ЖП линия Пловдив-Зимница						49 180	49 180	2008/2011
14	ЖП линия Русе-Горна Оряховица						28 300	28 300	2010/2013
15	ЖП линия Горна Оряховица-Каспичан						82 300	82 300	2012/2013
	ОБЩО			464 000	162 735	150 000	673 228	1 449 963	
Алтернативни проекти									
16	ЖП линия Ябълково-Първомай			18 400			4 600	23 000	2009/2010
17	ЖП линия Пловдив-Бургас			50 400	3 009		13 131	66 540	2008/2010
18	ЖП линия София-Драгоман			66 400	1 275		16 825	84 500	2009/2011
19	ЖП линия Мездра-Горна Оряховица			128 000	5 899		33 041	166 940	2008/2010
	ОБЩО			263 200	10 183		67 597	340 980	

1.8.2. Насоки за развитие на железопътните транспортни услуги.

1.8.2.1. Стратегия за развитие на пътническите услуги

В сферата на пътническите превози, стратегията на БДЖ ЕАД, която отговаря на пазарните тенденции, обхваща следното:

- Подобряване на качеството на предлаганите железопътни транспортни услуги, включващо подобряване на качеството и предназначението на подвижния състав;
- Имайки предвид обема на предлаганите транспортни услуги, да са в съответствие с условията на пазара и конкурентните видове транспорт;
- Пълна компенсация от държавата на губещи превозни услуги на БДЖ ЕАД със социален характер;
- Изпълнение на възложените задължения на обществени услуги от железния път с цел достигане на определено ниво на транспортно обслужване, както и условия за безплатни и намалени железопътни пътувания в полза на обществото (за определени социални групи, определени и одобрени в законодателните актове на Министерския съвет, в съответствие с Договора между държавата и БДЖ ЕАД);
- Приоритет в развитието на междуградския транспорт;
- Развитие на туристическия превоз, използвайки уникален железопътен парк.

Транспортният пазар на пътнически превози по железен път трябва да бъде разделен на следните сегменти:

1) Вътрешни транспортни услуги

Междуградски

С междуградските транспортни услуги, съществува добър потенциал за растеж през следващите години заедно с подобряване на железопътната инфраструктура и подновяване и модернизирание на парка, по-висока скорост и предлагане на по-добри и по-ефективни услуги на клиентите ще доведе до по-големи превозни обеми в този сегмент.

Междуградски транспортни услуги. В този сегмент, железопътният транспортен сектор ще има търговски интереси и ще се стреми да повиши обхвата на предлаганите транспортни и други съпътстващи услуги чрез повишаването на броя на влаковете „Интер-сити“ до 2012 година, когато ще бъде изградена националната мрежа от влакове „Интер-сити“. Ще бъдат установени редовни връзки между 40 от най-големите градове, в които живее 56% от населението на страната;

Междурегионални транспортни услуги. Това е сегментът от транспортния пазар на пътнически транспорт, в който железопътният транспорт ще осъществява социалната политика по отношение на задълженията за обществено обслужване, възложени от държавата. Това е сегментът от сектора на пътнически транспорт, в който железниците ще провеждат социалната политика на държавата чрез установяване на оптимална мрежа от бързи влакове.

Околоградски транспортни услуги

Това е сегментът от транспортния пазар на пътнически транспорт, в който БДЖ ЕАД ще продължи да предоставя масови транспортни услуги между малки градове и села и регионалния център за обслужване и студентски пътувания.

Настоящото ниво на услуги не задоволява изискванията по отношение на честотата и подходящото време за пътуване.

С цел да се запази пазарния дял на този сегмент, имайки предвид силната конкуренция, необходимо е да бъдат установени схеми за редовен зонов трафик на околоградските влакове, а също така и да се осигурят достатъчни транспортни услуги в пиковите часове;

Регионални транспортни услуги

През последните години, тези обеми на превоз постоянно намаляват, което от своя страна води до финансови загуби и намаляване на броя на влаковете. С въвеждането на модерен подвижен състав, транспортните обеми в този сегмент ще нараснат.

2) Международен транспорт

Този вид транспорт ще се развие изцяло на търговска основа в координация и сътрудничество с европейските железопътни оператори.

България към и от Централна и Западна Европа – въвеждане на висококачествени EURONIGHT високоскоростни влакове и EURO CITY (до 2007 г.) до Виена и до Мюнхен (до 2012 г.) през Белград. Повишаване на трафика след като бъде изграден моста на река Дунав, при Видин-Калафат.

Балкански регион – свързване на балканските столици чрез един дневен и един нощен влак и въвеждане на нови стандарти за тези влакове.

България и страните от Централна и Източна Европа – за запазване на старите позиции на транспортния пазар и повишаване на пазарния дял основно на база на сезонни туристически пътувания.

1.8.2.2. Подобрение на подвижния състав

През 2005 г., бяха закупени 25 нови дизелови мотриси Desiro, на стойност 67 милиона евро. През 2007 г. други 15 три-вагонни и 10 четири-вагонни електрически мотриси, които вече са произведени ще бъдат доставени. Те ще обслужват околградски и регионални линии. Заедно с това, до края на 2012 г. железопътният сектор предвижда инвестиции от 250 милиона евро и подновяване на пътническия парк с 862 вагона, от които доставка на 130 нови пътнически вагона за международни влакове, рециклиране на 212 вагона за междуградски транспортни услуги, както и модернизацията и доставката на 520 вагона за междурегионални транспортни услуги.

1.8.2.3. Социална политика

В условията на икономическа криза, под обществен натиск и контрол на държавните органи, БДЖ ЕАД представя схема на пътнически транспорт най-общо и запазва относително ниско ниво на цени за превоз на пътници. Железопътният превозвач продължава да осъществява държавната социална политика на транспортиране с отстъпка на студенти, възрастни граждани и да поддържа железопътни дестинации с нисък поток пътници към населени места в региони със затруднен достъп, където няма друг алтернативен превоз и това беше извършвано при недостатъчна компенсация, предоставена от държавата. В настоящия момент, БДЖ ЕАД, бидейки единственият железопътен превозвач, в съответствие с нормативната рамка, е задължен да извършва транспортни железопътни услуги на територията на страната. Почти целият обхват услуги, предоставяни от БДЖ ЕАД е социално-ориентиран и покрива обществените нужди от пътнически превоз при средно до ниско ниво на качество за страната, при достъпни цени в съответствие с покупателната способност на населението.

1.8.2.4. Стратегия за развитието на товарните транспортни услуги

В сферата на товарните транспортни услуги, стратегията, избрана от БДЖ ЕАД, която е адекватна на пазарните тенденции, обхваща следното:

Извършване на корпоративна политика, тясно свързана с маркетинговата стратегия в различните пазарни сегменти;

Възвръщане и поддържане на превоз на тежкотоварни стоки чрез подобряване на качеството на предлаганите услуги;

Повишаване на международния железопътен превоз (внос-износ-транзит);

Развитие на комбиниран транспорт (контейнери и блок-влакове по национални и международни дестинации) и осъществяване на проекти и нови технологии за комбиниран транспорт, които понастоящем са в процес на разработка; оптимизиране на системата вагонни пратки;

Постепенно подновяване и модернизация на подвижния състав.

Пазарът на железопътния товарен транспорт ще бъде разделен на следните сегменти:

- Международни дестинации
 - Превоз през пристанища;
 - Превоз през гранични пунктове.
- Превоз по национални дестинации

Превозът през пристанища се осъществява главно през пристанищата Варна и Бургас на Черно море и чрез речните пристанища на Русе, Лом и Свищов. Основно се превозват суровини за металургията и част от готовата ѝ продукция. Колебанията са по отношение на производствения цикъл, както и доставката на суровини и продукция на международните пазари.

Основните оси за осъществяване на тези превози са от/до региона на София (Перник, Пирдоп и т.н.) и Пловдив към пристанищата на Лом, Варна и Бургас. Транзитните превози през пристанища се осъществяват главно по дестинациите Бургас–Драгоман и Варна–Русе към Западна Европа и Балканските държави.

Внос и износ на суровини и готова продукция се осъществяват основно през граничните пунктове Свиленград, Русе, Драгоман и Кулата. Транзитният железопътен транспорт се осъществява в две посоки:

- От Турция (Мала Азия) за Западна Европа) към Свиленград-Драгоман, Свиленград-Русе и Свиленград-Видин след изграждането на втори мост на река Дунав;
- От Гърция за Западна Европа по дестинации Кулата-Драгоман и Кулата-Видин.

Тенденцията е към нарастване от 15% годишно за международният товарен транспорт през граничните пунктове, 2-3% от превоза през пристанища и задържане на превозите по национални дестинации.

Видовете транспортирани стоки по железен път са преобладаващо тежкотоварни стоки: твърди минерални горива, руди, концентрати, метален скрап, фертилизатори - препарати за растителна защита, петролни продукти, продукти на желязната и нежелязна металургия и неметало-суровини (минерали). Тези видове обхващат превоза на оборудване и работа на въгледобивната и металургична индустрии. До голяма степен промяната в структурата на транспортираните стоки се определя от индустриалното развитие на страната.

Транспортирането на товари се осъществява чрез вагонни превози и блок-влакове (маршрутни влакове). Предвижда се нарастване на дела на транспортиране от секторни влакове през пристанища и гранични пунктове.

Усъвършенстването на железопътната инфраструктура трябва да осигури качествени услуги за конвенционален и комбиниран товарен транспорт по уточнените дестинации и транспортиране по пристанищата на Черно море и река Дунав до пристанище Солун до

Средиземно море.

България със своето благоприятно географско разположение може да привлече допълнителен международен трафик чрез осъществяването на интермодален транспорт и блок-влакове.

Основните приоритети на стратегията за развитие на националната железопътна транспортна система обаче остават рехабилитацията (достигане на проектните параметри) и модернизацията на железопътната инфраструктура, което ще допринесе за подобряване на качеството на предлаганите услуги и намаляване на транспортните разходи. По-високата скорост ще допринесе за повишена конкурентноспособност на железниците в сравнение с останалите видове транспорт.

2. ПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Добре-развитата и поддържана пътна инфраструктура осигурява основата за икономическото развитие на страната и предоставя необходимите условия за развитие на пътния транспорт.

Институцията, отговорна за общото ръководство на Републиканските пътища в България (автомагистрала, пътища I, II и III клас) е Фонд 'Републиканска пътна инфраструктура' (Приемник на Изпълнителна агенция 'Пътища' от 12. 08. 2006 г.). Функциите на Фонда са определени в Закона за пътищата, чието последно изменение е от август 2006 г. Изпълнението на различните проекти, съфинансирани от средства на ЕС, ще се извършва от дирекция "Изпълнение на проекти със съфинансиране от ЕС". Стратегическото планиране ще се извършва от новосъздадената към МТ дирекция "Планиране и контрол на пътната инфраструктура". Тя ще разработва концепции, средносрочни и дългосрочни програми за развитие на пътната мрежа. Съвместно със съответната дирекция към Министерството на регионалното развитие и благоустройството ще анализира информацията за общинската пътна мрежа и ще съгласува програми за нейното поддържане и развитие. По този начин ще се постигне интегрирано поддържане и развитие на цялата републиканска пътна инфраструктура.

В съответствие със Закона за пътния транспорт, приет през 1999 г., към Министерство на транспорта беше създадена Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация", която понастоящем извършва административно обслужване и контрол на националния и международен пътен транспорт на пътници и товари на територията на Република България.

2.1 Инфраструктура

2.1.1 Оценка на пътната инфраструктурна мрежа

Към 31.12.2005 г., общата дължина на пътната мрежа в България е 37.3 хиляди км, от които повече от 19.276 км са републикански пътища (Приложение No.1; Таблица No.5), категоризирани по следния начин:

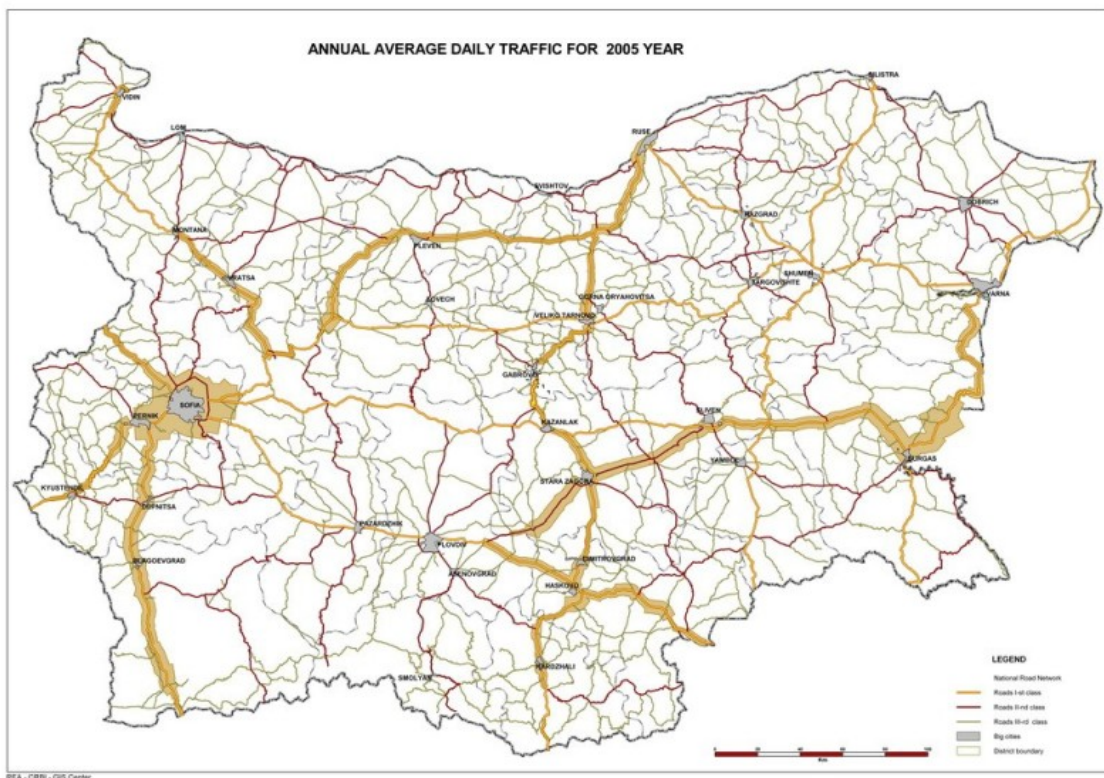
Автомагистрала	-	331 км
Първокласни пътища	-	2961 км
Второкласни пътища	-	4012 км
Третокласни пътища	-	11927 км
Общински пътища	-	21 000 км
Пътни връзки и възли	-	242 км

Българските пътища с настилка съставляват 98.4% от всички пътища в страната, като 92.5% от тях са с асфалтова настилка, а 82.8% от тях са за натоварване до 10 т/ос. Дължината на пътищата без настилка е 272.1 км или 1.41% от общата дължина на пътната мрежа. Понастоящем само 12 села не са свързани с пътната мрежа (61.2 км).

Общата гъстота на цялата пътна мрежа е 0.39 км/км², което е по-ниско от средното с около 0.51 км/км² за ЕС (15), но е по-високо от това на страни като Полша, Словакия и Турция и е равно на това на Латвия, Литва, Румъния и Словения. От друга страна, гъстотата на българската пътна мрежа (0.171 км/км²) е по-висока от средната гъстота за ЕС (15) – 0.09 км/км², както и за всичките „нови“ страни-членки с изключение на Унгария и Република Чехия, но изостава по отношение на гъстота на автомагистралите. Имайки предвид факта, че около 40% от релефа на България е планински, и следователно с по-ниска гъстота на населението, общата гъстота на пътната система е достатъчна. Класификацията на пътищата е извършена на административна база и не взема предвид нито техническите характеристики на пътя, нито интензивността на трафика, освен когато се касае за магистрални пътища. През 1999 г. с одобряването на нова система за класификация, четвъртокласните пътища бяха изключени от републиканската пътна мрежа. На този етап 5,256.6 км от последните бяха прекласирани като третокласни пътища. Основната цел на прекласирането беше оставането на пътища, свързващи общинските центрове и групи от по-малки села в съответните общини, в пътната система. Тези пътища са били проектирани и изградени според нормите за четвъртокласни пътища и следователно не покриват стандартите и нормите на настоящите третокласни пътища. Състоянието на много от тези пътища е изключително лошо.

Основната част от пътната мрежа, пътищата с най-висок трафик, включват магистрала и част от първокласните, второкласните и дори третокласни пътища. (вижте следващата карта относно средногодишния денонощен трафик за 2005 г.).

Средногодишен денонощен трафик за 2005 г.



Голяма част от пътищата не са ремонтирани в продължение на повече от 15 до 20 години, при планирана периодична поддръжка на всеки 5 до 7 години, а цялостна поддръжка и ремонт се планират на всеки 12 години. Повечето от прекласираните пътища споменати по-горе се нуждаят от реконструкция с цел да покрият стандартите за третокласни пътища.

Покритието на територията на страната с автомагистрала и пътища с четири и три ленти е доста разпокъсано. Пътищата по направление изток-запад обикновено са по-добре развити от тези, преминаващи по направление север-юг, с незадоволително обслужване в периферните райони, а именно на южната граница, по брега на река Дунав, и тези, разположени между Общоевропейските транспортни коридори IV и IX.

Поради постоянен недостиг на средства за поддръжка и отлагани ремонтни работи, състоянието на пътната мрежа е незадоволително. Главен индикатор за това е състоянието на пътната настилка, оценено според „Метода за измерване и оценка на влошаването на пътната настилка“, който отчита типа и степента на съществуващата повреда, преценена и оценена на базата на цялостното състояние на пътната настилка, или по-конкретно:

- Добро състояние – повреда на настилка до 10 %;
- Средно състояние – повреда на настилка от 10 % до 30 %;
- Лошо състояние – повреда на настилка над 30 %.

Статистиката показва, че от 1990 г. има определена връзка между намаляването в плановата поддръжка на пътищата и повредите, забелязани на настилка на пътищата. За съжаление, тази връзка изглежда все още съществува и днес.

Състоянието на настилка на българската пътна мрежа към 31.12.2005 г. е показано в Приложение No.1, таблица No.6.

Данните показват, че има драстично намаление в процентния дял на пътищата в добро състояние и това изглежда, че е повтаряща се тенденция. Беше констатирано, че най-значителното влошаване на състоянието на пътната мрежа е настъпило през периода 1992 – 1997 г.

Понастоящем над 12,000 км пътища, или 60% от покритите с настилка пътища се нуждаят от реконструкция, малък или основен ремонт.

Състоянието на пътната инфраструктура до средата на 2006 г. се характеризира с:

- Липса на средства, водеща до невъзможност да се изпълнят нормативно определените срокове за поддръжка и ремонт, което води до мултиплициране на ефекта на остаряване и значително нарастване на разходите за периодични ремонти и поддръжка на пътните настилки. Поради същата причина, технически проекти, изготвени преди време, основно занимаващи се с пътна рехабилитация, трябва да бъдат ревизирани и актуализирани;
- Прекалено големият интервал между изготвянето на проектите и тяхната реализация – често причинен от промяна в нормите и законодателството, или изтичане на валидността на документите, свързани с отчуждаване на зони, предназначени за строителни цели, на доклади, на решения за ОВОС (Оценка на въздействието върху околната среда) и т.н.;
- Тенденцията за влошаване на цялостното състояние на пътищата продължава да съществува. През годините 2004 и 2005, дължината на пътищата, класирани като пътища в добро състояние е намаляла съответно с 1,444.6 км и 700 км;
- Състоянието на третокласната пътна мрежа, която е от голямо общинско значение, е изключително лошо поради факта, че по-голямата част от пътищата не са били ремонтирани през последните 20 и повече години.

- Нуждата от разширение и реконструкция на участъците от пътната мрежа с най-интензивен трафик, които са изчерпали или са близко до изчерпване на своя капацитет за обслужване на трафика.
- Нуждата за изграждане на пътища за свързване на градовете и различни пътища в направлението север-юг на основната пътна мрежа, като се дава приоритет на пътищата, които са част от пътната мрежа TEN-T.

Освен това е важно да бъде споменат недостатъчният брой изградени обходни пътища с цел да се изнесе част от пътния трафик извън заселените зони и населени места.

Друг проблем, съгласно поетите от страната международни ангажименти, е нуждата да се увеличи товароносимостта на пътната настилка до 11.5 т/ос по основните международни транспортни коридори и дестинации.

Минала и текуща рехабилитация на основната пътна мрежа

С цел да се подобри състоянието на националната пътна мрежа, правителството на България реши да предприеме дългосрочна програма за пътна рехабилитация, а именно „Проект Транзитни пътища”. Програмата стартира през 1994 г. с „Проект транзитни пътища I”. С цел осигуряване на финансово съдействие бяха потърсени двете основни европейски банки – Европейската банка за възстановяване и развитие и Европейската инвестиционна банка. Програма ФАР на ЕО се присъедини към проекта, предоставяйки финансова помощ. С Проект Транзитни пътища I, правителството на РБългария цели да намали по-нататъшното влошаване на основната пътна мрежа на страната чрез рехабилитацията на приблизително 620 км пътища от клас E и магистрални участъци, групирани в 11 лота, както и завършването на участък 32 км от Транс-европейската автомагистрала (ТЕМ).

Впоследствие, правителството на България реши да стартира „Проект Транзитни пътища II” (TRP II), целящ рехабилитацията на други 800 км главни пътища и автомагистрални участъци, групирани в 17 лота. Беше подписано второ заемно споразумение с Европейската инвестиционна банка, а на по-късен етап и програма ФАР на ЕО се присъедини при съфинансирането на този проект.

През 1998 г. стартира проект Транзитни пътища III (TRP III) със задача рехабилитация на около 600 км главни пътища, групирани в 13 Лота. За четири от горните Лота, а именно Лотове 3, 4, 8 и 9, с обща дължина приблизително 245 км, програма ИСПА предостави финансова помощ за покриване на 75 % от разходите по изграждането.

Следвайки успешното осъществяване на Проекти Транзитни пътища I, II и III, през април 2003 г., правителството на РБългария подписа заемно споразумение с Европейската инвестиционна банка за съ-финансиране на Проект Транзитни пътища IV, фаза 1. Проектът се състои от рехабилитация и подобряване на главни транзитни пътища в РБългария с приблизителна дължина 430 км (10 лота).

Инвестиционният проект „Рехабилитация на транзитни пътища IV”, фаза II е неразделна част от осъществените програми и проекти за подобряване и модернизирание на националната пътна мрежа.

По-голямата част от пътните участъци, включени в проекта, са разположени по маршрутите на мрежата TEN-T и E-пътищата на територията на страната. По програма “ФАР – ТГС с Гърция” също има пътни участъци по мрежата TEN-T, по-конкретно по Транс-европейската транспортна мрежа.

Поради добрите резултати, получени при осъществяването на „Проект рехабилитация на транзитни пътища” за периода от 1993 г. досега, се провеждат предварителни дискусии за

определяне обхвата на пътните участъци, които ще бъдат рехабилитирани, както и финансовите параметри на предстоящия „Проект рехабилитация на транзитни пътища V”, който ще бъде съфинансиран от ЕИБ и държавния бюджет.

Приетите изменения и допълнения в Закона за пътищата по отношение въвеждането на **винетната система** за събиране на такси за използване на българската пътна инфраструктура, както от български, така и от превозвачи на ЕС (обнародван в ДВ брой No 9 от 31.01.2004 г.), дадоха законовата база за по-нататъшно изравняване с европейското данъчно законодателство (Директива 99/62 за заплащане на такси от товарни автомобили за използване на определена инфраструктура и изменението с Директива 2006/38). Законът предвижда нивата на таксите за български и чуждестранно регистрирани превозни средства да бъдат уеднаквени от 01.01.2007. Подзаконовите нормативни актове са Постановление No 50/02.03.2004 на Министерски съвет за изменение и допълнение на Тарифа No 14 за таксите, които се събират в системата на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и от областните управители (Обнародвано в ДВ, брой No 20 от 12.03.2004г.), Постановление No 57/12.03.2004г. на Министерския съвет за приемане на Наредба за условията и реда за събиране на винетни такси за платено ползване на определени републикански пътища за определен срок (ДВ, брой No 24 от 23.03.2004 г.) и Постановление No 321/30.11.2004 за изменение и допълнение на Тарифа No 14 за таксите, които се събират в системата на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и от областните управители (ДВ брой No 107/07.12.2004 г.). Списъкът с републиканските пътища, подлежащи на таксуване за ползване на пътната инфраструктура и на съоръженията, подлежащи на таксуване съгласно член 10, алинея 4 от Закона за пътищата беше одобрен с Решение на Министерски съвет No 945/01.12.2004г. (обнародвано в ДВ No 109/14.12.2004г.). Така беше създадена цялостната нормативна база.

На 01.01.2005 г. започна втората фаза на винетната система, обхващаща последната категория пътни превозни средства, а именно пътни превозни средства за превоз на пътници с до 8 + 1 места.

През 2006 г. бе разработен и последният етап от винетната система. От началото на 2007 г. чуждестранните и българските пътни превозни средства заплащат еднакви по размер винетни такси. Беше въведена и дневна винетка, като по този начин бе изпълнен поетия към ЕК ангажимент. Размерът на винетните такси бе съобразен и с изискванията на новата Директива 2006/38/ЕС. През 2007 предстои нейното транспониране в българското законодателство, така че ще бъде ефективна от 2008 г.

От момента на въвеждане до сега, винетната система функционира успешно, базирана на добре развита мрежа от около 3 500 пункта за продажба из цялата страна. Винетните стикери се разпространяват от звената на Изпълнителна агенция „Пътища” (С централен офис в София, 27 регионални пътни администрации и пунктове за продажба във всички гранични контролно-пропускателни пунктове), клоновете на “Български пощи” и ДЗИ Транс. **Приходите от винетната система** през 2004 г. бяха около 39 000 000 български лева, а през 2005 г. - около 135 000 000 български лева. Прогнозните приходи за 2007 г. са около 180 000 000 български лева.

Въвеждането на винетната система има за цел да гарантира финансирането на поддръжката на националните пътища, но не и да покрие всичките разходи за пътната инфраструктура. Тя е един от инструментите за осигуряване на целеви приходи за поддържане на винетната пътна мрежа. Държавният бюджет също осигурява финансови средства за тази цел. В случаи на бедствия и аварии Фонд “Републиканска пътна инфраструктура” получава допълнителни финансови средства за извършване на необходимите ремонтни работи. В момента, съвместно с холандски експерти, се разработва съвременна Система за управление на пътищата. Тя ще допринесе за по-рационалното и ефективно използване на наличните средства за

поддържането. Разработването на ценова система позволява динамична промяна и устойчиво финансиране на пътната инфраструктура.

Заключително обобщение

Всички пътища от международна важност са покрити с асфалтова настилка, но като цяло, качеството на тези пътища, както и състоянието на пътните съоръжения е лошо. Покритието на страната с пътища от висок клас е неравномерно – направленията изток-запад са по-добре развити отколкото север-юг; периферните региони по южната граница, брега на река Дунав, и регионите, разположени между Общоевропейските транспортни коридори IV и IX страдат от лошо качество на пътната инфраструктура.

2.1.2 Насоки за подобряване на пътната инфраструктурна мрежа

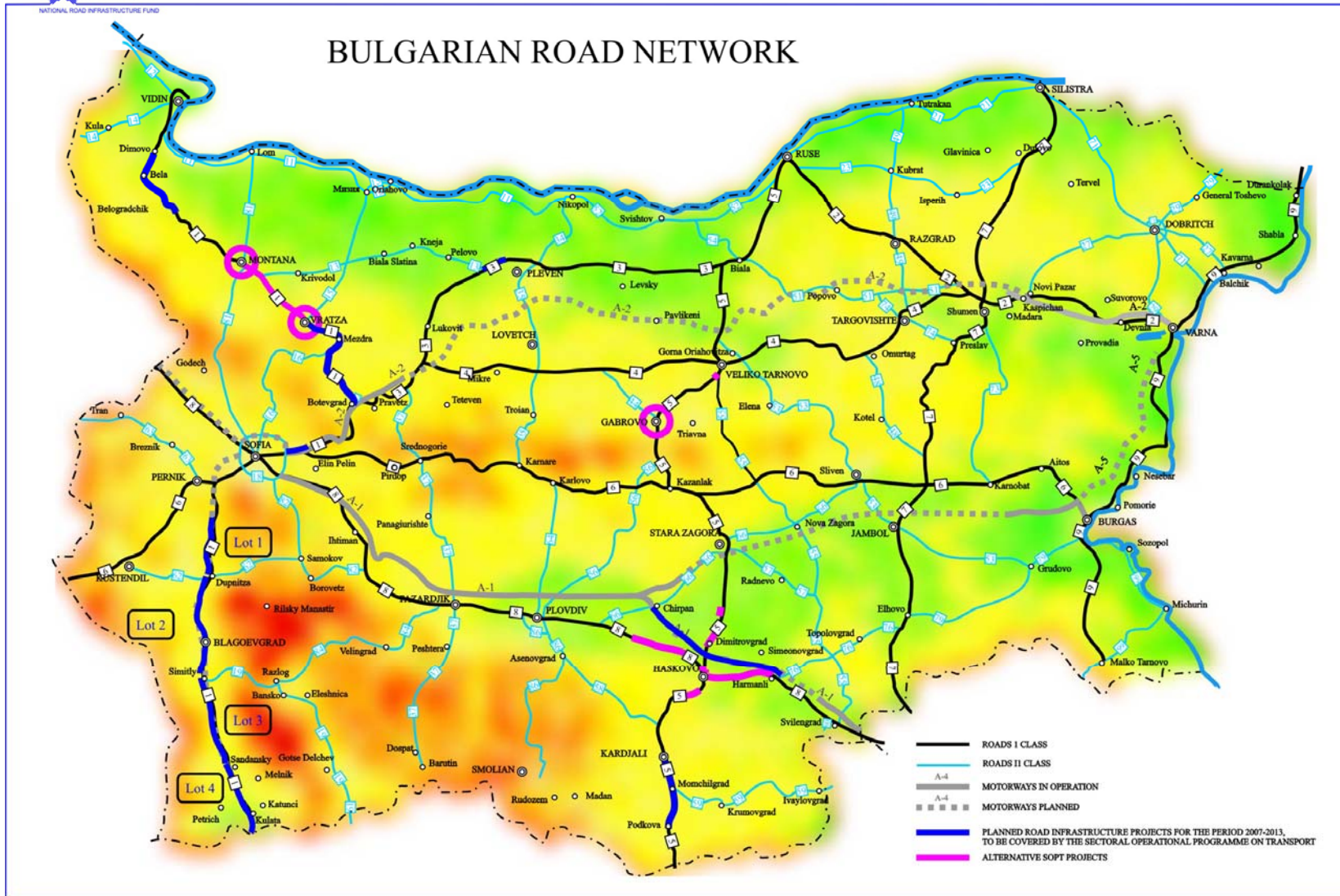
Подобряването на пътната мрежа и напредъка в сектора на пътния транспорт като цяло зависят от осъществяването на следните стратегически цели:

- Подобряване на националната система за контрол на пътната мрежа чрез въвеждането на модерни процеси на планиране, осигуряващи ефективна поддръжка и спестяване на финансови ресурси;
- Постигане на съответствие на техническите и експлоатационните параметри на пътната инфраструктура с европейските технически стандарти за осигуряване на безопасност и комфорт на транспорта;
- Хомогенизиране на пътната мрежа по Общоевропейските транспортни коридори и в рамките на участъците на мрежата TINA на територията на страната и осигуряване на носимоспособност на настилката 11.5 т/ос. TINA процесът (Оценка на нуждите от транспортна инфраструктура) беше предназначен да инициира развитието на мулти-модална транспортна мрежа на територията на страните кандидат-членки за ЕС: Естония, Латвия, Литва, Република Чехия, Словакия, Унгария, Полша, Словения, Румъния, България и Кипър. В окончателния доклад от октомври 1999 г. беше дефиниран гръбнака на мрежата, предложена от Европейската комисия и базирана на десетте Общоевропейски транспортни коридора и допълнителните компоненти, предложени от страните;
- Интегриране на българската пътна мрежа в мрежата на съседните страни.

Постигането на тези цели ще осигури по-добри възможности за успешна интеграция на националната пътна инфраструктура в развитата пътна мрежа на страните от ЕС.

Следните таблици описват подробно координираните политики, предприети за постигане на по-горе споменатите цели.

BULGARIAN ROAD NETWORK



Пътни проекти, които са в процес на реализация по Общоевропейските транспортни коридори:

Общоевропейски транспортен коридор IV, приоритетна ос 7 по TEN-T

- **Автомагистрала “Марица”**- дължина 114 км с обща стойност 360 милиона евро и срок за завършване 2009 г.
- **Изграждане на автомагистрала „Люлин”**- дължина 19,125 км с обща стойност 148.450 милиона евро и срок за завършване 2009 г.
- **Лот 1 – “Рехабилитация, укрепване и подобряване на път I-1 /Е-79/, участък Даскалово-Дупница”**- дължина 40.00 км, включително 18 км изграждане на магистрален път и 22 км рехабилитация с обща стойност 54 милиона евро и срок за завършване 2006 г.
- **Път I-1 /Е 79/ “Изграждане на втора тръба на тунела на обхода на Дупница”** - дължина 0.270 км с обща стойност 4.6 милиона евро и срок за изпълнение 2006 г.
- **Лот А – “Рехабилитация и частична реконструкция на път II-19 при участък Симитли-Разлог – дължина 36.00 км с обща стойност 10,178 милиона евро и срок за завършване 2007г.**
- **Лот В – “Рехабилитация на път II-19 в участъците Разлог-Банско-Гоце Делчев-Садово” – дължина 58.00 км с обща стойност 10.301 милиона евро и срок за завършване 2007 г.**

Общоевропейски транспортен коридор VIII

- **Проект Автомагистрала „Тракия”, Лот 1 – “Оризovo-Стара Загора”** - дължина 38.740 км с обща стойност 84.858 милиона евро и срок за завършване 2007 г.
- **Проект Автомагистрала „Тракия”, Лот 5 – “Карнобат – пътен възел Бургас-запад”** - дължина 35.288 км с обща стойност 79.444 милиона евро и срок за завършване 2006 г.

Общоевропейски транспортен коридор IX

- **Изграждане на път за достъп “Подкова – Маказа”** - дължина 18.00 км с обща стойност 25,941 милиона евро и срок за завършване 2006 г.

Други проекти в процес на реализация

- **Транзитни пътища III – Логове 3, 4, 8, и 9** - дължина 245.00 км (с ширина 7.50 м) с обща стойност от 38.500 милиона евро и срок за завършване 2006 г.
- **“България – Транзитни пътища IV”** – дължина 352 км с обща стойност 97.200 милиона евро и срок за завършване 2008 г.
- **Изграждане на обходен път Рудозем – границата с Гърция** - дължина 9.600 км с обща стойност 6.949 милиона евро и срок за завършване 2007 г.

Автомагистрали

Общата дължина на планираната автомагистрална мрежа е 1302 км, която ще бъде изградена до 2014 г. Понастоящем, действащата мрежа е с дължина 408 км (вижте следващата таблица “Автомагистрали в Република България”).

АВТОМАГИСТРАЛИ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Състояние	Автомагистрала Тракия (км)	Автомагистрала Хемус (км)	Автомагистрала Марица (км)	Автомагистрала Калотина-СОП Хемус (км)	Автомагистрала Люлин (км)	Автомагистрала Черно море (км)	Автомагистрала Струма (км)	Общо (км)
Дължина	361	456	117	90	19	103	156	1302
В експлоатация	221	162	5 – завършено 20 (ляво платно)	12		8		408
В строителство	22	15	21				18	76
Планирани за периода 2007 – 2014г.	118	279	91	78	19	95	138	818

Проекти, предназначени за осъществяване чрез Публично-частно партньорство (Отдаване на концесии)

Автомагистрала „Тракия“, с обща дължина от 188 км

- Лот 2, Лот 3 и Лот 4, дължина = 118 км;
- Участък от обиколен път София–северна дъга, дължина = 22 км;
- обиколен път Калотина-София–отсечка северна дъга, дължина = 48 км.

Автомагистрала „Хемус“ дължина = 280 км (необходимо е завършването му):

- Лот 1, дължина = 58.8 км
- Лот 2, дължина = 85.1 км
- Лот 3, дължина = 101.9 км.

Автомагистрала „Черно море“, дължина = 94 км

За подготовка осъществяването на гореспоменатия проект, правителството на България въведе необходими законови разпоредби и обнародва Закона за концесиите (ДВ брой No. 36/2.05.2006, в сила от 1.07.2006г.), като допълнение към разпоредбите на Закона за пътищата, No. 26/29.03.2000г., член 11 до 17, и Закона за обществените поръчки (ДВ брой No. 28/06.04.2004г.).

Икономически и предпроектни проучвания ще бъдат стартирани и подпомогнати от плана за действие за България в програма BEI JASPERS, което ще повиши качеството на програмирането и възможностите на българската администрация да стартира и наблюдава проектите. Хоризонталните действия ще бъдат насочени за дефиниране на рамките на ПЧП, които ще бъдат осъществени, а проект Автомагистрала Струма, поради неговата важност за мрежата TEN-T, ще получи специална подкрепа с цел да се дефинира най-добрата рамка на финасиране.

2.2 Пътнически транспорт

Данните от таблицата по-долу показват превозените пътници с автобуси и капацитета за превоз.

ИНДИКАТОРИ	МЕРНА ЕДИНИЦА	ГОДИШЕН ОТЧЕТ						
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Превозени пътници	Хил. пътници	1165338	1108522	1088688	777 153	795 066	685 233	664 265
Капацитет	Млн. Тон/км	14 741	14 587	14 963	16 985	14 400	13 029	13 688

2.2.1 Вътрешен пътнически транспорт

По отношение на вътрешния пътнически транспорт, пътният транспорт заема водеща позиция измежду останалите видове транспорт в България.

Лошото състояние на пътната настилка създава проблеми за градския транспорт, особено в столицата и големите градове. Трудностите при маневриране по пътната настилка, проблемите на организация на движението в София, задръстванията по главните булеварди, липсата на предимство на градския транспорт по отношение на лентите, предназначени за автобуси и зоните за паркиране трябва да бъдат разрешени с цел да се улеснят транспортните оператори и пътници.

Автобусният транспорт е добре развит и разпространен в страната, като включва дестинациите, които не са покрити от железопътния транспорт. Въпреки внушителния брой компании, лицензирани за автобусен транспорт, на пазара на междуградски превози се наблюдават транспортни лидери, които притежават значителен парк от моторни превозни средства. Продуктът, предоставен от автобусните компании задоволява до голяма степен изискванията на потребителите в страната.

Основните проблеми, свързани с автобусния транспорт са както следва: безопасност на пътуване, липса на фиксирано време на пристигане, пътническо обслужване на автогарите, липса на комплексни услуги (автобус-автобус или автобус-влак).

В сегмента на околградски транспорт, услуги се предоставят от автобусни или микробусни транспортни компании също така. Много често, качеството на предлаганите услуги в този сегмент не отговаря на изискванията на пътниците. Личните автомобили задоволяват значителна част от нуждите.

Относително нова услуга е микробусното обслужване, което през последните години стана популярно и все още се развива. Микробусният транспорт предоставя редовен и удобен транспорт от спирките и пунктовете за досъп до населените зони. Повечето от микробусите са собственост на частни превозвачи. Значителна част от търсенето на пазара на междуградски пътнически превози също се задоволява от лични автомобили.

На базата на социално-икономически данни, отнасящи се до развитието на страната, трябва да се отбележи, че с въвеждането на пазарна икономика в страната и влизането на страната в Европейския съюз, ще има увеличение в чуждестранните инвестиции, което от своя страна ще доведе до забележимо нарастване на нуждите за автомобилен транспорт през следващите 10 до 20 години. В този ред на мисли, области, изоставащи в своето развитие досега се очаква да станат много активни в близкото бъдеще. Анализът на моторизацията на страната през последните няколко години спомага да се оцени ефекта ѝ върху подобряването на пътната система.

В момента има около 3,000,000 моторни превозни средства, от които 72% са пътнически превозни средства. През последните няколко години, имаше относително стабилно годишно нарастване в броя на автомобилите в страната от порядъка на 3.5%. Разпределението на автомобилите в страната е едва пропорционално на размерите на регионите. Например, 9% от всички моторни превозни средства могат да се открият в Плевен, Велико Търново и Русе и 33% от всички моторни превозни средства могат да се открият в София и Варна.

2.2.2 Международен пътнически транспорт

През последните няколко години, българските туристи предпочитат автобусен транспорт за пътуване в чужбина. Международният автобусен транспорт предлага директни връзки с всички балкански столици, с изключение на Букурещ, и с голям брой страни на запад от България. Въпреки очевидните неудобства от продължителните пътувания, автобусният транспорт заема добри позиции на пазара на транспортни услуги, предлагайки високо конкурентни цени и приемливо качество на обслужването. До края на септември 2005 г. статистиката показва, че превозените пътници чрез пътен транспорт намаляват, в сравнение с 2004 г.: 1 498 хиляди пътници от 1 045. **Като цяло, развитието** на пътническия пътен транспорт е ориентирано към: хармонизация на Българското законодателство в сферата на пътния транспорт със законодателството на ЕС; либерализация на транспортния пазар; повишаване на безопасността на пътния транспорт; насърчаване на екологично-чистия транспорт; подобряване на качествения контрол и ефективността на обществения транспорт.

Насърчаването и развитието на екологичен градски транспорт е политика на всички столици и големи градове по света. Стратегическата цел е да се направи градския транспорт по-привлекателен и така да се намали продължителното увеличение на частния автомобилен трафик. От екологична гледна точка, градският транспортен трафик, особено електрическият транспорт, е за предпочитане.

През последните няколко години, имаше също така стабилно годишно нарастване на чуждестранни туристи, идващи в страната от около 15%, от които 74% влизат в страната със своите собствени лични автомобили. Основен проблем с развитието на автомобилния туризъм е лошото състояние на пътната система в България.

Очакваното влизане на България в Европейския съюз през 2007 г. безспорно ще доведе до бързо нарастване на чуждестранните туристи и впоследствие ще доведе до по-високи очаквания към нашата пътна инфраструктура.

Проект ИТНАСА

Българската страна предприе решителни стъпки в развитието на Интелигентни транспортни системи в автомобилния транспорт чрез изпращането на официално писмо до Европейската комисия, с което декларира желанието си за участие в проекта ИТНАСА (Italy Hellas Advanced Corridor Applications).

ИТНАСА е европейски регионален проект и страните, които участват в него са: Италия, Гърция, България и Румъния. Партньорите ще определят основна рамка на идеите и параметрите, които да бъдат включени в Работната програма 2007-2013, за да се представи предложение според графика на Европейската комисия. Първата покана за предложения е за период от 3 години (2007-2009) и ще бъде публикувана около март-април 2007 г.

Целта на това предложение е да се насочат усилията към създаването на нов евро-регионален проект, насочен основно към връзките Италия – Гърция и връзките с новите страни-членки от Източната част – България и Румъния, както и възможното им продължаване към Турция.

2.3 Товарен транспорт

ИНДИКАТОРИ	МЕРНА ЕДИНИЦА	ГОДИШЕН ОТЧЕТ						
		1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Превозени стоки	Хил.	79 655	36 758	39 164	56 804	54 743	53 530	60 418
Капацитет	Млн. Тон/км	6 389	4 127	5 423	6 603	6 840	9 015	11 843

На транспортния пазар за 2005 г. делът на пътния транспорт е както следва: 51 % от превозените стоки в тонове и 12,9% от капацитета на транспортиране в тон километри.

2.3.1 Вътрешен товарен транспорт

Дяловете на пътния и железопътен транспорт по отношение на транспортирането на химикали, целулоза, хартиени отпадъци и керамични продукти от сторителството са приблизително равни, а за останалите групи стоки се предпочита пътния транспорт.

Зоните, създаващи най-голямото търсене на товарни пътни услуги са областите София, Варна, София град, Стара Загора, Бургас, Шумен и Пловдив.

2.3.2 Международен товарен транспорт

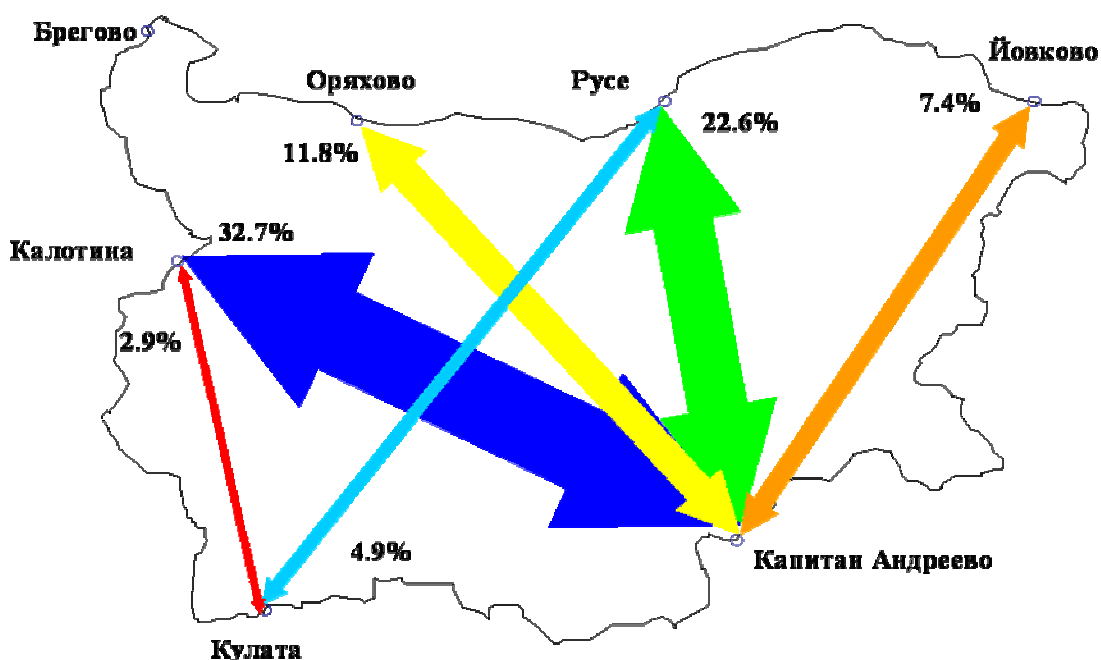
Пътният транспорт извършва 50% от вноса от Западна Европа, около 25% - от Централна Европа и 30% - от Южна Европа. В случая с Гърция, повече от 75% от стоките се внасят чрез пътен транспорт, а точно противоположните числа са анализирани за случая с Румъния.

Пътният транспорт извършва 20% от износа за Западна Европа, по-малко от 10% - за Южна Европа, около 40% - за бившите социалистически държави от Централна Европа, над 60% за Югославия, 40% - за Гърция, около 15% - за Турция и 80% - за Бившата Югославска Република Македония и Албания.

- Чрез пътен транспорт се превозват 98% от хранителните продукти и 100% от химическите вещества и 93% от стоките от група 9 от NNGT (машини, заводски продукти и други разнообразни стоки);
- Пътният транспорт доминира при транспортирането на земеделски продукти, сторителни продукти и средства за растителна защита и торове, (съответно 68%, 67% и 60%).

2.3.3 Транзитен транспорт

Транзитните товарни потоци през България силно са повлияни от международни и регионални фактори, където делът на пътният транспорт е около 85-90%. Товарите, които преминават транзитно през българската територия през 2003 г. възлизат на до 94.6%. Основната част от транзитно преминаващите товари е със следните дестинации: от и до Турция, Германия, Румъния и Гърция. Количеството на транзитните превози, извършени през 2003 г. чрез пътен транспорт, измерено в тонове, е нарастнало с 11.4% - от 4.3 милиона тона на 4.9 милиона тона. Броят на моторните превозни средства, които са преминали страната транзитно през 2003 г. е нарастнал с 19.5% в сравнение с предходната година, където към края на 2003 г. техният среден дневен брой е надхвърлил 1,000. Транзитните дестинации в пътният транспорт са много повече в сравнение с тези в железопътния транспорт. Най-важните от тях са: Капитан Андреево – Калотина; Капитан Андреево – Русе; Капитан Андреево – Оряхово; Капитан Андреево – Дуранкулак; Кулата – Русе; Кулата – Калотина.



Основен проблем, който трябва да бъде разрешен при товарния транспорт е липсата на достатъчен брой външни връзки със съседните страни. През 2004 г., действащите в страната ГКПП са 21, с още по един ГКПП във Варна и Бургас съответно, където не всички от тях бяха включени в системата TIR за митническо покритие на превозваните стоки и само седем от тях бяха на първокласни пътища. Малкият брой ГКПП е причината за нередовното натоварване на съществуващата пътна мрежа от транзитния транспортен трафик. Текущото състояние затруднява транс-граничното развитие, комуникация и търговия със съседните страни.

По отношение на съществуващите ГКПП между България, Румъния и Гърция следва да се отбележи, че присъединяването на РБългария и Румъния към ЕС предполага по-добра и по-ефективна система на сътрудничество между граничните контролни власти. То позволява въвеждането на облекчени и по-кратки, процедури, свързани със система за контрол, оптимизиране технологията на работа, постигане на необходимата съвместимост на информационните системи и в резултат намаляване на граничните престой.

2.4 Безопасност и сигурност на транспорта

Българското законодателство прие всички социални и технически изисквания на Европейския съюз, свързани с безопасността и сигурността на пътния транспорт.

България се присъедини към Европейското споразумение, касаещо приемането на единни правила по отношение на периодичните инспекции за проверка на добрата техническа работна изправност на моторни превозни средства и взаимното признаване на такива инспекции. От март 2003 г., България се присъедини към Европейското споразумение за международен пътен превоз на пътници със средствата на случайни автобусни услуги (INTERBUS), което налага специфичен контрол на техническото състояние на автобусите, извършващи случаен международен превоз на пътници.

Безопасността и сигурността на пътния транспорт срещат много отрицателни ефекти: лошо качество на пътната инфраструктура, остарели паркове от моторни превозни средства и активна и пасивна безопасност, недостатъчно техническо оборудване на контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация”, за да извършват ефективен контрол, грубо пренебрегване на правилата за регулиране на движението, недостатъчни брой пешеходни подлези и надлези, недостатъчно осигуряване на безопасността и сигнализацията на зони, характеризиращи се с висока концентрация на пътно-транспортни произшествия (ППП).

Всяка година, около 1,000 човека загиват на пътя, хиляди биват ранени, а причинените материални щети са големи. Въпреки намаляващата тенденция, наблюдавана през последните години, броят на пътните инциденти все още причинява безпокойство.

За периода 2000 – 2005 броят на загиналите и ранени хора беше съответно 5842 и 52002. Извън териториите на градовете жертвите са 21234 включително 3209 загинали. По-малко от 7 % от смъртните случаи са при инциденти на магистралите. Простия анализ на данните от пътните инциденти показва, че автомагистралите в България са най-безопасни за движение. Поради незадоволителното състояние на първокласните пътища в комбинация с повишения брой моторни превозни средства и лошото техническо състояние на частните автомобили броят на загиналите е 1171. Прогнозата за броя на загиналите хора при пътни инциденти, направена посредством метода на експоненциалната верига, за периода 2004-2008, показва, че не се очаква значителна промяна в тенденциите на развитие. Основните мерки, които трябва да бъдат предприети са свързани с: подобряване на ефективността на контрола върху участниците в движението; пускане в действие на автоматични устройства за контрол на режима на наблюдение на скоростта; подобряване на организацията на движението в населени зони и курортни селища; ограничения върху вноса на стари моторни превозни средства (МПС); изграждане на капацитет и създаване на технически условия с цел повишаване ефективността на качествения контрол на периодичните технически прегледи на МПС; модернизирани и рехабилитация на съществуващите основни пътища.

В съответствие с Решение на МС № 603 от 11.08.2006 г. постоянна тенденция за намаляване броя на жертвите от пътни инциденти в съответствие с целите на ЕС за намаляване на загубите на пътя от транспортни инциденти с 50% трябва да бъде постигната в България до 2010 г.

През Декември 2006 г., МС прие Национална стратегия за подобряване на пътната безопасност в Република България за периода 2007-2010 г. Този документ беше изработен от Държавна публична консултативна комисия по проблемите на пътната безопасност. Специално внимание е отделено на инфраструктурата за безопасност, на сигурността в зоните за ремонт и поправка и за подобряване на управлението на движението по автомагистралите и първокласните пътища.

Изграждането на автомагистрала и реконструкцията и рехабилитацията на пътищата от I клас, финансирани по СОПТ и изпълнението на Националната стратегия за подобряване на пътната безопасност ще са от огромно значение за постигане на целите на ЕС за намаляване на броя на загиналите при пътнo-транспортни произшествия.

Държавната публично-консултативна комисия по проблемите на пътната безопасност беше сформирана с оглед изпълнението на задачите на национално ниво по подобряване на пътната безопасност. Целта на тази комисия е подобряване на координацията между държавните органи и обществеността по проблемите на пътната безопасност. Комисията подпомага МС при вземането на решения, свързани с пътната безопасност, подготвя становища и изготвя проекти на нормативни актове, анализира информация, подготвя доклади, национални програми и др.

На следните приоритетни задачи Фонд «Републиканска пътна инфраструктура» ще отдели специално внимание при изпълнение на дейността си в периода на изпълнение на Секторна оперативна програма «Транспорт»:

1. Стартиране разработването на «План за действие за подобряване на пътната безопасност до 2010 г., в който ще бъдат описани основните проблеми, цели и възможни мерки, които да бъдат предприети по отношение на пътната инфраструктура за подобряване на безопасността при движение по пътищата.
2. С оглед на предстоящото приемане на Директива на Европейския парламент и на Съвета за управление на безопасността на пътната инфраструктура, Фонд «РПИ» ще организира и проведе курсове за изясняване на ролята, отговорностите, задачите и ангажиментите на органа, отговорен за пътната инфраструктура пред служителите му.
3. Подготовка на програма за обучение на експерти, одитори и инспектори по управление на безопасността на пътната инфраструктура. При приключване на обучението ще бъде издаван сертификат.
4. През 2008 г. ще бъде изградена база-данни, която ще служи за информационна система за съхраняване, автоматична обработка и анализ на данни за пътни произшествия по националните пътища.
5. Специална глава ще бъде включена в техническите задания за изготвяне на инфраструктурни проекти с изискване към проектантите да вземат под внимание проблемите, свързани с пътната безопасност.
6. Специалисти от българска страна ще участват в програмата «Партньори за пътища-управление на безопасността на пътната инфраструктура», финансирана от Световната банка и правителството на Холандия. Ще бъдат проучвани възможности за финансиране на проучвания за мерки за безопасност и изпълнението им по отношение на дялове от пътната инфраструктура с голям брой черни точки в рамките на програмата.

2.5 Опазване на околната среда

Транспортът като цяло, и най-вече пътният транспорт влияе отрицателно върху околната среда като замърсява атмосферния въздух (КАВ) в населените зони, променя глобалния климат, пейзажа и земеделската земя (завършване на големи транспортни инфраструктурни проекти) и като създава шум и отпадъци.

Анализът на данните, касаещи общите годишни емисии за основни замърсители показва, че по отношение на емисиите на олово, делът на пътния транспорт в общото количество

изпуснато олово е значителен. Това се дължи на продължаващия значителен дял на бензин, съдържащ олово в общото потребление на бензин в страната – 33%. Поради повишеното потребление на безоловни бензини през последните години, емисиите на олово от пътният транспорт бяха значително намалени в сравнение с минали периоди. Количеството и замърсяването на атмосферния въздух в така наречените горещи точки на страната се задълбочава поради непрекъснато нарастващия автомобилен парк. Проблемът с увеличаването на атмосферното замърсяване от МПС допълнително се утежнява от факта, че наличният автомобилен парк в страната е изключително остарял. Броят на новорегистрираните използвани и нови автомобили в страната нараства бързо.

Обикновено 58% от автомобилите (1,543,229) са на повече от 16 години, като преобладаващата част от тях са на повече от 20 години. Данните показват, че паркът моторни превозни средства в страната е физически и морално остарял и причинява екологични проблеми. Нивото на модернизиране на товарния парк е положително, като новорегистрираните моторни превозни средства са в съответствие с изискванията за вредни емисии и шум. Голяма част от пътният трафик преминава през населени места и следователно е фактор, определящ КАВ. Регионите с влошено КАВ са в повечето случаи високо населените региони с интензивен транспортен трафик – София, Бургас, Пловдив, Варна, Перник и т.н. През 2002 г., емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух от пътният транспорт на национално ниво отбелязаха растеж в сравнение с 2001 г. За съжаление, общото потребление на бензин нарастна от 567,038 тона до 610,983 тона, а потреблението на пропан-бутан нарастна с 27,000 тона. Беше наблюдавана положителна тенденция за намаляване на емисиите на олово от пътният транспорт. През 2002 г., емисиите на олово спаднаха от 98.5 тона до 15.9 тона в резултат на въвеждането на Националната програма за постепенно спиране производството и употребата на бензини, съдържащи олово в Република България. През 2002 г., транспортът като цяло е бил основния източник на азотен двуокис и един от най-големите източници на въглероден оксид в България: той е освободил 55% от националните емисии на азотен диоксид и 31% от въглеродния оксид. Емисиите на NMLOS и серен диоксид от транспорта са съответно 14.1% и 3.4% от националните емисии на тези вредни вещества. Шумът от транспорта съставлява 80-85% от общия шумов заряд в гъсто населените зони. Шумът от пътният транспорт е главният фактор за замърсяването с шум над нормите в градовете. Шумовите характеристики на градовете показват оставаща тенденция към нарастване на замърсяването с шум в градските зони до нива, вариращи в границите на 63-67 dB(A) и 68-72 dB(A), докато нормата е 55-60 dB(A). От 2002 г., Постановлението за условията за намаляване на замърсяването от МПС влезе в сила, отразявайки изискванията, заложи в Директива 2000/53/ЕО, засягаща отпадъците от ОИМВ. Установяването на система и инфраструктура за екологична обработка на ОИМВ едва сега започва. Програма за прилагане на Директива 2000/53/ЕО беше изработена, като включва специфични организационни, административни и инвестиционни мерки за изпълнение целите на Директивата. Пътният транспорт е основният източник на отпадъци от гуми и акумулатори. Техническата инфраструктура за преработка на отпадъчните акумулатори беше изградена, а по отношение на отпадъците от автомобилни гуми, през 2003 г. инсталациите за преработка и изгаряне на стари гуми бяха въведени, което разреши отчасти съществуващите проблеми.

Въздействието над околната среда при изграждането на автомагистрала е свързано с вредни емисии във въздуха, замърсяване на водите, шум, предизвикан от трафика, разполагане на строителни материали, опазване на дивите животни и нарушаване на пейзажа.

Мерки за предпазване и намаляване на вредното влияние трябва да бъдат предприети при подготовка на проектите, изпълнението им, използването и поддържането на изградената инфраструктура най-вече в следните аспекти:

- Зрително въздействие на проекта и съоръженията върху пейзажа;
- Замърсяване на въздуха при строителството и експлоатацията на обектите;

- Изпълнение на мерки за намаляване на шума;
- Опазване на водните ресурси.

Специално внимание българските власти (МТ, МОСВ, ФРПИ) отделят на въздействието на околната среда от изграждането на Автомагистрала «Струма» - най-важният пътен проект, който се предвижда да премине през Кресненското дефиле, което трябва да стане част от Натура 2000. По тази причина всички алтернативни маршрути на магистралата се обсъждат в това число публични консултации, с представители на общините, ФРПИ, МТ и НПО. В случаите когато пътните дялове нямат други алтернативни маршрути и по оправдани причини и прекосяват терени, част от Натура 2000, се очаква да бъде постигнато общо споразумение за тяхното трасе и да бъдат предприети допълнителни мерки за ограничаване на въздействието им над околната среда в съответствие с Директива на ЕС 79/409/ЕК и Директива 92/43/ЕЕК за Натура 2000.

2.6 Оператори

Измежду компаниите от пътния транспорт в страната, няма нито една с мажоритарно държавно участие; още повече, значителна част от големите компании са с чуждестранно съучастие в капитала. Значителната част от транспортните предприятия в България - над 95% са частна собственост. Малка част, извършващи основно вътрешноградски пътнически превози са общинска собственост. Цялостното състояние на транспортните компании може накратко да се опише като лошо.

Към декември 2005 г. данните относно представянето на пътническия и товарен транспорт на територията на България са както следва:

- За товарен транспорт в рамките на страната: 2,470 оператора с 10, 800 камиона;
- За пътнически транспорт в рамките на страната: 1, 654 оператора с 11, 710 автобуса;
- Таксиметрови услуги – 3,733 оператора с 22, 564 леки автомобили.

Към същия период, 4,848 оператора са били лицензирани за международен пътнически и товарен транспорт (Приложение No.1; Таблици No.No.7, 8). Значителна част от транспортните компании има само по един камион и един шофьор. Определени транспортни компании оперират добре на пазара, притежавайки голям брой камиони. Средната структура на товарния автомобилен парк като цяло е незадоволителна, но според отчетите скоростта на модернизирание нараства. Новорегистрираните МПС са в съответствие с изискванията за вредни емисии и шум.

2.7 Оценка на пътните транспортни сектори

Проблемите в развитието на пътния транспорт са многобройни, но като приоритетни трябва да се споменат лошото качество на пътната инфраструктура; липсата на достатъчен административен капацитет и техническо оборудване за извършване на ефективен контрол на осъществяването на социалните и технически изисквания на достиженията на правото на ЕС, транспонирани в българското законодателство, ниското техническо ниво на значителна част от автомобилния парк и като главна последица – ограничаването на достъпа на българските транспортни оператори до транспортния пазар на ЕС - понастоящем този достъп е ограничен на базата на двустранни споразумения със страните-членки и лицензираните квоти за пазарен достъп, договорен в същите. Операторът трябва да се сблъска впоследствие със съкращаването на двустранните превозни лицензи до/от трети страни; задръстванията в движението на граничните контролно пропускателни пунктове (ГКПП).

От доста време насам пътният транспорт в България се развива, като показва сериозен растеж по отношение на товарното представяне. Проблемите с възрастовата структура на автомобилния парк в страната, трудностите на транспортните оператори по отношение на планирането на инвестиционните интервенции, емисиите в околната среда, шумът, причинен от пътния транспорт, обработката на акумулирани отпадъци от излезли от употреба или спрени от движение МПС са между най-отрицателните фактори, които страната трябва да преодолее с цел да интегрира успешно националната транспортна система в транспортната система на ЕС.

2.8 Насоки за развитието на сектор пътен транспорт

Поради своето призвание като важен кръстопът и транзитна зона на Балканския полуостров, особено за товарен транспорт, ситуация, която може да бъде сметана като възможност за местния транспортен сектор, България трябва да се възползва от възможностите на пътния товарен коридор, програмиран от Европейския съюз. Тази политика трябва да даде възможност на България да има по-добро ниво на инвестиции в основна поддръжка на пътищата, да има по-добра свързаност със съседните страни и с цялата Европейска транспортна мрежа също така, и да развие впоследствие пътния товарен транспорт при по-безопасни условия на работа и с ограничено въздействие върху околната среда. Посредством Националната транспортна стратегия или в процеса на нейното изпълнение се програмира специфична политика, насочена към разрешаване на основните проблеми на сектора, такива като изменение и допълване на законовата база с цел въвеждане на тахографични устройства и устройства за ограничения на скоростта за тежкотоварните превозни средства, засилвайки употребата на екологично безвредни и енергоспестяващи превозни средства и горива, развитие на интермодален транспорт, национални планове и програми за обучение на персонала в транспортния сектор.

No	Име на бъдещия инвестиционен проект, който ще бъде подготвен за финансиране от Кохезионния фонд	Фондове на ЕС			ФАР и ИСПА	ЗАЕМИ	ДЪРЖАВЕН БЮДЖЕТ	общо (x1000 евро)	Начало и край на изпълнение
		ЕСФ (x1000 евро)	ЕФРР (x1000 евро)	КФ (x1000 евро)					
ROAD PROJECTS									
1	Автомостраля Тракия – Лот 1					34 800	50 058	84 858	2003/2007
2	Автомостраля Тракия – Лот 5					38 400	41 044	79 444	2003/2006
3	ПРТП IV – I фаза					60 000	37 200	97 200	2006/2008
4	Автомостраля Люлин				111 337		37 113	148 450	2006/2009
5	Път Даскалово - Дупница					27 000	27 000	54 000	2002/2006
6	Тунел Дупница				3 330		1 270	4 600	2005/2006
7	Път Подкова - Маказа				14 620		11 321	25 941	2002/2006
8	ПРТП III – Лот 3, 4, 8 и 9				28 875		9 625	38 500	2004/2006
9	Път Симитли - Разлог				6 920		3 258	10 178	2005/2007
10	Път Разлог - Садово				7 201		3 100	10 301	2005/2007
11	Рудозем – Гръцка граница				4 915		2 034	6 949	2005/2007
12	Път Димово – Бела - Руженци			21 400			10 600	32 000	2007/2009
13	Път Кърджали - Подкова			21 400			10 600	32 000	2007/2009
14	Пеконструкция по TEN-T Коридори IV и VIII			271 750			135 875	407 625	2008/2014
15	Път Русе – Велико Търново			167 400			82 600	250 000	2008/2012
16	ПРТП IV – II фаза			33 400			16 400	49 800	2009/2010
17	Път Враца - Ботевград			57 000			28 000	85 000	2009/2012
18	Околоръстни пътища Монтана, Втаца, Габрово			54 000			26 000	80 000	2008/2011
19	Възел Ябланица			20 000			10 000	30 000	2007/2009
20	Път Ботевград - Бяла			24 450			12 225	36 675	2010/2011
21	Автомостраля Марица от km 5 до km 72			140 700			69 300	210 000	2007/2009
22	Възел Белокопитово						30 000	30 000	2007/2009
23	Ботевград-Околоръстен път София						33 000	33 000	2007/2008
24	Околоръстни пътища София - I фаза						30 000	30 000	2007/2008

No	Име на бъдещия инвестиционен проект, който ще бъде подготвен за финансиране от Кохезионния фонд	Фондове на ЕС			ФАР и ИСПА	ЗАЕМИ	ДЪРЖАВЕН БЮДЖЕТ	общо (x1000 евро)	Начало и край на изпълнение
		ЕСФ (x1000 евро)	ЕФРР (x1000 евро)	КФ (x1000 евро)					
25	Околоръстни пътища София - II phase						108 000	108 000	2008/2010
26	Автомагистрала Хемус - I фаза						262 000	262 000	2011/2014
27	Автомагистрала Хемус - II фаза						378 000	378 000	2012/2015
28	Автомагистрала Струма			480 000			120 000	600 000	2007/2011
	ОБЩО			1 150 800				3 561 015	

3. ВОДЕН ТРАНСПОРТ

Европейската транспортна политика набляга на развитието на морския транспорт и на транспорта по вътрешните водни пътища, два ключови компонента за интермодалността, които трябва да предоставят средства за справяне с нарастващата претовареност на пътната и железопътната инфраструктура и за борба със замъряването на въздуха. Досега тези два вида транспорт бяха недостатъчно използвани. Те трябва да бъдат подкрепяни чрез развитието на вътрешните водни услуги, морските превози на къси разстояния (развитие на европейската концепция за морски магистрали) и предоставяне на подобрени пристанищни услуги.

Река Дунав е единственият вътрешен воден път в Република България. Българският участък на река Дунав е на долното течение на реката. Транспортните функции на река Дунав са от изключително значение за развитието на прилежащите ѝ речни райони. Река Дунав беше включена в общата схема на Европейските вътрешни водни пътища (Транс-европейски транспортен коридор VII) на срещите на европейските транспортни министри, състояли се на о. Крит през 1994 г. и в Хелзинки през 1997 г. Реките Рейн, Майн и Дунав свързват Западна и Източна Европа по Канала Рейн-Майн-Дунав, като по този начин дават отлични практически възможности за директни навигационни връзки между Черно и Северно море и удобен воден достъп до много от европейските страни и техните индустриални центрове. Повишеният интерес в този важен европейски вътрешен воден път беше потвърден в доклада на Групата на високо равнище относно Транс-европейската транспортна мрежа от 27 юни 2003 г. (доклад на Ван Мийрт) и в Решение (ЕК) 1692/96 изменено с Решение (ЕК) № 884/2004 чрез идентифицирането на река Дунав като приоритетна ос № 18.

Република България сега е външна граница на съюза и връзка с централна Азия, Близкия Изток, Средния Изток, Далечния Изток и страните от Черноморския басейн. Най-големият дял на търговията от външната търговия на Европейския съюз се извършва чрез морски транспорт.

В съответствие с разпоредбите на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Изпълнителна агенция “Пристанищна администрация” към Министерство на транспорта управлява собствеността и организира работата на обществените транспортни пристанища от национално значение. Изпълнителна агенция “Морска администрация” към Министерство на транспорта контролира безопасността на плаването в българските морски пространства и по протежението на българския участък на река Дунав. Институцията, отговорна за контрола и подобряването на плавателните условия по протежението на вътрешните водни пътища на Република България е „Изпълнителна агенция за проучване и поддържане на река Дунав” към Министерство на транспорта.

3.1 Инфраструктура

3.1.1 Пристанищна инфраструктура

Основните морски пристанища, които извършват морски транспорт в България са Пристанище Варна АД и Пристанище Бургас АД. Те реализират около 60% от националната вносно-износна търговия. Пристанищата Варна и Бургас са включени в концепцията за развитие на Транс-европейските транспортни коридори поради тяхното стратегическо разположение на кръстопътя между Европа и Азия. Пристанищата имат достатъчен капацитет за универсални товари, твърди и течни насипни товари, контейнери, тежки пакети

и съоръжения за RO-RO транспорт. Те имат относително добре развити транспортни инфраструктури, свързващи ги с републиканската пътна и железопътна система, което прави възможна връзката с пристанищата на европейски транспортни коридори IX, X, VIII и TRASECA.

Пристанищата за обществен превоз от национално значение по река Дунав са пристанища Видин, Лом и Русе. Най-голямото българско речно пристанище е Пристанище Русе, което е важен търговски, промишлен и транспортен център, осигуряващ над 60% от превозваните товарни единици на страната по река Дунав. Пристанище Русе е разположено на важния комбиниран кръстопът на Транс-европейски транспортни коридори VII и IX. Другите пристанища за обществен транспорт с национална значимост на река Дунав са Пристанище Видин и Пристанище Лом, които осигуряват над 30% от вътрешния воден товарен оборот.

Повечето от българските пристанища са построени в началото на миналия век за мултифункционални цели, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние. В настоящия момент всички те имат достатъчно свободен капацитет. Основните проблеми за развитието на българските пристанища са свързани с липсата на достатъчно инвестиции за поддръжка и развитие на пристанищната инфраструктура в предходните години, остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране, лошо състояние на кейовете.

Предвиденото в Закона за морските пространства концесиониране на националните пристанища, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и приетата Национална програма за развитие на пристанищата, очертава основната тенденция за бъдещото развитие на българските пристанища – модернизация и развитие в съответствие с принципите на пазарната икономика на Европейския съюз.

3.1.2. Съоръжения за укрепване коритото на река Дунав

По протежението на българския бряг на река Дунав има няколко паралелни насочващи стени и буни. Тяхното текущо състояние е незадоволително, тъй като повечето от тях са частично или напълно разрушени. Два дънни шлюза (които служат за пренасочване на речния поток и регулиране на водното количество), са построени в района на Белене. Единият от тях е разположено в канала на остров Белене и е в добро техническо състояние. Другият блокира канала на остров Милка. Той действаше за кратък период от време (за период от 10 години), но поради метода на изграждането му, в момента не функционира.

Плавателният канал на Дунав не съответства на международно приетите проектни стандарти, създадени от Дунавската комисия. Има многобройни стеснени участъци, регистрирани за периода 1994 – 2005 г. по българския участък на река Дунав.

Надолу от Железни врата II, р. Дунав тече свободно без заприщвания. За тази част на реката, препоръчителната дълбочина на канала е 25 дм под Ниско корабоплавателно и регулационно ниво (НКРН), което осигурява използване на реката за корабоплаване до 94% годишно. Препоръчителната ширина на плавателния канал (при РПРН – 25 дм) възлиза на 180 м с минимален радиус на кривите 1000 м., в случай на завой на талвега.

По отношение на тези проектни мерки и разположение, трябва да се отбележи, че най-малката налична дълбочина е преобладаващият фактор, засягащ условията на плаване, тъй като тя определя допустимата водоизместимост или газене на плавателните съдове и следователно носещия капацитет на флота. Според данни, предоставени от “Изпълнителна агенция за проучване и поддръжане на река Дунав”, следните минимални дълбочини са били отчетени за периода 1996 – 2004 г.:

Остров Белене – най-малка налична дълбочина от 15 дм и продължителност от 184 дни, в която дълбочината е била под 25 дм

Остров Батин – най-малка налична дълбочина от 16 дм и продължителност от 129 дни, през която дълбочината е била под 25 дм

В определени участъци на реката, бреговете и островите ерозират поради водния поток и нестабилните почвени пластове, което често сменя посоката на талвега. Голяма част от ерозиралите брегове са плодородни земи, които са напълно загубени.

За подобряване на условията за плаване, предпочитаните методи са комбинация от съоръжения за укрепване на реката (които пренасочват речния поток) и редовна поддръжка чрез драгиране. Общият брой и разположение на съоръженията се определят след като се разработи хидрологичен модел на участъците, който служи за симулация и прогнозиране на динамичните речни процеси.

Хидро-техническите инженерни работи и укрепяване на речния бряг в българския участък на река Дунав по отношение на подобряване на условията за плаване са в съответствие със заключенията на доклада на Групата на високо равнище относно Транс-европейската транспортна мрежа от 27 юни 2003 г. (доклад на Ван Мийрт) за развитие на връзката Рейн-Майн-Дунав.

3.2.Пътнически услуги и превоз на товари

Пътническият трафик през морските пристанища нараства постепенно от 2003 г. (Приложение 1, Таблица 9). Повечето от пътниците, на които се предоставят услуги в българските морски пристанища са круизни пасажери, посещаващи черноморските курорти. Обикновено по-голямата част от пътническият трафик през речните пристанища се извършва между България и Румъния. Той се състои от хора, придружаващи моторни превозни средства (Приложение 1, Таблица 11). Пътниците от ЕС са круизни пасажери.

След присъединяването на България към Европейския съюз и очакваното развитие на туризма, се очаква броят на круизните пасажери в българските пристанища значително да нарастне. Следователно, необходимо е усъвършенстване на качеството на транспортните услуги и безопасността на трафика в българските морски пространства и вътрешните водни пътища в съответствие с изискванията на ЕС, отчитайки факта, че 2007 България е външна граница на ЕС.

Статистическите данни показват значително нарастване за последните години на количеството обработени товари в българските пристанища (Приложение 1; Таблицы 10, 13). Като цяло причината е нарастването на контейнерните потоци, което отговаря на световните тенденции за развитието на контейнерния и интермодален транспорт. Реформите, ориентирани към пазарна икономика и новата политика на международна търговия на Република България, ориентирана към страните от ЕС са причини за спада в дела на насипните корабни товари.

По отношение на речния товарен трафик с държавите-членки на ЕС, има тенденция на нарастване, като основният партньор е Германия (Приложение 1; Таблица 14). Основните внесени товарни единици, обработени в националните пристанища са Ro-Ro и универсални товари. Изнесените товари за страните-членки на ЕС са преобладаващо земеделска продукция и метали.

Очаква се товарният трафик да нарастне значително поради присъединяването на страната към Европейския съюз, развитието на промишлеността и международната търговия. Основните предимства на товарния транспорт по река Дунав са: безопасност, икономичност, ниско ниво на замърсяване на околната среда и висок потенциал за развитие. Този вид транспорт е алтернатива на пътния и железопътния транспорт. Със съжаление трябва да бъде отбелязано, че текущата ситуация в българския речен транспорт е далеч от тази перспектива, защото има много обективни отрицателни фактори. Оптимизацията на условията за плаване ще пренесе голяма част от товарния трафик към водните пътища, което е в съответствие с

установената транспортна политика на ЕС (Бялата книга за транспорта, приета от Европейската комисия на 12 септември 2001 г.) и Програмата Naiades.

Според доклада на Ван Мийрт, премахването на стесненията по връзката Рейн-Майн-Дунав може да прехвърля около 5 милиарда тона-километри от товари всяка година към водните пътища.

3.3 Транспортна безопасност и опазване на околната среда

Настоящото законодателство относно безопасността на морските и вътрешни водни пътища и опазването на околната среда е в съответствие, както с международните изисквания, така и с тези на ЕС. Република България е ратифицирала повечето от международните конвенции за морска безопасност и основните международни регламенти, засягащи контрола и предотвратяването на морско замърсяване от кораби, намеса в случаи на замърсяване с нефт и компенсация за жертви при морски нещастни случаи.

С цел да извършва адекватен екологичен контрол и контрол по безопасността на плаването в българските морски пространства, Република България започна изграждането на Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на корабоплаването (VTMIS) от 1998 г. и в настоящия момент системата вече функционира. VTMIS е система за хармонизирано информационно обслужване за морския транспорт. Обменът на информация за движението на плавателни съдове между корабите и операторите, намиращи се на брега, води до по-високо ниво на морска безопасност в българските териториални води, до повишен капацитет за отговор и противодействие в случай на замърсяване, създаване на инструмент за ефективно информационно обслужване и управление на трафика, подкрепа при операции по търсене и спасяване, цялостно улесняване на морския транспорт. Бяха подготвени два проекта, съфинансирани по програма ФАР за създаването на системата. ФАР Проект BG 0012.01 – “Българска система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на корабоплаването ” беше финализиран през октомври 2004 г. Изпълнението на ФАР Проект BG 2003/004-937.04.01 “ Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на корабоплаването - фаза 2” е в процес на изпълнение. Трета фаза на проекта се предвижда по отношение на по-нататъшното развитие на изградената инфраструктура и подобряването на ефективността на системата, покритието на българския черноморски регион и повишаването обхвата на услугите за превоз на стоки.

Основните рискове за плаването по река Дунав са замръзване и носене на ледени късове по реката, бури и мъгла, бърза промяна на водните нива, препятствия, причинени от потънали големи предмети като кораби и шлепове, отклонение от маркирания плавателен път поради небрежно управление и плаване на кораба и липса на навременни предупреждения за състоянието на реката, изпратени до корабите от специализираните служби. С цел да се намалят рисковете за плаването, са необходими навременно информиране на навигаторите за състоянието на реката и осигуряване на хидрометеорологична прогноза в реално време, непрекъснато наблюдение и информиране за препятствията, които са важни за безопасността на плаване.

Системата за речни информационни услуги трябва да събира, обработва, контролира и разпространява геодезични, хидрографични, морфологични, хидрологични, метеорологични и статистически данни, отнасящи се до плаването по река Дунав. Разработването и въвеждането на информационни технологии при управлението и контрола на вътрешните водни пътища води до значително нарастване на безопасността на плаване и на ефективността на вътрешния воден транспорт, а също и до по-доброто опазване на околната среда. Системата за речно информационно обслужване за река Дунав съвместява всички характеристики, за да отговори на тези нужди. Опитът, придобит по време на разработването на системата за обслужване на корабния трафик ще бъде от полза при изграждането на информационни услуги за българската част от река Дунав.

Съхраняването на чистотата на водите на река Дунав е въпрос от изключителна важност, поради факта, че България е една от най-бедните европейски държави що се отнася до водни ресурси. Както водата, така и дъното са замърсени с утайки и наслоявания на много места по река Дунав, въпреки че в други части водата е относително чиста и подходяща да бъде използвана дори за пиене.

В случаите на малки дълбочини на талвега, особено в периоди на ниски речни води, се създават условия, които могат да предизвика засядане на плавателни съдове и инциденти. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води и води, замърсени с нефт и/или корабно гориво, което би причинило замърсяване на реката. Подобряването на дълбочината във важните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти и засядането на плавателните съдове.

Развитието на системи за информационно обслужване и управление на трафика съответства на заключенията на доклада на Групата на високо равнище за Транс-европейската транспортна мрежа от 27 юни 2003 г. (доклад на Ван Мийрт). Изграждането на система за обслужване на трафика на плавателни съдове е тясно свързано с Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г., която установява Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на корабоплаването на общността (VTMIS) за морските пространства и отменя Директива на Съвета 93/75/ЕИО. От 2005 г. действа също така и Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 7 септември 2005 г., която установява предоставянето на хармонизирано речно информационно обслужване (RIS) за вътрешните водни пътища на Общността.

3.4 Оператори

Понастоящем, основният български морски оператор – Параходство “Български морски флот” намалява своя търговски флот – съответно своя транспортен капацитет поради бракуването и продажбата на стари плавателни съдове. Други морски оператори са Компания Средиземноморско корабоплаване (КСП), Евъргрийн, Маерск Сийланд, ЗИМ Компания корабоплаване (Израел), ТЮРКОН, Хапаг Лойд, Р&О Недлойд, К-Лайн. Повечето от морските оператори обслужват също така презокеански линии и поради това могат да извършват гъвкава и агресивна ценова политика за късите дестинации.

“Българско речно плаване” АД е най-големият български речен оператор. Основните конкуренти в източната работна дестинация са Украинско плаване по Дунав и Укречфлот. Украинските оператори транспортират 73% от товарите по източната дестинация, българските оператори – 20% от товарите, а 7% се транспортират от други оператори. По западната работна дестинация има повишение на броя на малките гъвкави частни оператори. Развитието на пазара на българските транспортни услуги се базира на принципите на либерализация и приватизация на транспортните услуги. Този пазар може да бъде описан като специфичен, динамичен и чувствителен към промени от всякакъв характер – търсене и предлагане на стоки и суровини, данъчно облагане, митнически и други разпоредби. Повишаването на пътническия и товарния трафик по водните пътища, дължащо се на развитието на промишлеността, търговията и туризма на страната и подобряването на плаването са предварителни условия, необходими за нарастването на броя на операторите. Икономическата ефективност на дейността на българските речни и морски оператори и тяхното конкурентно участие на международния пазар на транспортни услуги зависи от остаряването на флота и разходите по неговата поддръжка. Съгласно корабната статистика, средната възраст на корабите поставя необходимостта от подновяване на флота.

3.5 Заключение

3.5.1 Заключителна оценка на инфраструктурата и текущо състояние на водния транспорт

Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и продължава да съществува свободен пристанищен капацитет. Построени са удобни връзки между пристанищата и националната пътна и железопътна мрежа. Повечето от българските пристанища са в лошо техническо състояние поради факта, че са построени в началото на миналия век и поради липсата на достатъчни инвестиции за поддръжка и развитие на пристанищната инфраструктура през предходните години.

Техническите параметри на плавателното корито на река Дунав са незадоволителни. Проблемите са свързани с ерозия на бреговете и островите и ниска дълбочина в определени участъци на реката, което поставя необходимостта от предприемане на мерки за подобряване на дълбочината в критичните участъци на реката и за укрепване на бреговете.

Броят на модерните логистични, навигационни и информационни системи е незадоволителен, което усложнява условията на плаване и съществува риск от инциденти.

3.5.2 Тенденции за развитие на инфраструктурата и на водния транспорт

Тенденцията за развитие на обществените речни и морски транспортни пристанища от национално значение е свързана с тяхното отдаване на концесия и либерализацията на пристанищните услуги; подобрене на техническите условия на пристанищните акватории и използване на талвега за корабоплаване..

През следващите години Република България ще се стреми към повишаване на товарния и пътнически трафик, и насърчаване развитието на водния транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз. Очаква се увеличение на броя на частните оператори, поради развитието на туризма, промишлеността и международната търговия, както и подобряването на условията за плаване.

Следва се политика за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав и морските пространства на Република България. Тази политика ще бъде подкрепена чрез осъществяването на проекти, съфинансирани от ЕС за усъвършенстването на техническите параметри на вътрешния воден канал и засилването на морската безопасност и безопасността на вътрешните водни пътища и опазване на околната среда в съответствие с политиката на Общността за укрепване на морския транспорт и мрежата на вътрешните водни пътища.

4. ИНТЕРМОДАЛНА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА

4.1. Интермодален товарен транспорт

4.1.1. Инфраструктура

Интермодалната инфраструктура основно се състои от железопътни връзки между главни възли за товарен транспорт. Железопътните връзки трябва да са дефинирани с цел да се предложи ефективно, безопасно и конкурентно решение за превозвачите, сравнено с пътният транспорт, и добре избраните възли на мрежата трябва да дадат възможност на интермодалните компании да оперират с големи количества товари и да пренасочват товари към железопътните транспортни услуги.

Поради тези причини, интермодалната мрежа трябва да бъде планирана на международно ниво с цел да се даде възможност на превозвачите да оперират на колкото е възможно по-дълги разстояния за железопътния транспорт, докато мрежата от възли трябва да бъде така

проектирана, че да обслужва главни стопански центрове във всяка страна. Българската интермодална система вече е в съответствие с повечето от тези условия, но се нуждае от техническо усъвършенстване, за да извлече полза от всички възможности за растеж на транспортното търсене в балканския регион и да участва в изграждането на по-устойчива транспортна система.

4.1.1.1. Железопътни връзки

Следните български железопътни линии са включени в Европейското споразумение за важните международни комбинирани транспортни линии и свързаните инсталации (AGTC):

- Русе-Горна Оряховица-Дъбово-Димитровград (310 км)
- София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Варна (543 км)
- Драгоман-София-Пловдив-Димитровград-Свиленград (382 км)
- Пловдив-Зимница-Карнобат-Бургас (294 км)
- Видин-София (279 км)
- София-Кулата (210 км)

Девет (9) железопътни гари за извършване на международни интермодални товарни превози също са включени в AGTC - София, Филипово, Стара Загора, Русе, Димитровград-Север, Варна, Бургас, Каспичан и Горна Оряховица.

4.1.1.2. Интермодални възли

Основните съоръжения за национален и международен контейнерен товарен транспорт са създадени през 70-те и 80-те години на миналия век. Най-разпространената технология за интермодален транспорт през този период е била транспортирането на товари от големи тонажни контейнери (ГТК). Затова наличното машинно оборудване е специализирано основно в работата с такива ГТК. Поради големия спад в контейнерните товари в началото на 90-те години, терминалите не са поддържани и използвани по подходящ начин.

Въпреки остарялата техника и оборудване, българските железници притежават потенциал за осъществяване на контейнерните транспортни превози.

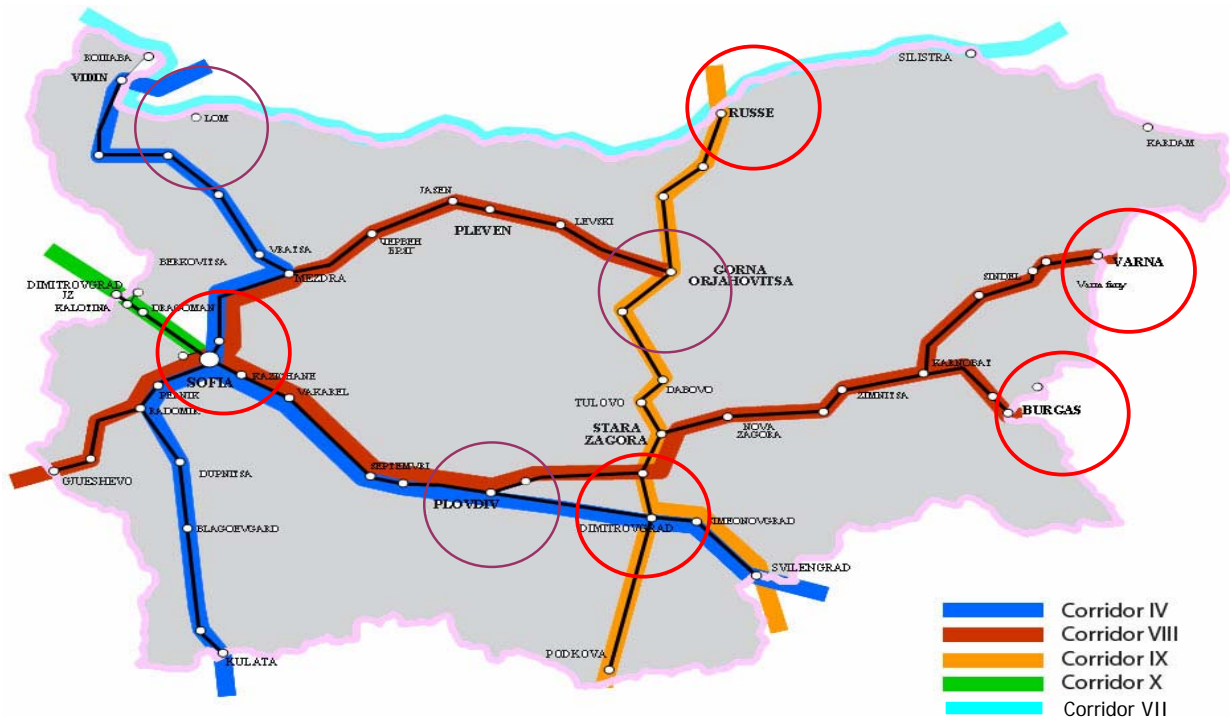
Понастоящем, един блок-влак спира два пъти седмично на съществуващия контейнерен терминал 'София' (контейнерен блок-влак София-Солун-София), заедно с други контейнери като вагонни пратки във вътрешно или международно съобщение (60-100 TEU седмично). Предстои повишаване на честотата на движение на влаковете до 4-6 седмично. Съществуващото оборудване и инфраструктура на контейнерен терминал София е недостатъчно за преработката на по-комбинирани единици и влакове. За периода 2008–2010 г. трябва да се планира изграждане на нов контейнерен терминал близо до София. Дотогава, с относително малки инвестиции в настоящия контейнерен терминал в София, в съществуващата инфраструктура и оборудване, повече влакове могат да бъдат обработени и така повече комбинирани влакове могат да бъдат пуснати в действие.

Останалите 7 контейнерни терминали са във вътрешността на територията на страната:

- Действащи железопътни контейнерни терминали са разположени на гарите Пловдив, Филипово и Стара Загора;
- Има терминални обекти в Димитровград-Север (стопанисвани от DESPRED), Димитровград-Север, Горна Оряховица (Честово-товарен терминал), Плевен-Запад и Враца, но порталните кранове не работят;
- Останалите са разположени по крайбрежието на Черно море и река Дунав.

Въпреки че като цяло състоянието на инфраструктурата не покрива изискванията за извършване на модерни товарни и превозни дейности, в част от терминалите оборудването е достатъчно добро, за да бъде въведено в експлоатация с определени инвестиции. Няма директна оперативна/логистична връзка между железопътния и морски транспорт. Терминалите трябва да бъдат обезпечени с необходимото оборудване съгласно изискванията за извършване на комбиниран транспорт (кранове, складове, платформи за товарене на товарни камиони и вериги камиони).

Модернизирането на инфраструктурата включва следното: подобряване на техническото състояние на железопътните линии и железопътните съоръжения като част от Транс-европейската транспортна мрежа; осигуряване на необходимият габарит за комбинирания товарен транспорт по гореспоменатите направления.



4.1.2. Комбинирани транспортни услуги

4.1.2.1. Комбинирани транспортни услуги на територията на страната

Понастоящем пазара на комбинирани транспортни услуги на територията на България не е развит. Повечето контейнери се товарят и разтоварват на пристанище Варна и не се транспортират по нататък на територията на страната като контейнерни превози. Има ограничен поток на пътни транзитни контейнери, а също и ограничен брой на контейнери по железен път. Съществува само единичен директен влак /редовен влак за контейнери или комбиниран транспорт, София-Солун/, който беше пуснат в действие през 2003 г. Друг поток контейнери съществува между Пловдив и Бургас, Варна и Марица Изток.

4.1.2.2. Международен комбиниран транспорт

Транс-европейските транспортни коридори, пресичащи Балканите (IV, VII, VIII, IX и X) предлагат потенциал за организацията на комбиниран транспортен сектор. Всички съществуващи интермодални терминали обаче са недостатъчно използвани. По правило, интермодалните оператори на Балканите са лошо оборудвани, що се отнася до интермодални железопътни вагони. Съществуващият парк контейнерни вагони основно е приспособен за транспортиране на ISO контейнери. Има липса на пътно оборудване, която да може да се управлява от TEU носач (контейнери, каса-мобили) за Ro-La и Ro-Ro техники. Обикновено потокът съединен трафик (контейнери и каса-мобили) възлиза на по-малко от 0.5% от общият трафик, което е изключително ниско в сравнение с около 4% в западноевропейските страни.

По-голямата част от регистрирания трафик касае земен транспорт на морски контейнери (интерконтинентален трафик), организиран от/към много различни пристанища, което означава къси разстояния и разпръснати обеми, условия, всички от които са в полза на пътния транспорт.

Междувременно, вътрешноконтиненталния трафик (включващ полу-ремаркета и/или каса-мобили в интермодалната транспортна верига) е близък до нулата, тъй като балканските превозвачи не притежават, нито използват тази техника. Сегментът остава неизследван въпреки потенциала му: обемът на континенталната търговия е много по-висок от презокеанската търговия, тя включва по-дълги разстояния и стана по-лесно да оперира, тъй като в зоната беше създаден важен център, позволяващ по-бързи връзки с международните континентални мрежи.

В този контекст, всички усилия по отношение на интермодалния транспорт трябва да бъдат фокусирани в краткосрочен план върху организационната, регулаторна и институционална рамка.

4.1.3. Безопасност и сигурност на транспорта

Въпреки, че всички начини на транспортиране са уязвими, може би нито един сектор не е повече изложен на опасности отколкото пристанищата и интермодалните превозни системи, към които те са свързани. Потенциалното внасяне на оръжия за масово поразяване в плавателни съдове, превозни средства и превозни контейнери представлява особено висок риск.

Въпросът за безопасността и сигурността на товарите е изключително важен при интермодалния транспорт, тъй като потребителите много високо ценят безопасността, поради високата стойност на всяка товарна единица, за която те са отговорни. Въпреки това, безопасността е проблем на терминалите, докато товарните единици чакат на терминалите по време на почивните дни в края на седмицата.

От 2001 г. ЕК е в процес на максимизиране на транспортната (и интермодална) сигурност, фокусирайки основно върху тероризма. Процесът ще доведе до създаване на съответното законодателство. На 27 февруари 2006 г. Комисията представи СОМ(2006), 79, “Комюнике относно засилването на сигурността по веригата на предлагане – Предложение за Регламент на Европейския парламент и Съвета относно засилване на сигурността на веригата на предлагане”.

Беше предложено от Комисията в страните-членки да се установи схема “безопасен оператор”, която да позволи на операторите по веригата на предлагането да докажат

съответствието си с минимални изисквания за сигурност. Статусът на “безопасен оператор” ще се присъди на оператори, за които е установено, че са в съответствие с изискванията. За тази цел, страните-членки могат да се възползват от съществуващи системи или процедури или да пожелаят да създадат система, специално определена за сигурността по веригата на предлагането. Осъществяването ще се нуждае от проверяване. Страните-членки трябва да назначат компетентен орган за безопасността на веригата на предлагане и трябва да осигурят фокусна точка, поемаща ролята на контактна точка между Комисията и страните-членки. След влизането на Р България в ЕС, ще има нужда тези предложения да се приемат и следователно в железопътния сектор е най-вероятно железопътни компании, такива като железопътни терминални оператори или която и да е компания, обслужваща склад, съоръжение за съхранение, вътрешен терминал или вътрешно пристанище в интермодалната верига на предлагане, да имат нужда от статуса “безопасен оператор”.

4.1.4. Опазване на околната среда

Стратегията от Гьотеборг на Комисията поставя между своите най-големи цели за устойчиво развитие на страните-членки на ЕС основно преминаване в употребата на транспорт от пътен към железопътен, воден и обществен пътнически транспорт. Общата транспортна политика подкрепя тази цел и се бори с покачващите се нива на пренаселване и замърсяване и насърчава употребата на по-благоприятни за околната среда начини на транспорт.

За тази цел се препоръчва на страните-членки и присъединяващите се страни да дадат приоритет на инвестициите в инфраструктура за обществен транспорт и за железопътни линии, вътрешни водни пътища, къси превози по море и интермодални операции.

В сферата на товарния транспорт, насоките за Транс-европейските транспортни мрежи насърчават мултимодалните коридори, с колкото е възможно повече възли, правещи възможно преминаването от пътен към по-благоприятни за околната среда видове транспорт.

Програмата за развитие на комбиниран транспорт в България напълно съответства на всички тези цели.

4.1.5. Заключителна оценка на интермодалната система

Текущото състояние подсказва, че с цел да се развие интермодалния транспортен сектор, има редица изисквания, които трябва да бъдат въведени, а именно:

- да се осигури подходяща мрежа с добре разположени терминали;
- да се установят чести и бързи услуги на влакове с редовно разписание между терминалите;
- да се предостави подкрепа на оператора, включително добро сътрудничество със съседни железопътни предприятия и привлекателни цени.

4.1.6. Насоки за развитие на интермодалната инфраструктура и текущо състояние на комбинирания транспорт

4.1.6.1. Глобална стратегия

Целта на стратегията е да предостави на българската икономика необходимата инфраструктура за привлекателност на бизнеса, ефективна и ефикасна железопътна товарна транспортна мрежа, която е напълно интегрирана в европейската интермодална транспортна мрежа.

Целите на стратегията за интермодално развитие са:

- Да развие комплекс от железопътни товарни възли, отговарящи на стандартите на ЕС и способни да допълват и да се конкурират ефективно с други транспортни средства;
- Да подобри железопътната мрежа, за да съответства на нуждите на участниците в товарния транспорт и ефективно да се конкурира с пътната мрежа;
- Да подобри услугите, да насърчава употребата на железопътния товарен транспорт между заинтересованите страни, да привлече повече потребители и оператори и да установи общо разбиране и кооперация с други главни заинтересовани лица;
- Да инициира и насърчава необходимите законови и институционални разпоредби;
- Да предприеме необходимите действия за осъществяване на модерни подпомагащи системи;
- Да осигури финансиране за всички свои дейности.

4.1.6.2. Подобрене на инфраструктурата

С цел глобалната стратегия да се комбинира с изпълнение стъпка по стъпка, базирано на реалистичен подход на товарния пазар и обусловен от позитивната обратна връзка и участие на товарни превозвачи, бъдещите инвестиции бяха приоритизирани според икономическия потенциал на всяка една връзка или възел на мрежата.

В съответствие с проект по програма ФАР “Разработване на стратегия за българската железопътна инфраструктура в интермодалната транспортна мрежа”, беше даден приоритет на проекти, притежаващи най-високия потенциал да привличат товари от пътния към железопътния транспорт.

Прогноза за пътен, железопътен, морски и интермодален превоз в годините 2010, 2015 и 2020 в млн. тона

Възел	Пътен превоз (сега)	Железо пътен превоз (сега)	Прогноза 2010 (интермодален)	Прогноза 2010 (общо)	Прогноза 2010 (железопътен)	Прогноза 2015 (интермодален)	Прогноза 2015 (общо)	прогноза 2015 (железопътен)	Прогноза 2020 (интермодален)	Прогноза 2020 (общо)	Прогноза 2020 (железопътен)
София	44,326	8,917	2,346	62,009	10,491	2,786	73,597	12,458	3,356	88,018	15,080
Варна*	33,669	1,853	1,304	50,871	2,180	1,505	59,822	12,458	1,779	71,179	15,080
Бургас*	36,101	5,830	1,899	65,571	6,859	2,181	77,058	8,145	2,571	91,660	9,860
Пловдив	5,786	661	218	7,502	778	258	8,904	923	310	10,639	1,118
Русе*	10,948	925	881	18,304	1,088	1,037	21,667	1,292	1,224	25,782	1,564
Димитровград	8,237	1,043	328	10,801	1,227	389	12,819	1,457	468	15,318	1,764
Горна Оряховица	5,254	195	126	6,336	229	150	7,519	272	179	8,975	330
Лом*	5,077	883	419	9,145	1,039	493	10,825	1,234	582	12,892	1,493

* Общи обеми на трафик, включващи морски и вътрешен воден трафик

Прогнози за нуждите от обща терминална площ за 2010, 2015 и 2020

Възел	FV/IT общи нужди 2010 (хил. кв.м)	Нужди от интермодални терминали 2010 (хил. кв.м.)	FV/IT общи нужди 2015 (хил. кв.м.)	Нужди от интермодални терминали 2015 (хил. кв.м.)	FV/IT общи нужди 2020 (хил. кв.м.)	Нужди от интермодални терминали 2020 (хил. кв.м.)
София Изток	3400	340	4000	400	4900	490
Варна	3000	300	3500	350	4100	410
Бургас	4400	440	5000	500	6000	600
Пловдив	500	50	600	60	700	70
Русе	2000	200	2400	240	2800	280
Димитровград	750	75	900	90	1100	110
Горна Оряховица	300	30	350	35	400	40
Лом	1000	100	1150	115	1350	135
София Запад	1100	110	1350	135	1600	160
София Юг	900	90	1000	100	1250	125

Източник: ФАР проект

Товарните селища (ТС)/Зоната на интермодалните терминали като цяло изразяват нуждата от пространство за ефективното маневриране на железопътния товарен трафик, морския трафик и местното индустриално производство. Следователно е необходимо общата площ в избраните възли също така да включва площ, предназначена да обслужва пътния и морски товарен превоз, който не е свързан с железопътните товарни оператори.

На основата на тези резултати, пристанищата ще продължат да управляват своите операции чрез прибавяне на интермодални функционалности към съоръженията си, така че има голяма нужда за интегрирана интермодална връзка между железопътни и морски сектори. Необходима е подкрепа за тези операции, подобряващи железопътната инфраструктура, която взаимно свързва операциите на пристанищата с мрежата. Особено внимание трябва да се обърне на Възел София, тъй като там има няколко възможности и вероятни разположения (настоящия Терминал София, Слатина, Казичене, Волюяк) за разполагането на 3 терминала в случай на необходимост (Изток, Запад, Юг).

Създаването на основен триъгълник транспортни селища е по линия на градовете София-Бургас-Варна. Така че тези инсталации биха могли да бъдат подобрени след ТС/ИТ интермодалното триъгълно опериране (след 2010 г.). Това са терминали с първостепенен приоритет. Русе също е с първостепенен приоритет като основно допълнение към триъгълника.

Комплекс от ТС/ИТ с второстепенен приоритет може да бъде изграден като допълнение към създаването на мрежата ТС като Пловдив, Димитровград, Горна Оряховица, Лом. Тези ТС/ИТ биха могли да подобрят своите операции с малки инвестиции в оборудване като първа фаза от употребата им. На второ място, те могат да обслужват мрежата ТС, която ще бъде създадена в бъдеще като сателити на главните ТС.

Подновяването на железопътната мрежа ще бъде синхронизирано с необходимите за създаване на ТС стъпки, за подпомагане на интермодалните операции в цялата страна. Железопътните мрежи, които пресичат главните възли, представени по-горе, са включени в

приоритетите на мрежата (от ИСПА, ЕФРР или Държавно финансиране). Връзката Русе-Варна, като трапец, свързващ София-Варна-Бургас, включително Пловдив и Горна Оряховица, също са полезни и могат да обслужват проектирания интермодален товарен трафик като част от железопътния трафик (20% – 25%) от общия железопътен трафик.

4.1.6.3. Оператори

Освен създаването на необходимата инфраструктура за интермодален транспорт, политиката за развитие на комбинирания транспорт трябва да привлича интермодални оператори, които да използват тази инфраструктура. Беше предложен маркетингов план от гореспоменатото изследване по програма ФАР, който да бъде предприет от Национална Компания “Железопътна Инфраструктура”, с фокус върху интермодалния транспорт. Този план ще определи ключовите играчи на пазара на българския интермодален транспорт и ще предложи начини за привличането им в железопътната мрежа и интермодалните терминали.

Необходима е различна стратегия за различните потребители. Например, товарен терминал обслужва товарни спедитори, транспортни оператори, превозвачи, компании за товарни превози, индустрии, компании за строителство на вагони и т.н. Всеки един от тях има различни нужди и следователно се нуждае от различен маркетингов подход. НК”ЖИ” може да формулира маркетингова стратегия, основана на добавената стойност, която ще предлага в бъдеще чрез мрежата си (терминали и връзки). Например, високите скорости или безопасност и сигурност ще бъдат активи, които трябва да бъдат съобщени на потенциалните нови потребители на инфраструктурата. Също така, ще е необходим маркетинг с цел да се привлекат потенциални партньори във финансовата част, като НК”ЖИ” ще търси партньори, които инвестират в публично-частни схеми за създаването на нови интермодални терминали.

4.1.6.4. Товарни селища

4.1.6.4.1. Концепция и възможности

Във всички случаи на успешни интермодални мрежи, съществува ясно и внимателно формулирана национална интермодална и товарна транспортна политика. Такива национални политики винаги са в съгласие с националния „пространствен”/физически план. Тя включва приоритизиране на действия и области (във връзка с паралелното развитие на транспортните коридори и железопътни линии, което съответства на нуждите на товарните възли).

Един товарен терминал трябва да бъде разположен близо до основната железопътна мрежа, автомагистралната мрежа или мрежата от водни пътища, трябва да бъде далеч от населени зони с цел да причинява колкото е възможно по-малко неудобства (шум, замърсяване, задръствания на околните пътища за достъп). Капацитетът и качеството на транспортната мрежа трябва да съответстват на нуждите на потребителите (да се имат предвид пиковите часове в пътният трафик, железопътните разписания, ограниченията на времето за престой в пристанищата и т.н.). Свързаните услуги трябва да бъдат:

- Изпращане на стоки по Транс-европейски направления;
- Офиси за операторите;
- Складове или депа за ITU (празни, натоварени, опасни, замразени и т.н.);
- Паркинг за автомобили;
- Инсталации за поддръжка (ремонти, измиване и т.н.);
- Близост на логистичен център (складове и т.н.).

Такива комбинации от услуги и територии бяха високо развити съгласно концепцията за „Товарни селища”. Според дефиницията на EUROPLATFORM: "Товарното селище" е определена зона, в рамките на която всички дейности, свързани с транспорта, логистиката и дистрибуцията на стоки, както за национален, така и за международен транзит, се извършват от различни оператори.

Тези оператори могат да бъдат както собственици, така и наематели на сгради и съоръжения (складове, центрове за разтоварване на кораби, складови зони, офиси, паркинги за автомобили и т.н.), които са били построени там.

Също така, с цел спазване на правилата за свободна конкуренция, товарното селище трябва да позволява достъп на всички компании, участващи в дейностите, изброени по-горе. Товарното селище трябва също да бъде оборудвано с всякакви обществени съоръжения за извършване на гореспоменатите операции.

Ако е възможно, то трябва също да включва обществени услуги за персонала и оборудването на потребителите.

С цел да се насърчи интермодалния транспорт за транспортиране на стоки, товарното селище трябва по възможност да бъде обслужвано от различни видове транспорт (пътен, железопътен, морски, вътрешен воден транспорт, въздушен).

Накрая, наложително е товарното селище да се управлява от един орган, бил той публичен или частен".

4.1.6.4.2. Финансиране

Финансираният по програма ФАР проект FV-2000 показва, че публично-частното партньорство се доказва като успешно за развитието на много товарни селища. Различни товарни селища бяха построени от финансови инвеститори в Европа, тъй като операцията се счита за рентабилна в дългосрочен план. Смесено партньорство с участието на местни власти, финансови институции и компании за недвижими имоти се счита за благоприятно.

Съществуват високи инвестиционни разходи с цел да се реализира едно товарно селище. В много от случаите, изследвани по проекта FV-2000, общественото финансиране в началните етапи беше от решаващо значение за инфраструктурните инвестиции. Интермодалната инфраструктура означава придобиване на земя и дълъг период от време за изплащането ѝ. Следователно, много е важно да има органи, участващи в разработването и планирането и те да разбират ролята на товарното селище като инструменти за икономическо и териториално развитие, както и екологичните им предимства.

Нови услуги, въведени от оператори могат също да бъдат подкрепени от програмата Марко Поло.

Дългосрочната цел, обаче е товарните селища да бъдат управлявани и да действат на строго търговска основа.

4.2. Интермодален пътнически транспорт

Устойчивата градска транспортна система е приоритет на стратегията на българската транспортна политика. Пазарният дял на обществената транспортна система, обаче, постепенно намалява, тъй като притежаването на лични превозни средства нараства, придружено със задръствания на движението и замърсяване на въздуха.

В София, търсенето на автобусни, тролейбусни, трамвайни и метро транспортни услуги (последните два вида, от които са налични единствено в София) нарастваше постепенно до 1999 г. (1,23 милиона пътувания), но оттогава насам беше отбелязан спад (816 хиляди пътувания през 2003 г.).

4.2.1. Текущо състояние на обществената градска транспортна система

4.2.1.1. Оператори

“Столична компания за градски транспорт” ЕООД, собственост на Община София, експлоатира автобусните, тролейбусни и трамвайни услуги чрез две компании, предлагайки транспортни предимства, известни съответно като “Автотранспорт” и “Електротранспорт”. Услугите на метротранспорта се предлагат от компания „Метрополитен”, която също е собственост на Община София.

Автотранспортът осигурява обществени автобусни пътувания из целия град. През 2002 г., автобусната мрежа покриваше около 1210 км, предлагаше 95 маршрута и притежаваше 790 транспортни превозни средства. През 1999 г., Автотранспортът превози около 460 милиона пътници.

Компанията „Електротранспорт” е превозила през 2002 г. 195,3 милиона пътници. Двете мрежи покриват обща дължина от около 326 км, заедно с маршрутните линии, обслужващи не само центъра на града, но също и периферните квартали, разположени извън центъра на града. През работните дни се движат общо 301 тролейбуса и трамвайни вагони, като целия пакет се състои от 509 превозни средства.

Компанията „Метрополитен” е собственост на Община София и обслужва релсовите линии за бърз градски транспорт. Първата метро линия беше пусната в експлоатация в началото на 1998 г., обслужвайки 5 станции. От 1999 г. до 2000 г. бяха построени три допълнителни станции и общата дължина на оперативната мрежа днес е 9,9 км. През 2002 г. метрото направи около 800 000 обиколки, а броят на транспортираните пътници е около 75 000 дневно. Метрото разполага с 48 вагона, композирани в 12 четиривагонни влакчета.

4.2.1.2. Оценка

Броят транспортирани пътници от системата на обществения транспорт беше 614,2 милиона пътници. Поради конкуренцията с частни начини на транспорт, броят намаля до 474 милиона през 2004 г.

Надземния електротранспорт осигуряваше 35,4 % от общия брой превозени пътници през 2000 г. и увеличи дела си до 40 % през 2004 г. Метрополитен нарасна също от 1,9 % през 2000 г. до 6,1 % през 2004 г. По време на същия период беше наблюдавано намаление на дела на автобусния транспорт в обществената транспортна система от 62,7 на 53,4.

Въпреки претовареността си, обществената транспортна система се оказва неспособна да се конкурира с мобилността на лекоавтомобилния транспорт. Като цяло, железопътните услуги не спазват изискванията на пътниците, особено що се касае до честота и продължителност на пътуванията.

Оборотният подвижен състав е в лошо техническо и хигиенно състояние. Качеството на автобусните превозни услуги също не е добро. Проблематична за автобусния транспорт остава главно безопасността на пътуванията и до известна степен фиксираното време на пристигане, както и липсата на комплексно мултимодално обслужване (автобус – автобус или автобус – влак).

Превозването с минибуси е сравнително нова услуга (предоставяна основно от частни компании), която нараства през последните години. Тя расте и се установява добре на пазара.

След успеха им в градските транспортни услуги, пътуванията с минибусове бяха въведени също и за периферните градски зони. Транспортирането с минибусове, въпреки, че е по-скъпо, предоставя на пътниците редовни връзки, спирки по избор, по-бързо преминаване и широк достъп до определени населени места.

Железопътният транспорт също допринася за добрата позиция на пазара на превозите с минибусове, тъй като железопътните услуги в зоните на градските покрайнини са значително намалени и лошото състояние на инфраструктурата повишава времето за пътуване. Продължителните процеси на урбанизация може би ще доведат до растеж на градските пътувания в по-големи агломерации и ще причинят сериозни проблеми в урбанизираните територии, такива като повишена употреба на автомобили, намалено търсене на градски публичен транспорт и по-нисък стандарт на предоставени транспортни услуги, повишени нужди от държавни/общински субсидии, задръствания и вредно екологично въздействие.

Поради тези причини, развитието на устойчиви градски транспортни системи, благоприятни за околната среда е от изключително значение. Европейският съюз изисква от големите градове да се стремят да повишават броя на пътниците, използващи тролейбусен, трамваен и подземен транспорт с 30% до 2013 г. и също да проектират програми за изграждане на алеи за колоездене, паркинги за велосипеди и т.н. Това може да стане възможно в случая на София, само ако проектите за обществен транспорт, такива като проекта за разширение на метрото предлагат бързи, сигурни и комфортни обществени транспортни услуги и ако той се подкрепи от интермодална мрежа, предлагаща обществени транспортни маршрути от врата до врата.

4.2.2. Насоки за развитие на устойчив градски транспорт

Бяха предприети или планирани някои координирани политики от Българското Министерство на транспорта и от местните власти с цел да се занимаят с проблема с последователните и точно целенасочени политики:

- Разработване на политика за чист градски транспорт (основно в обхвата на ОПРР);
- План за устойчиво развитие за градския транспорт (в Националния стратегически план за развитие на транспорта);
- Развитието на интермодални връзки за пътниците (осъществени чрез разширяването на мрежата на Метрополитен, избран като главен проект в настоящата СОПТ).

Тези политики напълно са в съответствие с подхода на ЕС на градска мобилност, развит в Бялата книга "Европейска транспортна политика до 2010 г.: време за решение". Те целят да улеснят мобилността на гражданите, като в същото време задържат или намаляват въздействието на транспортната система върху околната среда и подобряват качеството на живот в градските зони.

Оперативният план за регионално развитие на България фокусира върху следните приоритети:

- Създаване на автоматизирани системи за управление и контрол на трафика, чрез въвеждане и подобряване на системите за управление и информация (центрове за управление на трафика, централизирана компютърна система, сензорни станции за превозни средства, дистанцирано сменяеми информационни табла, кантари, комуникационни системи);
- Подобряване на физическата и финансовата достъпност на основната инфраструктура и градските автобусни спирки – платформи за хора с увреждания, премахване на

пречките за ориентация и информация, светлинно и звуково обявяване на спирките, ясно визуално означаване на линиите, разписания, четими и за хора с намалено зрение, информация за незрящи и др.;

- Ускорено обновяване на транспортната инфраструктура, електрификация, подобряване на спирки, ремонт и поправка на съоръжения и оборудване;
- Изграждане на инфраструктура и маршрутна мрежа до нови, по-отдалечени жилищни райони;
- Изграждане на система за защита и намаляване на шума – поставяне на трамвайни линии с антивибрационни и елементи за шумозащита;
- Подобряване на обществения градски транспорт от гледна точка на околната среда чрез въвеждане на нови единици – автобуси, трамваи, тролеи, които отговарят на европейските изисквания за вредни емисии в изгорелите газове;
- Изготвяне на планове за организация на транспорта.

Националният стратегически план за развитие на транспорта в Р България предоставя голям набор от 8 мерки, насърчаващи употребата на обществения транспорт, напълно в съответствие с политиката на ЕО в тази насока.

Мярка 1: Ясно дефинирани дългосрочни задължения на държавата за обществени транспортни услуги

Инструмент/Програма	Срок	Очакван резултат
Количество и качество, определящи задълженията за обществени транспортни услуги до 2005, 2010 и 2015 и финансовата тежест за тяхното осигуряване	Постоянен	Ефективно дългосрочно планиране на дейностите и на необходимите разходи за тях от транспортните оператори Частни бизнес интереси за извършване на пътнически операции по железопътен транспорт и възникване на конкуренция в този пазарен сегмент Качествено предоставяне на услуги за населението в съответствие с реалните нужди и регионалното развитие
Сключване на дългосрочни споразумения за предоставяне на пътнически транспортни услуги	Средносрочен	
Подобряване и развиване на нормативната база и контролните функции на държавната администрация	Постоянен	
Сътрудничество с регионалните и общински власти	Постоянен	

Мярка 2: Оптимизиране на обществения транспорт в зоните на предградията на агломерации от големи градове

Инструмент/Програма	Срок	Очакван резултат
Анализ и оценка на търсенето на околградски транспорт	Краткосрочен	Качествено обслужване на населението Повишаване на употребата на обществения транспорт Оптимизация на разходите за услуги по обществения транспорт
Планове за оптимизиране на околградския транспорт	Краткосрочен	

Мярка 3: Постепенно установяване на интегрирани мрежи за обществени транспортни услуги

Инструмент/Програма	Срок	Очакван резултат
Изследване, анализиране и идентифициране на интегрираните мрежи за услуги на обществения транспорт	Средносрочен	Оптимизиране на транспортните услуги за населението Повишаване на употребата на обществения транспорт Намаляване на бюджетните разходи/субсидии за задълженията за обществени услуги
Преговаряне и договаряне на интегрирани услуги за обществен транспорт	Средносрочен	
Подобряване на нормативната база и механизмите на контрол	Постоянен	

Мярка 4: Установяване на благоприятни условия за използване на обществения транспорт от хора с увреждания

Инструмент/Програма	Срок	Очакван резултат
Разширяване на пилотната система "превозно средство – железници – превозно средство", за транспорт на хора с увреждания	Краткосрочен	Изпълнение на социалните отговорности на държавата към тази категория граждани Повишаване на употребата на обществения транспорт
Създаване на съоръжения за достъп на граждани с увреждания до местата за транспорт	Краткосрочен	

Мярка 5: Осигуряване на достъп до транспортни услуги на преференциални цени за определени категории граждани

Инструмент/Програма	Срок	Очакван резултат
Анализиране и дефиниране на категориите потребители, които ще се възползват от предоставянето на транспортни услуги на преференциални цени	Краткосрочен	Изпълнение на социалните отговорности на държавата към определени категории граждани Оптимизиране на приходите от транспортните превозвачи
Изменение и допълване на законовата база	Средносрочен	

Мярка 6: Балансирано развитие на градските транспортни системи по силата на увеличаване употребата на релсовия транспорт в градовете като благоприятна за околната среда алтернатива на автобусния, таксиметров транспорт и употребата на лични автомобили

Инструмент/Програма	Срок	Очакван резултат
Изграждане на градски железопътни системи	Дългосрочен	Ограничаване на пътния трафик чрез замяна на пътническия транспорт с железопътен Намаляване на вредните парникови газови емисии от пътния транспорт в градовете
Въвеждане на диференцирани пътни такси, определени в съответствие с нивата на трафик на градската пътна мрежа (съществуването на задръствания на движението)	Средносрочен	
Създаване на платени паркинги и повишаване на таксите за паркинги	Краткосрочен	

Мярка 7: Подобряване на администрацията на пътното движение

Инструмент/Програма	Срок	Очакван резултат
Подновяване на автобусния парк и въвеждане на екологични двигатели	Постоянен	Оптимизиране на градския трафик и елиминиране на задръстванията на движението в градовете По-добри възможности за употреба на обществен и таксиметров транспорт от населението и ограничаване употребата на лични пътни превозни средства Намаляване на вредните парникови газови емисии от пътния транспорт в градовете
Установяване на системи "Грийн уейв"	Краткосрочен	
Създаване на специални платна за обществения транспорт и такситата	Краткосрочен	

Мярка 8: Засилване на немоторизираните начини на транспорт

Инструмент/Програма	Срок	Очакван резултат
Ограничаване времето за паркиране Създаване на алеи за колездене Затваряне на улици и установяване на пешеходни зони	Средносрочен Краткосрочен Средносрочен	Ограничаване на пътния трафик и намаляване на парниковите газови емисии

Финансирането на тези мерки ще бъде подкрепено с финансови ресурси от държавния бюджет, ориентирани към общините, Фонд „Глобална околна среда” и Национален фонд за енергийна ефективност.

Важно е да се подчертае, че мерките, определени във формулираната стратегия, насочени, както към намаляване привлекателността на употребата на лични автомобили (пешеходни зони, намаляване на уличните ленти, предназначени за автомобили, повишаване на таксите за паркинги), така и към повишен комфорт и бързина на дневните пътувания за потребителите на обществения транспорт.

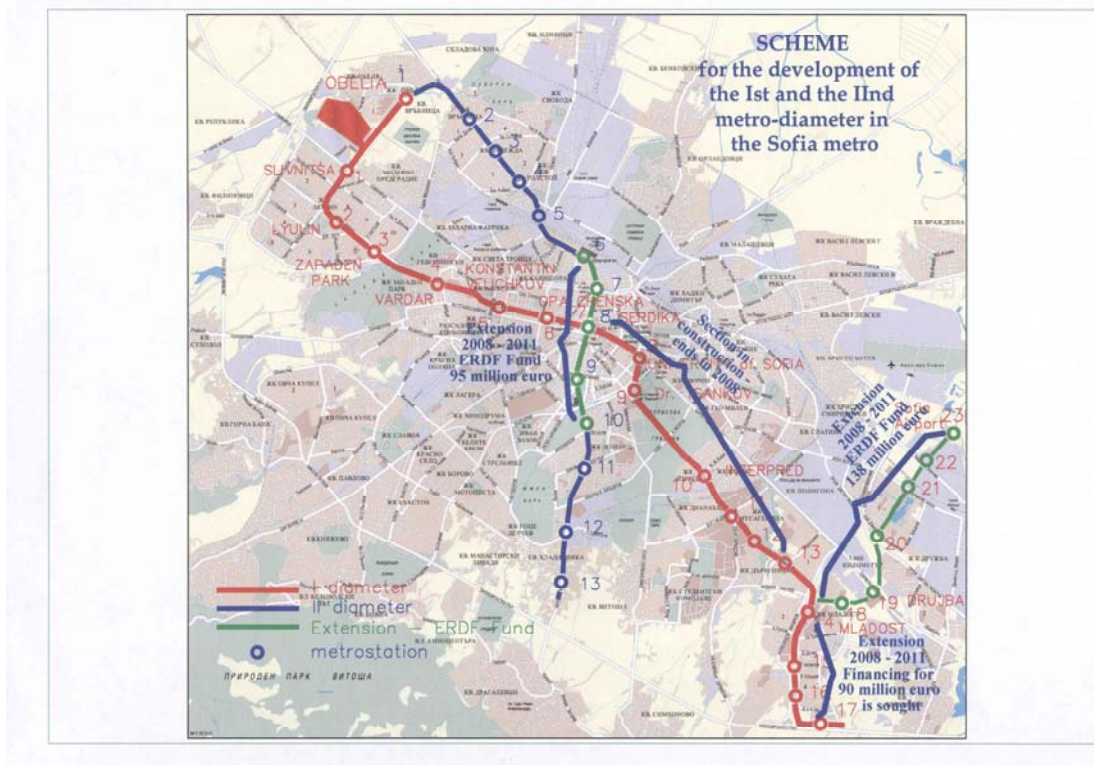
Като допълнение към ОПРР на България и Националния транспортен план, Оперативна програма Транспорт ще създаде чрез разширяването на мрежата на метрото, интермодална връзка между националната ж. п. мрежа (метростанция Централна ж. п. гара), въздушната пътническа система (Станция Аерогара София) взаимовръзка между трамвайната и автобусна линия, и ще допринесе за поддържане на пазарния дял на обществения транспорт на приемливо ниво.

Софийското метро ще стане шедьовърът на градската транспортна система на града. След завършването му, Метрото ще извършва повече от 45% от градския транспорт, цифра, която може да се сравни само с много по-голям град, отколкото е столицата на България. Представянето му ще направи възможно за системата на обществения транспорт да отговори на растящото търсене на транспорт (особено от периферните зони на София до центъра на града без съществено въздействие върху качеството на живот).

Главен план на Проекта за Метрото 2020 г.

Следната схема очертава настоящото състояние на метрото, включвайки последния участък, който е в процес на изграждане и понастоящем предложени проекти, които се осъществяват или могат да бъдат програмирани под различни източници на финансиране. Изследванията за изпълнимост, които в момента текат, трябва да установят колкото е възможно по-скоро кои от предвидените варианти за разширяване ще бъдат представени на националните и европейски власти с цел получаване на подкрепа. Проектите интегрират ясно усъвършенстван комфорт за потребителите и съоръжения за хора с увреждания.

СХЕМА
за разработването на първи и втори метродиаметър в софийското метро



- Означения:
- Червено - първи диаметър
 - Синьо - втори диаметър
 - Зелено - удължение
 - Син кръг - метростанция

Тази операция цели да постигне съществено преместване на начина на транспорт от пътен транспорт към релсов транспорт, необходим за изграждането на устойчива и чиста градска транспортна система в София за следващите десетилетия

5. АНАЛИЗ НА СИЛНИТЕ И СЛАБИ СТРАНИ, БЛАГОПРИЯТНИТЕ ВЪЗМОЖНОСТИ И ЗАПЛАХИТЕ

Анализът на силните и слаби страни, благоприятните възможности и заплахите (SWOT анализ) беше изработен на базата на анализ на текущото състояние в транспортния сектор. SWOT анализът включва идентифицираните силни и слаби страни на транспортната система и на видовете транспорт, предмет на СОПТ (анализ на вътрешните фактори, които могат да бъдат повлияни чрез ясна политика и разумни мерки) и благоприятните възможности и заплахите (външни фактори, които трябва да се вземат под внимание и внимателно да бъдат наблюдавани), следвайки логично структурата на текущото състояние.

НАЦИОНАЛНА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА	
СИЛНИ СТРАНИ:	БЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗМОЖНОСТИ:
<ul style="list-style-type: none"> • Благоприятното географско положение на България, позволяващо на страната да бъде важна част от общите европейски транспортни оси;* • Политическата стабилност на страната; • Либерализирания транспортен пазар;* • Съществуването на всички видове транспорт;* • Доброто ниво на гъстота на транспортната инфраструктура; * • Доброто ниво на съответствие на българското законодателство с това на Европейския съюз;* • Традиционно доброто качество на транспортната система;* • Проектите за развитие и модернизация на транспортната система, които в момента се осъществяват.* 	<ul style="list-style-type: none"> • Територията на Република България се пресича от приоритетните оси 7, 8, 22 и другите участъци от TEN-T по Общо-европейски транспортни коридори IV, VII, VIII, IX и X;* • Повишената финансова подкрепа от ЕС за развитието и модернизацията на транспортната инфраструктура след присъединяването на България;* • Отваряне на транспортния сектор за привлекателни проекти на база на публично-частни партньорства* • Привличането на по-голям международен транзитен трафик за пълното използване на стратегическото разположение на страната;* • Интеграция в общия европейски пазар за транспортни услуги;* • Развитие на обмена със съседните страни; • развитието на мулти/интермодални коридори и логистични вериги;* • Развитие на туризма; • Привличане на чуждестранни инвеститори и оператори;* • По-интензивно използване на река Дунав.* • По-добра мобилност на работната сила.*
СЛАБИ СТРАНИ:	ЗАПЛАХИ:
<ul style="list-style-type: none"> • Незадоволителното състояние на техническите параметри и нивото на поддръжка на настоящата транспортна инфраструктура, както и остарялата транспортна технология и оборудване; * 	<ul style="list-style-type: none"> • Късната реализация на приоритетни инфраструктурни проекти; • Недостиг на ресурси за дейностите по поддръжка*

<ul style="list-style-type: none"> • Недостатъчен трафик на движение, който не осигурява достатъчно средства за стандартна поддръжка на инфраструктурата; • Съществуването на “тесни участъци” в транспортната инфраструктура;* • Труден достъп и лоши условия на транспортната инфраструктура, свързваща селските райони и големите градове; • Недостатъчната степен на координация между различните видове транспорт;* • Относително затворената транспортна система;* • Постоянната липса на инвестиции, водеща до проблеми, свързани с безопасността и рискове от инциденти.* 	<ul style="list-style-type: none"> • Отклоняването на международния транзитен трафик извън територията България;* • Закъснялото реформиране, реструктуриране и модернизация на транспортния сектор или някои от подразделенията му;* • Покачването на цените на горивата и енергийните ресурси.
---	--

ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ:	БЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗМОЖНОСТИ:
<ul style="list-style-type: none"> • Висока степен на изграденост и електрификация на железопътната инфраструктура* • Стабилен пазарен дял при превозите на масови товари* • По-екологично чист и безопасен в сравнение с другите видове транспорт* 	<ul style="list-style-type: none"> • Привличане на чуждестранни инвестиции и транспортни оператори * • Осигуряване на значителни финансови ресурси за развитието на железопътната инфраструктура след присъединяването на България към ЕС* • Адекватно използване на ситуацията в страната за привличане на международен транзитен трафик по европейските железопътни транспортни коридори* • По-добра интеграция в европейската железопътна система, позволяваща оперативна съвместимост* • По-добра интеграция в железопътната система на балканските държави, позволяваща манипулирането на засилен регионален трафик* • Потенциал за развитие на спомагателни стопански дейности от едновременното владение на телеком, външна реклама, отдаване под наем на недвижимо имущество и т.н. • Прилагане на нови технологии* • Развитие на мулти/интермодални коридори и логистични вериги* • Вторият мост на река Дунав и прилежащата инфраструктура ще изградят липсващата железопътна връзка по IV-тия Общо-европейски коридор, приоритетен проект 18 на TEN-T което ще предостави условия за привличане на нови товарни потоци от Западна Европа през Босфора към страните от Средния Изток* • Прогнозите показват малко нарастване в пътническия трафик в средносрочна перспектива, който се нуждае от приемане на политика за подобряване качеството на услугите* • Текуща модернизация на подвижния състав*

	<ul style="list-style-type: none"> • Въвеждане на модерни логистични вериги* • Глобализация на икономиката и либерализиран транспортен пазар*
СЛАБИ СТРАНИ:	ЗАПЛАХИ:
<ul style="list-style-type: none"> • Част от националната железопътна инфраструктура е в лошо техническо състояние* • Липса на железопътни линии, позволяващи скорости от 160 км/ч за пътническият транспорт и 120 км/ч за товарния транспорт* • По-голямата част от железопътната инфраструктура не позволява достигането на проектната скорост* • Незадоволително състояние на подвижния състав • <u>Все още се използват технологии, несъвместими с технологиите на Европейския съюз*</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • Отлагане в реализацията на приоритетни инфраструктурни проекти • Забавяне на съседните страни при въвеждането на подобни политики* • Отклонение на трафика от Република България* • Отлагане във въвеждането на нови технологии и подобряване на техническото състояние на железопътната инфраструктура* • Недостиг на средства за поддръжка;* • Продължаващо пренасочване на трафика към пътният транспорт.*

ПЪТЕН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ:	БЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗМОЖНОСТИ:
<ul style="list-style-type: none"> • Вече построените пътища и тяхната гъстота не създават никакви проблеми за достигането до който и да е град;* • Главната пътна мрежа, част от Транс-европейските транспортни коридори беше ремонтирана по Програмата “Транзитни пътища” и отговаря на всички европейски изисквания и стандарти за качество; • Хармонизацията на българското и европейско законодателства, засягащо пътният транспорт, е в доста напреднал стадий;* • Участъците от пътната система с намален капацитет за движение са много малко;* • Благоприятното географско положение.* 	<ul style="list-style-type: none"> • Добро географско положение на България, предоставящо благоприятни условия за стабилно развитие на пътният транспортен сектор и за привличане на чуждестранни инвеститори;* • Завършването на автомагистралната система ще доведе до повишаване на международния транспорт и до по-нататъшно развитие на туристическата индустрия;* • Осигуреното предоставяне на инвестиционни фондове от ЕС, необходими за развитието на пътната инфраструктура след като България се присъедини към Европейския съюз;* • Интегрирането на пътните системи в европейските и съседните страни.* • Отваряне за ПЧП проекти* • Развитието на пътни транспортни компании паралелно с растежа на националната икономика • Подобряването на условията при използването на пътният транспорт (пътнически и товарни) с подобрена и по-сигурна инфраструктура и по-екологично моторизиране*
СЛАБИ СТРАНИ:	ЗАПЛАХИ:
<ul style="list-style-type: none"> • Липсата на обходни пътища около някои градове и съществуването на пътни участъци с лоши технически параметри, негарантиращи нивото на комфорт и безопасност в европейските стандарти; * • Недостатъчният брой пътища, свързващи България със съседните 	<ul style="list-style-type: none"> • Късната реализация на приоритетни инфраструктурни проекти; • Отклоняването на международния транзитен пътнически и товарен трафик около България; • Закъснялото въвеждане на нова технология и късното подобряване на състоянието на

<p>страни;*</p> <ul style="list-style-type: none"> • Лошата поддръжка на пътната мрежа, поради ограничените средства, предназначени за такива дейности; * • Нуждата от ремонти на пътната настилка и реконструкция в съответствие с европейските норми и стандарти;* • Липсата на каквито и да било други инвестиции за изграждането на нови и за ремонта на стари пътища, освен от бюджета.* • Ограниченията за изнасяне на пътни транспортни услуги 	<p>съществуващата пътна инфраструктура;*</p> <ul style="list-style-type: none"> • Съществуването на голям брой „замразени“ инсталации, водещо до по-висока цена на строителството; • Повишаване цените на нефта, нефтените продукти и пътните строителни материали. • Липса на социално регулиране, контрол по безопасността и професионално обучение в пътния сектор, растящите рискове от катастрофи и лошо качество на услугите*
---	--

ВОДЕН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ:	БЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗМОЖНОСТИ:
<ul style="list-style-type: none"> • Висока гъстота на съществуващата пристанищна инфраструктура и свободен пристанищен капацитет* • Удобни връзки между пристанищата и националната пътна и железопътна мрежа* • Обвързване към Европейската система от вътрешни водни канали* 	<ul style="list-style-type: none"> • Развитие на привлекателността на коридора на река Дунав* • Концесиониране на пристанищата и съответните услуги* • Повишаване на пътническия и товарен трафик* • Повишаване броя на частните оператори и подновяване на флота
СЛАБИ СТРАНИ:	ЗАПЛАХИ:
<ul style="list-style-type: none"> • Незадоволителен брой модерни логистични, навигационни и информационни системи* • Лоши технически параметри на вътрешния воден канал* • Ерозия на бреговете и островите и ниска дълбочина на определени участъци на река Дунав* 	<ul style="list-style-type: none"> • Промени в климата, които влияят отрицателно върху целогодишното вътрешно плаване • Забавяне в концесионирането на пристанищата и липса на достатъчни инвестиции* • Липса на средства за поддръжка.*

КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ:	БЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗМОЖНОСТИ:
<ul style="list-style-type: none"> • Националните железопътни линии са част от мрежата AGTC • Налично е необходимото оборудване за организацията на комбиниран транспорт * • Съществуващи нормативни стандарти за организация на комбиниран транспорт * • Екологичен, по-евтин и не много повреждащ 	<ul style="list-style-type: none"> • Намаляване на времето, прекарано в чакане на спирки по време на съседни гранични преминавания след присъединяването на България към ЕС* • Повишаване на трафика в региона след стартиране на експлоатацията на тунела под проток Босфора* • Стратегическо сътрудничество с чуждестранни оператори и фирми, работещи в сферата на

състоянието на пътищата*	комбиниран транспорт <ul style="list-style-type: none"> Развитие на железопътната мрежа*
СЛАБИ СТРАНИ:	ЗАПЛАХИ:
<ul style="list-style-type: none"> Остарели съоръжения в някои терминали* Липса на специализиран подвижен състав за комбиниран транспорт* Липса на единна унифицирана стратегия за развитие на комбиниран транспорт* Единствено част от дестинациите може да бъде достигната* По-ниска скорост на транспортиране* 	<ul style="list-style-type: none"> Недостатъчно развити връзки със съседните страни* Не се счита за приоритет в политиката, преследвана от страната* Забавяне на изграждането на товарни селища и логистични превозни вериги

*Резултати от анализа, считани за най-важни.

II СТРАТЕГИЯ

Дългосрочната визия за Р България комбинира две специфични средносрочни цели за програмен период 2007-2013 г. Тези цели бяха разработени на база на приоритетите на ЕС и са в съответствие със Стратегическите насоки на Общността:

- Повишаване на конкурентоспособността на икономиката за постигане на висок и устойчив растеж;
- Развитие на човешкия капитал за осигуряване на по-високи заетост, доходи и социална интеграция.

Българската политика определя като ключови фактори за устойчиво развитие необходимостта от развитие на нужната базова инфраструктура, модернизацията и реструктурирането на производствения сектор и сектора на публичните услуги не само с оглед на използваните технологии, но и по отношение на качеството и ефикасността на управлението на човешките ресурси.

За постигане на общите средносрочни цели България следва да се фокусира над четири стратегически приоритета:

- Подобряване на базовата инфраструктура;
- Подобряване на качеството на човешкия капитал, фокусирайки се над заетостта;
- Насърчаване на предприемачеството, благоприятната бизнес среда и добро управление;
- Подпомагане на балансираното териториално развитие.

Сегашното лошо състояние на базовата инфраструктура е в резултат на недостатъчните инвестиции през последните 15 години.

Стратегията на програмата цели да постигне балансирано и устойчиво развитие на националната транспортна система чрез развитието и модернизацията на основните транспортни инфраструктурни връзки от европейско, национално, транс-гранично значение част от приоритетите на НСРР. Първият приоритет предвижда подкрепа за по-добро качество на транспортната инфраструктура, информационната и комуникационната инфраструктура и връзки и инвестиции за опазване на околната среда. Като се има предвид ограничения размер на финансовите ресурси – национални и от фондовете на ЕС, инвестициите ще бъдат приоритизирани и координирани. Това ще бъде основния принос за привличане на инвестиции и труд за постигане на първата цел от Стратегическите насоки на Общността и Националната стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата в България и Плана за действие за периода 2006-2015 г.

Инфраструктурните инвестиции са един от най-важните фактори за намаляване на несъответствията между регионите по отношение на социално-икономическото развитие. Инфраструктурата е гръбнака на икономиката и обществото и засилването на този фундамент осигурява възможности за бързо, устойчиво и балансирано развитие. Ето защо развитието на инфраструктурата е определено от българското правителство за национален приоритет и намира израз в Националната стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата в България и в Плана за действие за периода 2006-2015 г., одобрени през 2006 г. от Съвета за координация, контрол и изпълнение на инфраструктурни проекти от национално значение, на ниво министри и председателствано от министър-председателя.

Транспортът не само осигурява достъп до места, където са концентрирани дейности за генериране на доходи или обществени услуги и продукти (включително образование и здравеопазване), но също така подпомага ръста на производството на стоки и услуги, най-вече чрез намаляване на разходите. В допълнение развитието на транспортно-строителния сектор допринася за общия икономически ръст. **Инвестициите в транспорта** са фокусирани за подобряване на инфраструктурата по протежение на основните Европейски оси, преминаващи през територията на България. С оглед преодоляването на „тесните места“ в цялата национална транспортна система, схемите за публично-частно партньорство ще бъдат използвани за развитие на пристанищната и летищната инфраструктура и на някои магистрали. Стратегията следва принципите и заключенията направени от ЕК в средносрочния преглед на Бялата книга за Транспорт от 2001 г. Стратегията се базира на обвързаността на развитието на транспортния сектор с устойчивия растеж и конкурентоспособност в Европа и предвиденото повишено търсене на международни транспортни услуги. В тази връзка основната цел в Стратегията на България за транспортния сектор е развитието на Европейските транспортни коридори на територията на страната. По-точно тя се обляга на най-подходящото развитие за всички видове транспорт с оглед ефикасното посрещане на растящото търсене на транспортни услуги и същевременно цели отстраняването на „тесните места“ в инфраструктурата, насърчавайки технологичното развитие и премахването на бариерите между видовете транспорт, местоположенията и пазарите.

Анализът на несъответствията, слабостите и потенциалните заплахи за развитието на страната показва, че съществуващите транспортни връзки не са в състояние да отговорят на настоящото и очакваното търсене. В резултат се намаляват възможностите за растеж, особено на икономическите дейности и туризма. Транспортните инвестиции се фокусират в осигуряването на транспортни връзки на три нива – външно (където връзките с ЕС определят най-големите инвестиции), национално (за подпомагане на растежа на националната икономика) и регионално (допринасящи за балансирано икономическо и териториално развитие). Предвидените интервенции са приоритизирани с оглед увеличаването на комбинирания ефект от възможностите за растеж и заетост, които транспортната мрежа може да осигури, като се вземе под внимание нивото на наличните ресурси: подобряване на основните връзки между градските центрове, създаване на ефикасни транспортни оси и допълнително на връзки между по-малките, но важни населени места с потенциал за икономическо развитие, поради техните културни или природни дадености.

България цели намаляването на вредното влияние над околната среда и задръстванията на движението, както и рисковете за безопасността поради очакваното увеличение на транспортните нужди посредством икономически ефикасни и балансираны инвестиции в подобряване качеството на пътната инфраструктура и модернизирание на основните железопътни връзки за пътници и товари, включително инвестиции в мерки за безопасност, логистика и сигнализация в съответствие с директивите на ЕС.

Инвестициите в ключови железопътни и пътни връзки ще бъдат комбинирани с инвестиции в интермодалност и подобрени условия за корабоплаване по протежение на вътрешно-водните пътища, включително за ефикасното функциониране на Информационната система за управление на движението на плавателните съдове по р. Дунав.

Стратегията на Секторна оперативната програма „Транспорт“ съответства на стратегиите и политиките на ЕС за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа (Решение (ЕК) № 1692/96 променено с Решение (ЕК) № 884/2004), на политиката за постигане на устойчиво развитие в съответствие с Гьотенберската стратегия и Бялата книга за транспорт (2001)

„време за решение” (поправка от 2006 г.), на Лисабонската стратегия с цел постигане на икономически растеж и намаляване на безработицата.

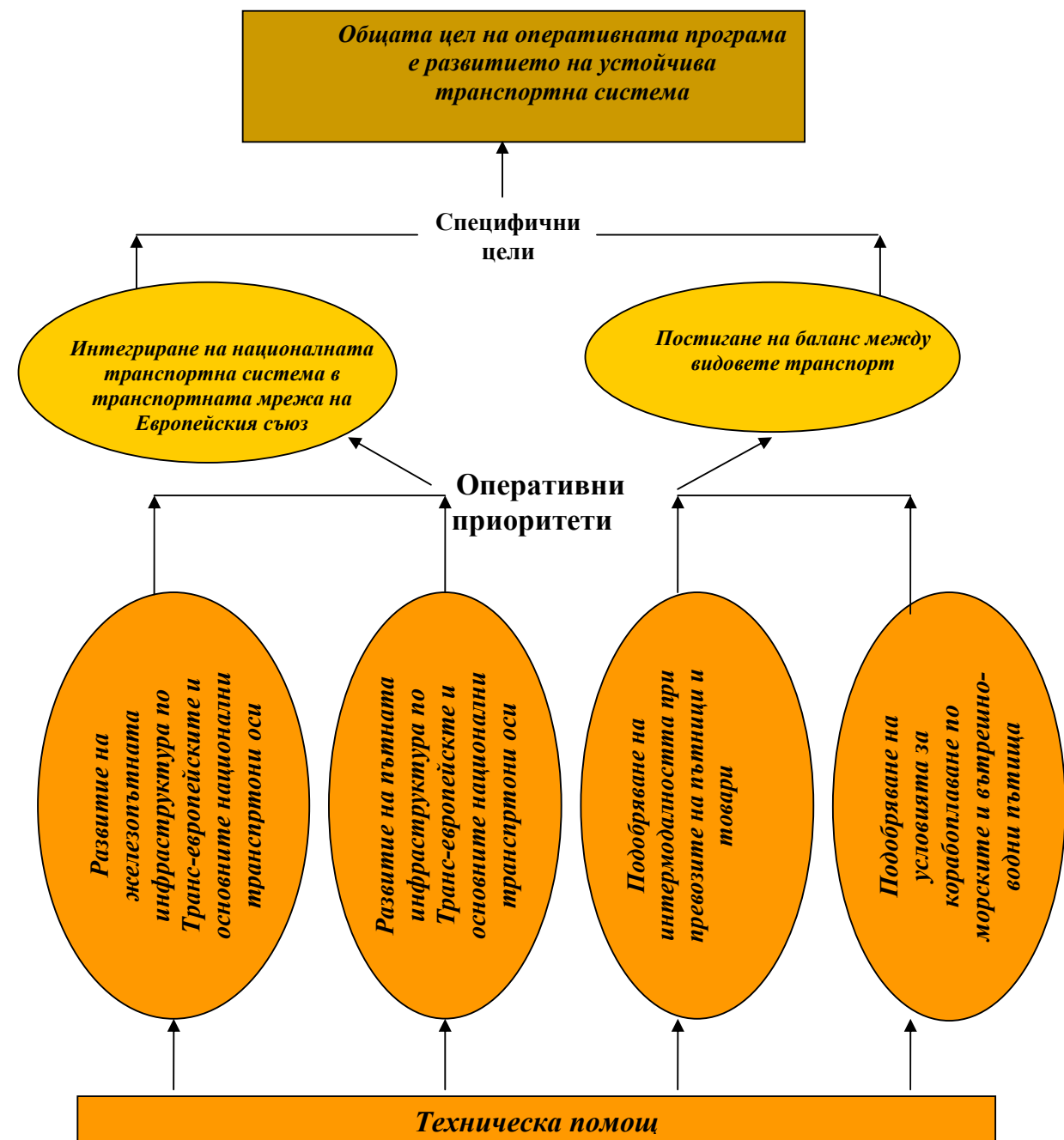
Приоритетите на програмата целят да допринесат за приоритетите на Стратегията за устойчиво развитие на ЕС с цел да се създаде по-добро качество на живота, сега и за бъдещите поколения, да се стимулира балансираното и справедливо икономическо развитие, да се опазва околната среда и да се пази социалната справедливост. Те са в съответствие с проекта на Национална транспортна стратегия и с Националната стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата в България, както и с Плана за действие за периода 2006-2015 г.

Програмата е фокусирана върху няколко стратегически цели и приоритети, които ще бъдат постигнати чрез серия от действия, които ще допринесат за интеграцията на националната транспортна система в транспортната мрежа на ЕС.

Стратегическите цели на транспортната политика са: развитие на устойчив транспорт, интеграция на националната транспортна мрежа в транспортната мрежа на ЕС, баланс между отделните видове транспорт. Постигането на тези цели е необходимо условие за устойчивия и балансиран дългосрочен икономически растеж.

Инвестициите в транспортната инфраструктура ще подобрят възможностите за достъп на територията на страната, както и със съседните страни. Подобрената мобилност ще доведе до повече и по-добри възможности за заетост и по-добър стандарт на живот за населението на РБългария. Ефективната и безопасна транспортна инфраструктура ще повиши обема на търгуваните стоки между различните региони на страната. Още повече, развитието на Транс-европейските транспортни оси също ще допринесе за постигане на интеграцията на националния пазар в Общо-европейския пазар.

III – ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТНИ ОСИ



6. ОБЩА И СПЕЦИФИЧНИ ЦЕЛИ

ОБЩА ЦЕЛ

Поради факта, че няма завършени проучвания, покриващи всички видове транспорт и включващи съгласувани данни за стратегическо развитие от технически характер, транспортен модел, мултимодални технически проучвания за идентификация на проекти за дългосрочно и средносрочно инвестиционно програмиране на транспортния сектор в България, се планира финансирането им да бъде осигурено по приоритет Техническа помощ като се изготви Генерален план за развитие на транспорта. В качеството си на основно средство за идентифициране на проекти за дългосрочно и средносрочно инвестиционно програмиране Генералния план за развитие на транспорта ще бъде използван като инструмент за решения за продължително развитие на транспортния сектор и директно инвестиционно планиране посредством подход, ориентиран към задоволяване на констатираните нужди и идентифицирани и обосновани инфраструктурни проекти с оглед улесняване на бързата им и ефикасна реализация.

Общата цел на Програмата е развитие на устойчива транспортна система

Устойчивата транспортна политика е един от съществените аспекти на програмата. Постигането на програмата ще допринесе за намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, за подобряване на човешкия живот, насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт и създаване на по-добри работни места.

В тази връзка изпълнението на СОПТ е в съответствие със Стратегическите насоки на Общността и в частност с Насока 1.1. Да направим Европа и регионите ѝ по-добро място за инвестиции и работа, 1.1.1. Разширена и подобрена транспортна инфраструктура, където е предвидено следното „...Осигуряването на ефикасна, гъвкава, безопасна и чиста транспортна инфраструктура може да се вземе за нужната предпоставка за икономическо развитие тъй като повишава производителността и перспективите за развитие на регионите, улеснявайки движението на хора и стоки. Транспортната мрежа повишава възможностите за търговия, увеличавайки ефективността. Още повече че развитието на инфраструктурата от Европейско значение (особено съответните дялове от тридесетте приоритетни проекта за Транс-европейската транспортна мрежа, TEN-T проектите), и най-вече проектите с транс-гранично значение, са от особена важност за постигане на по-добра интеграция на националните пазари, особено в контекста на разширения Съюз...”

Изпълнението на СОПТ също така директно допринася за постигането на две от специфичните средносрочни цели на Националната стратегическа референтна рамка за периода 2007-2013 г., а именно:

- Повишаване на конкурентоспособността на икономиката за постигане на висок и устойчив растеж;
- Развитие на човешкия капитал за осигуряване на по-висока заетост, доходи и социална интеграция, и за постигане на четири стратегически приоритета на НСРР – три тематични и един териториален:
 - Подобряване на базовата инфраструктура;
 - Повишаване качеството на човешкия капитал, фокусирайки се над заетостта;
 - Насърчаване на предприемачеството, благоприятната бизнес среда и добро управление;
 - Подпомагане на балансираното териториално развитие.

СОПТ ще допринесе за постигане на следните приоритети, заложи в Националната стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и плана за действие за периода 2006-2015 г.:

- Изграждане и развитие на ключовите транспортни инфраструктурни връзки от национално, транс-гранично и европейско значение и за подобряване на свързаността на основните железопътни линии;
- Развитие на националната транспортна инфраструктура и интегрирането ѝ в тази на останалите страни-членки на ЕС;
- Развитие и подобряване на пътната мрежа и привеждането ѝ в съответствие с Европейските норми и стандарти;
- Оптимизиране капацитета и ефикасността на съществуващата и нова инфраструктура;
- Модернизиране на инфраструктурата по морските пътища и по р. Дунав;
- Подобряване на условията за корабоплаване и насърчаване на интермодалния транспорт.

СОПТ също така ще допринесе за постигане на следните цели, заложи в Стратегията за развитието на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г., която е неделима част от Националната стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и плана за действие за периода 2006-2015 г.:

- Оптимизиране на капацитета и ефикасността на съществуващата транспортна инфраструктура;
- Изграждане и развитие на ключовите транспортни инфраструктурни връзки от национално, международно и европейско значение и подобряване на оперативната съвместимост на основните железопътни линии;
- Развитие на пътната инфраструктура и интегрирането ѝ в транспортната мрежа на ЕС;
- Подобряване на условията за корабоплаване и насърчаване развитието на интермодалния транспорт.

И в допълнение на гореспоменатото, СОПТ е в съответствие със следните стратегически приоритети на националната транспортна политика, заложи в проекта на Стратегически документ за развитие на Националната транспортна система на Република България до 2015 г.:

- Приоритет 1 – Ефективна поддръжка, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Приоритет 2 – Интеграция на Българската транспортна система в тази на ЕС;
- Приоритет 5 – Ограничаване на въздействието от транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Приоритет 6 – Развитие на интермодален транспорт;
- Приоритет 8 – Устойчиво развитие на обществения транспорт.

СПЕЦИФИЧНИ ЦЕЛИ

Идентифицирани са две специфични цели с цел постигане на общата цел на СОПТ. Тези специфични цели също допринасят за постигане на гореспоменатите специфични средносрочни цели и стратегически цели на НСРР, както и за реализиране на Стратегическите насоки на Общността по отношение на Насока 1.1. Да направим Европа и регионите ѝ по-добро място за инвестиции и работа, 1.1.1. Разширена и подобрена транспортна инфраструктура.

Първата специфична цел е:

- ***Интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз***

Един от най-съществените аспекти на националната транспортна политика и тази на Европейския съюз е завършването на Транс-европейската транспортна мрежа. Имайки предвид, че Република България ще бъде една от периферните страни и външна граница на Европейския съюз през 2007 г., тази програма се концентрира върху: елиминиране на тесните места по река Дунав, завършване на приоритетните пътища и железопътни линии за поемане на потоците движение; подобряване на качеството на главните пътни и железопътни артерии, насърчаване на мултимодалния транспорт и транспорта по море и вътрешни водни пътища, развитие на висококачествен интермодален пътнически транспорт в Столицата.

С постепенното завършване на оперативната съгласуваност на Транс-европейската транспортна мрежа и с очакваното нарастване на трафика, с реализирането на програмата се очаква по-добра интеграция на националната мрежа в тази на ЕС и съседните страни .

Втората специфична цел е:

- ***Постигане на баланс между видовете транспорт***

Повечето от пътниците и стоките използват автомобилен транспорт. Задръстванията са сериозен проблем по основните пътни артерии и главните булеварди на столицата. Най-голямото конкурентно предимство на пътният транспорт е капацитета му да пренесе стоки из цялата страна с гъвкавост и на ниски цени. Незавършената и с ниски скорости железопътна инфраструктура, липсата на изградена инфраструктура за комбиниран транспорт и ниският капацитет на движение в морските терминали и тези по река Дунав възпрепятстват развитието на алтернативни начини на транспорт.

Превръщането на модалността в реалност, съживяването на железопътния сектор, насърчаването на морския и вътрешен воден транспорт, развитието на Метрополитен в големите градове може да предостави средство за справяне със задръстванията на главната пътна инфраструктура и ще допринесе за постигането на по-добър баланс между видовете транспорт.

7. ПРИОРИТЕТНИ ОСИ

ПРИОРИТЕТНИ ОСИ 2007-2013г.

Изборът на изброените приоритетни оси беше извършен от работната група на базата на:

- Основни заключения, идентифицирани в SWOT анализа на СОПТ;
- Несъответствията в развитието на Националната транспортна система и тези на страните от ЕС, изброени в Националната стратегическа референтна рамка за 2007-2013 г.;
- Стратегически цели и приоритети на Националната стратегическа референтна рамка за 2007-2013 г.;

- Основни приоритети, изброени в Бялата книга: „Европейска транспортна политика до 2010 г. – време за решение” – основен документ (попдравката от 2006), определящ бъдещите дейности на Общността за оптимизация на транспортната система;
- Насоки на Общността за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа, Решение (ЕК) 1692/96 изменено с Решение (ЕК) 884/2004;
- Цели на Кохезионната политика на ЕС за периода 2007-2013 г.; Стратегическите насоки на Общността;
- Национални приоритети за развитието на националната транспортна система;
- Приоритети, изброени в други оперативни програми;
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.

Заклученията и препоръките в Предварителната оценка на СОПТ също бяха взети под внимание при формулирането на приоритетните оси.

7. Заклучения и препоръки

«В заключение, за страната е необходимо да проведе Национално транспортно проучване с оглед на по-доброто приоритизиране на различните проекти не само за програмен период 2007-2013 г., но и с оглед на бъдещите такива. Това проучаване е включено като отделна операция в приоритетна ос «Техническа помощ», под наименованието «Генерален план за развитие на транспорта».»

Транспортните стратегически инициативи, включени под формата на приоритетни оси, както и съответните операции в Секторна оперативна програма «Транспорт» бяха сметени за съответстващи на Националния план за развитие и приетата Национална транспортна стратегия, както са представени в Националната стратегическа референтна рамка. Насоките за съгласуваност са спазени и предложените операции отговарят на критериите за финансиране по регламента за 4 програмен период. Ето защо заключението от оценката е, че общата и специфичните цели са логични и в съответствие с приоритетите на ЕС.

С цел да се подобри съгласуваността и координацията между ОП и да се постигне принципа на партньорство, през февруари 2005 г. стартира проект "Форум за достигане на консенсус относно приоритетите на оперативните програми", финансиран от Швейцарската агенция за развитие и сътрудничество. До декември 2005 г. бяха проведени три форумни сесии с участието на ключовите министерства, членове на парламента, неправителствени организации, социално-икономически партньори, академични кръгове, регионални и местни власти и гражданското общество.

Имайки предвид бюджетните средства (Общностен и Държавен бюджет, предназначен за СОП Транспорт); времевата рамка на програмата; приоритетните нужди от модернизация на националната транспортна инфраструктура; действията, подлежащи на финансиране за периода по Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие за периода 2007-2013 г.; приоритетите на другите оперативни програми, бяха идентифицирани пет оперативни приоритета.

Съгласно Регламент на Съвета (ЕС) № 1083/2006 програмата трябва да бъде дефинирана на общо или приоритетно ниво, подчертавайки най-важните действия.

Приоритетна ос – Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси

Целта на този приоритет е да изгради и развие основната железопътна инфраструктура от национално, Трансгранично и европейско значение съгласно TEN-T приоритет 22 и в останалите участъци от Транс-европейската транспортна мрежа и да се подобри оперативната съвместимост по основните железопътни пътища.

Референция към Стратегическите насоки на Общността

В точка 1.1.1. „Разширена и подобрена транспортна инфраструктура” от Анекса към Стратегическите насоки на Общността се подчертава следното:

- Държавите-членки и регионите, за които е допустимо финансиране по цел „Сближаване” или от Кохезионния фонд, ще финансират приоритетно онези 30 проекта от Европейски интерес, които преминават през територията им. В тази група проекти транс-граничните връзки заслужават особено внимание. Други проекти за развитие на транс-европейската транспортна мрежа и стратегически транспортни връзки, трябва да бъдат подпомогнати в случай, че допринасят за икономическия растеж и конкурентоспособността.

- Допълващите инвестиции във второстепенни връзки също са важни в контекста на интегрираните регионални транспортни и комуникационни стратегии, покриващи градските и селските райони, с оглед осигуряването на ползи за тези региони на база на възможностите, създадени от основните транспортни мрежи;

- Подкрепата за железопътната инфраструктура трябва да е насочена към осигуряване на по-голям достъп. Тарифите за използване на железопътните линии трябва да улесняват достъпа на независими оператори. Те също трябва да допринасят за създаването на свързана мрежа на ниво ЕС. Съответствието и прилагането на принципа на свързаност на железопътната мрежа, както и използването на ERTMS трябва да бъде част от всички финансирани проекти, където това е уместно.

Референция към Националната стратегическа референтна рамка

В точка 3.1 от Приоритет 1 „Подобряване на базисната инфраструктура” от НСРР, Инфраструктура за икономически растеж, е предвидено следното:

„Инвестициите в транспорта се фокусират над подобряване на инфраструктурата по протежение на основните Европейски транспортни оси, преминаващи през територията на България В тази връзка основната цел на българската стратегия за транспортния сектор е развитието на европейските транспортни коридори на територията на страната.

Транспортните инвестиции се фокусират над връзките на страната на три основни нива – външно, национално и регионално.”

Приоритетна ос „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” обхваща група операции, които са тясно свързани и имат следните специфични измерими цели:

- Модернизация, рехабилитация и електрификация на железопътни участъци по Транс-европейските транспортни оси

- Модернизация, рехабилитация и електрификация на железопътни участъци, свързващи основната железопътна мрежа на Република България с основните железопътни мрежи на съседните страни

Финансираните операции по този приоритет трябва да отговарят на поне една от посочените цели.

Стратегическите решения, предвидени за изпълнение трябва да дадат възможност за повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт. Заедно с предвидените големи инфраструктурни проекти в дългосрочен план множество други дейности ще бъдат предприети с оглед постигането на следните стратегически резултати в краткосрочен и средносрочен план:

- Конкурентна железопътна мрежа

Мерките по тази линия на действие са насочена към решаване на стратегически въпроси, касаещи железопътния товарен транспорт. Те са фокусирани директно към следните въпроси: повишаване на безопасността и сигурността, координиране на разписанията, повишаване на свързаността на железопътната мрежа, повишаване на съвместимостта на железопътните линии.

- Конкурентна маркетингова стратегия

НКЖИ трябва да развие модерна маркетингова дейност, която да повиши и популяризира използването на железниците като транспортно средство. Това, което ще привлече нови клиенти е: цената на услугата, качеството на услугата, съдържанието на услугата и достъпа до пазари и клиенти.

Маркетинговата дейност на НКЖИ може да допринесе за привличането на повече товари за превоз с железопътен транспорт. Средствата, които НКЖИ може да използва, за да подобри позициите си на пазара са – ценообразуването на правата за ползване, активно популяризиране на услугите, конкуренция между операторите, диапазона от услуги, предлагани на операторите и потребителите.

- Подкрепяща правна и институционална рамка

Българската правна и институционална рамка трябва да бъде: хармонизирана с директивите на ЕС; да се установят ясни институционални връзки, компетенции и отговорности между институциите и организациите, участващи в процеса; предоставяне на всички на нужния механизъм за координация и вземане на решения.

- Ефективни системи на организация и поддръжка

За изпълнение на тези мерки НКЖИ трябва да гарантира, че разполага с необходимия:

- Организационен капацитет, включително необходимите човешки ресурси – ангажирани и упълномощени (осигуряване на работна сила)
- Поддържащи системи (модернизирани ИТ системи).
- Конкурентна мрежа от терминали

Мерките по тази линия на действие целят да попълнят съществуващите пропуски посредством създаване на мрежа от интермодални възли / терминали и инвестиции в създаване на нови високо-качествени елементи от Интермодална инфраструктурна мрежа.

- Привличане на финансиране

НКЖИ трябва да бъде в състояние да защити обществения интерес и да реализира стойност от получените инвестиции, като се има предвид че дейността ѝ подлежи на публичен контрол. Използването на всички финансови средства трябва да гарантира отчетност, а процедурите по сключване на договорите трябва да бъдат честни, прозрачни и ефикасни.

Изпълнението на проектите за развитие на железопътната инфраструктура на територията на България, включени в СОПТ, са обобщени както следва:

- Приоритетни участъци на Европейските приоритетни оси (част от TEN-T):
 - Модернизация на железопътната линия Видин – София;
 - Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир.

- Участъци от TEN-T, свързващи Европейските приоритетни оси:
 - Модернизация на железопътната линия София – Драгоман;
 - Модернизация на железопътната линия София – Пловдив;
 - Възстановяване на участъците по железопътната линия Мездра – Горна Оряховица.

- Други участъци от TEN-T:
 - Възстановяване на участъците по железопътната линия Пловдив – Бургас;
 - Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – Турска граница;
 - Удвояване и електрификация на железопътната линия Първомай – Ябълково.

Операциите по тази приоритетна ос ще бъдат финансирани от Кохезионния фонд в съответствие с Регламент № 1084/2006.

Относно развитието на Транс-европейската транспортна мрежа, особено за проектите от общоевропейски интерес, както са определени с Решение 1692/96/ЕО, България може да кандидатства за финансиране по TEN-T бюджета. Бюджетът за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа, Кохезионният фонд и Европейският фонд за регионално развитие играят важна роля, обезпечавайки проектите по TEN-T с пряко финансиране. За периода 2007-2013 се очаква размера на съфинансирането да достигне до максимум 30% за приоритетните проекти и по изключение отпускане на средства в размер до максимум 50% за пограничните участъци от приоритетните проекти. Бюджетът на СОПТ не включва финансови ресурси от TEN-T бюджета.

По приоритетна ос „Техническа помощ” се предвижда подготовката на Стратегически бизнес план за развитие на железопътния сектор като цяло. Това ще осигури стратегия за развитие на голям брой сегменти на пазара, пътнически и товарни, където железопътния транспорт може да придобие устойчиво конкурентно предимство в средносрочен и дългосрочен план. Един такъв план ще включва, както вътрешните за страната, така и международните услуги. Стратегията ще разглежда възможностите за услуги, носещи добавена стойност, логистичните услуги за товарните превози и услугите „от врата до врата” за междуградските пътнически пътувания, както и чисто железопътни транспортни услуги. Трябва да бъде идентифицирана стратегия за подобряване на икономическото и финансово състояние на железопътния сектор. Стратегията ще определя изискваното качество на услугите с оглед осигуряването на конкурентно предимство и по този начин ще допринесе за определянето на подходящите инвестиции в железопътния сектор и ще спомага при приоритизирането на предвидените за изпълнение проекти. Планът ще разглежда бизнес

стратегия, която ще бъде по-скоро за развитието на целия железопътен сектор, отколкото на отделни организации в него.

Потенциален бенефициент по тази приоритетна ос е:

- Национална компания „Железопътна инфраструктура”

Обосновка:

- Модернизация, рехабилитация и електрификация на участъци от железопътната инфраструктура по Транс-европейските транспортни оси, с национално и общоевропейско значение.

Железопътните търговски линии, разположени по коридори на ЕС притежават най-високия потенциал за развитие (както по отношение на товарния транспорт, така и за пътническият транспорт) и трябва да притежават подобрена инфраструктурна база.

Програмираните действия целят съответствие с глобалната търговска стратегия за железопътните оператори и даването на възможност на същите да предоставят на клиентите си исканото качество на обслужване по отношение на скорост, удобство, честота на услугите и стремеж към непрестанно усъвършенстване и пригодност.

Подготвителни мерки във връзка с планираните дейности ще се състоят там, където е необходимо, изразявайки се в повишаване на техническите параметри на железопътните линии според стандартите, определени в Транс-Европейската Мрежа (TEN); Споразумение за високоскоростни железопътни линии (AGC); Споразумение за железопътни линии за комбиниран транспорт (AGTC); Проект Транс-европейски железници (TER). Развитието на железопътната инфраструктура основно е ориентирано към модернизация и подобрене на техническите и експлоатационни параметри, съгласно изискванията на AGC и AGTC за основните трасета.

Прилагането на изискванията на AGC/AGTC беше прието от българското правителство през 1994 г. и това е част от политиката на българското правителство за железопътния транспорт и това ще бъде взето в предвид и оценено при подготовката на проекти за модернизация. Техническите параметри относно прилагането на AGC/AGTC стандартите (160 км/ч за пътнически транспорт и 120 км/ч за товарен транспорт) са минималните изисквания за придържане към AGC/AGTC стандартите и едновременно отчитайки размера и терена на Р България, тези параметри са достатъчни за да се осигури конкурентност от железопътния транспорт.

Тези параметри ще подобрят общата безопасност на мрежата и напълно ще включат българската железопътна инфраструктура в европейската железопътна система, позволявайки оперативна съвместимост между регионалните и международни мрежи.

Освен подобряването на техническите параметри на линиите, всички действия ще целят подобряването на общата ефективност на мрежата и ще дефинират и осъществяват, ако това е нужно, модернизация на железопътните участъци, удвояване на железопътните линии, доставка на ел. енергия в съответствие с прогнозираните услуги, коловозно развитие в гарите и т.н.

Действията ще бъдат подкрепени от предварителни технически изследвания, които ще определят ключовите инвестиции, свързани с физически работи и оборудване с цел изпълнение на изискванията на клиентите на НК”ЖИ” и задоволяване на пътниците.

- Модернизация, рехабилитация и електрификация на железопътни участъци, свързващи основните железопътна мрежа на Република България с основните железопътни мрежи на съседните страни

Анализът на данните за търговията между България и други страни ясно показва интереса към засилване на граничните връзки с цел подкрепа за нарастващото движение на стоки, преминаващи през българските граници, а инфраструктурните връзки с Гърция, Турция и Бившата Югославска Република Македония трябва да бъдат засилени.

Връзката с Бившата Югославска Република Македония е все още неразвита поради липса на значителен железопътен участък от другата страна на границата. Съгласно финалния доклад на проекта “Техническа оценка на приложимостта на Коридор VIII при преминаването на железопътни гранични преходи в Югоизточна Европа”, изготвени от Техническият секретариат на Коридор VIII, железопътната връзка България – БЮР Македония ще бъде развита във фаза 2 (след 2010г).

От друга страна, естественото икономическо партньорство с Румъния остава под нормалното ниво поради естествената бариера на река Дунав и липсата на достатъчна инфраструктура между двете страни (има само един мост над река Дунав при Русе-Гюргево).

Накрая могат да се наблюдават глобални исторически промени, пренасочващи основните търговски трансакции от Русия към Европейския съюз. Мобилността на пътниците също следва тази посока. Имайки предвид това, връзката трябва да бъде разположена по главните маршрути към/от Западна Европа.

Планираните инвестиции в развитието на железопътната инфраструктура са насочени към подобряване на Трансграничните връзки и фокусират върху липсващи връзки със съседните страни, разположени по Транс-европейските коридори.

С изграждането на втори мост над река Дунав, естествената връзка между България и Румъния по Европейска приоритетна ос 22 скоро ще бъде изградена. Това ще доведе до увеличаване на скоростта, намаляване на времето за пътуване и привличане на нови товарни потоци.

Електрификацията и реконструкцията на железопътната линия Свиленград-Турската граница ще улесни нарастването на търговските връзки между двете страни.

Планираните проекти също така ще допринесат за подобряване на основната вътрешна железопътна мрежа с цел пълното интегриране на вътрешния транспортен капацитет към транспортния капацитет на региона и ще позволи на товарните оператори да предоставят услуги в избрания от тях мащаб.

При подготовката на всички проекти специално внимание ще бъде отделяно на прилагането на «пазарно ориентирания отгоре-надолу» методологически подход за анализ на изискванията за модернизация на базата на сериозен икономически/маркетингов анализ. Анализът ще даде индикации за типа транспортни услуги, които ще бъдат определени като

ключови за бизнес дейностите в железопътния сектор по специфичните железопътни оси, обект на разглеждане. Изискванията към техническите проекти за железопътната инфраструктура са в резултат от изискванията към услугите, дефинирани по т. нар. „подход от горе на долу” с оглед гарантирането на адекватност на инфраструктурните характеристики по отношение на устойчивата реализация на бизнес целите в дългосрочна перспектива. Подходите за инженерен натиск „от горе на долу” ще бъдат избягвани, ако липсва подходяща обосновка.

По време на подготовката специално внимание ще бъде отделено на следните въпроси:

- Осигуряване на съответствие на проекта с националната транспортната система. Този критерий е с най-голяма важност, тъй като предопределя допустимостта на проекта пред ЕК;
- Анализ „цена-ползи”, резултатите от който показват икономическата норма на възвръщаемост на проекта. Анализът трябва да бъде извършен в съответствие с методологията в ръководството за подготовката на анализ „цена-ползи”, разработено от ЕК.

Правдоподобен финансов план, показващ финансовата приложимост на проекта по време на очакваната продължителност на живота на проекта – включително опис на вътрешните и външните източници на финансови средства (и на дългосрочните заеми и субсидии) и възможността за генериране на приходи, както и оценка на риска.

Обхвата на предварителното проучване трябва да се простира отвъд модернизацията на железопътната инфраструктура (в това число инженерни дейности, ж.п. релси, доставка на мощности, сигнализация) и да включва други подпомагащи информационни системи за управление и логистика (в това число ИТ системи, пътнически информационни системи, системи за управление на движението, за превозване на товари и трасирани), които са от основно значение не само за осигуряване на качество на железопътните транспортни услуги в краткосрочна и средносрочна перспектива, но също така увеличават възвръщаемостта на инвестициите в инфраструктура.

Изпълнението на тези дейности ще изисква:

- Подготовката на бизнес план за развитие на инфраструктурата, който да може да повиши търсенето на железопътни услуги в дългосрочен план с оглед насърчаване на регионалното развитие. Това включва избора на пакет от транспортни услуги, способни да осигурят устойчива конкурентоспособност на железопътния транспорт в дългосрочен хоризонт. Определянето на такъв пакет от услуги трябва да произтича от текущите и прогнозираните тенденции в регионалното развитие и от транспортния пазар, както и от факторите влияещи върху дяловете на видовете транспорт, особено онези клиентски предпочитания, очертаващи избора измежду конкуриращите се пътни, въздушни, вътрешно-водни и/или морски услуги;
- Подготовката на „обосновани оперативни планове” е необходима за доставката на пакета от транспортни услуги, идентифицирани по-горе. Те трябва да включват такива аспекти като индикативен брой влакове на ден, тип влакове, типове графици и схеми на спирките, които да могат да отговорят на развиващите се пазарни изисквания в обозримо бъдеще;
- Подготовката на програма за модернизация е необходима с оглед на цялостното или частично изпълнение на избраните „обосновани оперативни планове”. Тя включва оценка на различни сценарии за модернизация по отношение на разходи/ползи, оценка на риска и оценка на въздействието върху околната среда;

- Очертаването на общата системна концепция и на свързаните технически и оперативни изисквания за модернизация/рехабилитация на инфраструктурата и на допълнителната такава (сигнализация, телекомуникация, системи за доставка на мощност, информационни и комуникационни системи) на по предпочитания сценарий за модернизация. В допълнение концепцията още ще включва препоръки по отношение на технологиите, които трябва да бъдат използвани за организация на оперативната дейност, както и предложения за политика при прекратяване на експлоатацията на инфраструктурата (преместване, преоценка) за тези съоръжения, които са сметени за излишни;
- Изготвянето на техническия проект на системите, под-системите, способите и съоръженията, необходими за изпълнение на модернизационната програма до необходимата степен, която да позволи завършването на проектното проучване. Той включва основно: 1) инфраструктурни елементи, включително ж.п. релси, основни инженерни структури, сгради, съоръжения за предпаждане от наводнения, 2) системи за теглене и системи снабдяване с мощност за теглещите и спомагателните съоръжения; 3) сигнализационните и интегрираните централизираните системи за управление на движението (включително системите за контрол на движението, за наблюдение и други спомагателни SCADA системи); 4) телекомуникационни системи; 5) обезопасяване на прелезите; 6) информационните и комуникационни системи за логистични и оперативни цели.
- Изборът на необходимите мерки за защита на околната среда.

При подготовката на проектите ще бъде формулирана политика за поддръжка на инфраструктурата/системите и концепция за оперативен план за поддръжка. Политиката за поддръжка ще бъде насочена към необходимите техники, процедури и технологии за поддръжане на инфраструктурата и системните съоръжения, включително извършването на инспекции. Където това е уместно трябва да бъдат използвани средства за наблюдение и авто-диагностика и средства за репрограмиране с оглед поддръжката на цялата система и за повишаване на степента на отговорност при проблемни ситуации.

На база на инфраструктурните характеристики тази задача е в съответствие с предстоящите изменения на съществуващите регламенти за използване и поддръжка, които могат да доведат до по-тежка по отношение на обема на работа, по-ефективна от разходна гледна точка и гъвкава оперативна среда докато се осигури оптимална експлоатация на новите технологии, които се предлага да бъдат приети. Специално внимание трябва да бъде отделяно на новото организиране на оперативните процеси, които могат да доведат до повишаване на оперативното изпълнение и ефективност на разходите чрез опростяване на процесите, приемане на решения, водещи до намаляване на работната сила и установяване на цялостна програма за поддръжка на инфраструктурата, която гарантирайки икономичност може да обезпечи технически инфраструктурата.

Координацията и съвместимостта на инвестиционните средства по линия на Кохезионния фонд и националното съфинансиране или финансирането от други източници също ще даде възможност на Националния оператор при пътническия транспорт да оперира на обновена мрежа по основните вътрешни линии и да предлага по-високо качество на услугите, особено между големите градове в България.

Приоритетна ос – Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси

Целта на този приоритет е да се изгради и развие основната пътна инфраструктура от национално, Транс-гранично и европейско значение и да се подобри оперативната съвместимост по основните пътни маршрути.

С оглед обосновката на тази приоритетна ос бяха направени референции към Стратегическите насоки на Общността, Националната стратегическа референтна рамка и резултатите от предварителната оценка на СОПТ, както следва:

Референция към Стратегическите насоки на Общността

В т. 1.1.1. от Анекса на Стратегическите насоки на Общността „Разширена и подобрена транспортна инфраструктура” е предвидено следното:

- Държавите-членки и регионите, за които е допустимо финансиране по цел „Сближаване” или от Кохезионния фонд, ще финансират приоритетно онези 30 проекта от Европейски интерес, които преминават през територията им. В тази група проекти транс-граничните връзки заслужават особено внимание. Други проекти за развитие на транс-европейската транспортна мрежа и стратегически транспортни връзки, трябва да бъдат подпомогнати в случай, че допринасят за икономическия растеж и конкурентоспособността.

- Допълващите инвестиции във второстепенни връзки също са важни в контекста на интегрираните регионални транспортни и комуникационни стратегии, покриващи градските и селските райони, с оглед осигуряването на ползи за тези региони на база на възможностите, създадени от основните транспортни мрежи.

Референция към Националната стратегическа референтна рамка

В точка 3.1 от Приоритет 1 „Подобряване на базовата инфраструктура” от НСРР, Инфраструктура за икономически растеж, е предвидено следното:

„Инвестициите в транспорта се фокусират над подобряване на инфраструктурата по протежение на основните Европейски транспортни оси, преминаващи през територията на БългарияВ тази връзка основната цел на българската стратегия за транспортния сектор е развитието на европейските транспортни коридори на територията на страната.

Транспортните инвестиции се фокусират над връзките на страната на три основни нива – външно, национално и регионално.”

Приоритетната ос съдържа група от операции, които са свързани и имат следните специфични, измерими цели:

- Изграждане и развитие на основната пътна инфраструктура от национално и европейско значение;
- Изграждане и развитие на пътната инфраструктура, свързваща основната пътна мрежа на РБ с основните пътни мрежи на съседните страни.

Най-важните операции по приоритетна ос “Развитие на пътната инфраструктура инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси ” могат да се обобщят както следва:

- Изграждане на нови, рехабилитация и модернизация на съществуващите автомагистралаи от национално и европейско значение по Транс-европейската транспортна мрежа с основен приоритет на дейностите по приоритетна ос 7 на Транс-европейската транспортна мрежа;
- Изграждане на нови, рехабилитация и модернизация на съществуващи първокласни пътища от национално и европейско значение по Транс-европейската транспортна мрежа;
- Изграждане, модернизация и рехабилитация на съществуващи второкласни пътища от национално и европейско значение по Транс-европейската транспортна мрежа;
- Изграждане, модернизация, рехабилитация и модернизация на пътни участъци, свързващи основната пътна мрежа на РБългария с основните пътни мрежи на съседните страни.

Докато СОПТ се концентрира върху транспортната инфраструктура от национално, Транс-гранично и европейско значение, Оперативна програма „Регионално развитие” се фокусира върху подобряването на пътната инфраструктура от регионално и местно значение: По приоритетна ос 2: „Регионална и местна достъпност”, операция 2.1. „Регионална и местна пътна инфраструктура” в Оперативна програма „Регионално развитие” ще се финансират дейности за подобряване на пътната мрежа на общинско ниво в 86 градски общини. Тези дейности ще бъдат допълнени с дейностите по приоритетна ос 3, мярка «Базови услуги за икономиката и слеското население» по Програмата за развитие на селските райони за подобряване на пътната мрежа на общинско ниво в оставащите 178 общини от селски тип.

Операциите по тази приоритетна ос ще бъдат съ-финансирани от Кохезионния фонд съгласно Регламент на Съвета (ЕС) No 1084/2006

Обосновка

Целта на тази приоритетна ос е изграждането и развитието на основната пътна инфраструктура по приоритетна ос 7 на Транс-европейската транспортна мрежа и по останалите участъци на тази мрежа от национално, Транс-гранично и европейско значение и подобряването на интероперативността по главни пътни маршрути.

Територията на Република България е важна част от приоритетна ос 7 и е пресечна точка на пет от десетте Общоевропейски транспортни коридори – IV, VII, VIII, IX, и X, които са част от приоритетните проекти, избрани от Групата на високо ниво на Лойола де Паласио и взети под внимание в Комюникето на ЕК от 7 Февруари 2007 г., което поставя допълнителни изисквания към качеството на Българската транспортна мрежа с оглед на важното ѝ геостратегическо предимство (тя е своеобразен транспортен мост между Западна и Централна Европа, Близкия Изток, Западна и Централна Азия и страните от „Северо-Юг” направление и предоставя удобен достъп до Черно море) и поради факта, че предлагайки ефективни транспортни връзки и улеснявайки придвижването на хора и стоки, както и достъпа до други страни и пазари допринася за функционирането на Общия европейски пазар.

Картата на пътните проекти представя всички пътни проекти, категоризирани от механизъм на финансиране, както следва:

- Завършени пътни инфраструктурни проекти до 2006 г. (Световна банка, пред-присъединителни инструменти на ЕС)
- Пътни инфраструктурни проекти в процес на изграждане (пред-присъединителни инструменти на ЕС)
- Пътни инфраструктурни проекти в Оперативна програма „Транспорт”
- Пътни инфраструктурни проекти, финасирани от други източници (Държавен бюджет, заеми)

По отношение на развитието на Транс-европейската транспортна мрежа, особено на проектите от европейски интерес, както са идентифицирани от Решение 1692/96/ЕО, променено с Решение (ЕО) № 884/2004/ЕС България може да кандидатства за финансиране под бюджета на TEN-T. Бюджета на TEN-T, Кохезионния фонд и ЕФРР играят важна роля, подкрепяйки TEN-T проекти чрез директни грантови схеми. За периода 2007-2013 г., се предвижда нормата на съфинансиране да бъде увеличена до максимум 20% за приоритетните проекти, и да позволи, в изключителни случаи, максимална норма от 30 % за Транс-гранични участъци от приоритетни проекти.

Потенциален бенефициент по тази приоритетна ос е:

- Фонд Републиканска пътна инфраструктура

Приоритетна ос – Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари

Целта на този приоритет е да направи условията на пътуване по-лесни и да улесни модалните трансфери на пътници и товари към по-екологосъобразни видове транспорт.

С оглед обосновката на тази приоритетна ос бяха направени референции към Стратегическите насоки на Общността, Националната стратегическа референтна рамка и резултатите от предварителната оценка на СОПТ, както следва:

Референция към Стратегическите насоки на Общността

В т. 1.1.1. от Анекса на Стратегическите насоки на Общността „Разширена и подобрена” транспортна инфраструктура” е предвидено следното:

- Насърчаване развитието на екологично устойчиви транспортни мрежи, по-специално в градските зони. Това включва обществени транспортни съоръжения, планове за движение, околновръстни пътища, повишаване на безопасността на кръстовищата и улесняване на движението (алеи за велосипедисти, пешеходни алеи). Включва също така и дейности за осигуряване на достъп до обществени транспортни услуги за определени целеви групи (възрастни и трудно подвижни хора) и изграждане на мрежа за дистрибуция на алтернативни горива. Маршрутите за движение вътре в страната също могат да допринесат за устойчивостта на мрежите.

Референция към НСРР

В т. 3.1 „Инфраструктура за икономически растеж” от Приоритет 1 на НСРР „Подобряване на базисната инфраструктура” се посочва следното:

„Инвестициите в ключови железопътни и сухопътни връзки ще бъдат съчетани с инвестиции в мултимодален транспорт.

В т. 3.4 от Приоритет 4 „Подкрепа за балансирано териториално развитие”, по отношение на ролята на градовете се посочва, че:

„градските транспортни системи ще се нуждаят от особено внимание с оглед насърчаване на цялостната интеграция и мултимодален подход най-вече в големите градове”

Приоритетната ос **“Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари”** обхваща група от операции, които са свързани и имат следните специфични цели:

- подобряване на мрежата от терминали за комбиниран транспорт;
- развитие на мултимодалната мобилност на пътниците.

Операция 1: Развитие на интермодалния товарен транспорт чрез подобряване на мрежата от терминали за комбиниран транспорт

Тази операция ще благоприятства :

- изграждането на нови интермодални терминали
- подобряването на техническите, технологични и оперативни параметри на съществуващите терминали;

Съгласно изискванията на Бялата книга за транспортната политика на ЕС до 2010 г. и Стратегическите насоки на Общността СОПТ концентрира определени ресурси за развитието на интермодалния транспорт, предлагайки висококачествени пътнически и товарни транспортни услуги, интегриращи предимствата на различните видове транспорт и улеснявайки трансфера на пътници и товари между видовете транспорт.

Операциите по тази приоритетна ос ще бъдат съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие съгласно Регламента на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие 1080/2006

Потенциални бенефициенти по тази приоритетна ос са:

- Община София;
- Национална компания „Железопътна инфраструктура”

След изграждането на интермодалните терминали или реконструкцията на съществуващите в зависимост от товаро оборота на съответните терминали ще се развиват в съседство товарни селища. Предвижда се те да бъдат финансирани чрез следните източници:

- Частно финансиране;
- Публично-частно партньорство;
- ПЧП и грантови схеми на финансиране.

Обосновка

Стратегията за развитието на комбинирания транспорт постановява, че някои терминали на мрежата, приоритизирани според икономическия им потенциал, трябва да повишат своя капацитет на дейност с цел да бъдат надеждни възлови пунктове за осъществяването на комбинирани транспортни услуги .

Дейността ще се състои в развитие на тези избрани местоположения, железопътни връзки, Службени/Митнически сгради и сгради за поддръжка, места и зони за товаро-разтоварна

дейност, зони за маневриране и съхранение и интегриране на определено пространство, предназначено за бъдещото развитие на зоната, което може да предложи голям набор от логистични дейности и дейности, свързани с логистиката (земя и инфраструктура на Товарните селища), както и привличане на международни оператори.

Приоритетен проект с основно значение е създаването или подобряването на терминалните връзки и удобства в областта на София.

Столицата на България като голям град с най-високото потребление и най-високия принос към БВП на страната, генерира значителни обеми транспортен трафик. София е пресечна точка на три Общоевропейски транспортни коридора и е разположена в центъра на Балканския полуостров, което я прави подходяща за транспортен логистичен център на региона. Железопътната линия София-Пловдив, която има товарна железопътна гара с контейнерен терминал, е в непосредствена близост до Летище София и е лесно да се създадат нови отклонения от съществуващите железопътни линии за изграждане на нов терминал за комбиниран транспорт. Летището има добри транспортни връзки с всички части на града и транзитните автомагистрала. Има много свободни терени около летището към околновръстното шосе на София. Връзката между летището, товарното селище, местата за паркиране и терминалите може да бъде въведена в употреба чрез редовни автобуси.

С други думи, има отлични предпоставки за развитието на комбинирания транспорт и връзки с другите видове транспорт в столицата – например за дългите разстояния (самолет, влак, комбиниран) и за късите разстояния (камион).

Операция 2: Развитие на мултимодална мобилност за пътниците в София

Обосновка

Съдейства за бърза замяна на използваните лични автомобили с релсов транспорт чрез разширяването на метрото и създаване на нови интермодални връзки за пътници в обществената транспортна система на София.

Операцията по втората цел „Развитие на мултимодална мобилност за пътници в София” ще бъде свързана с развитието на обществения железопътен транспорт за пътници в Столицата посредством разширение на метрото чрез нови железопътни връзки с ключовите транспортни центрове от национално значение (летища, централни железопътни гари, централни автобусни гари, пристанища и др.) и други средства за обществен транспорт.

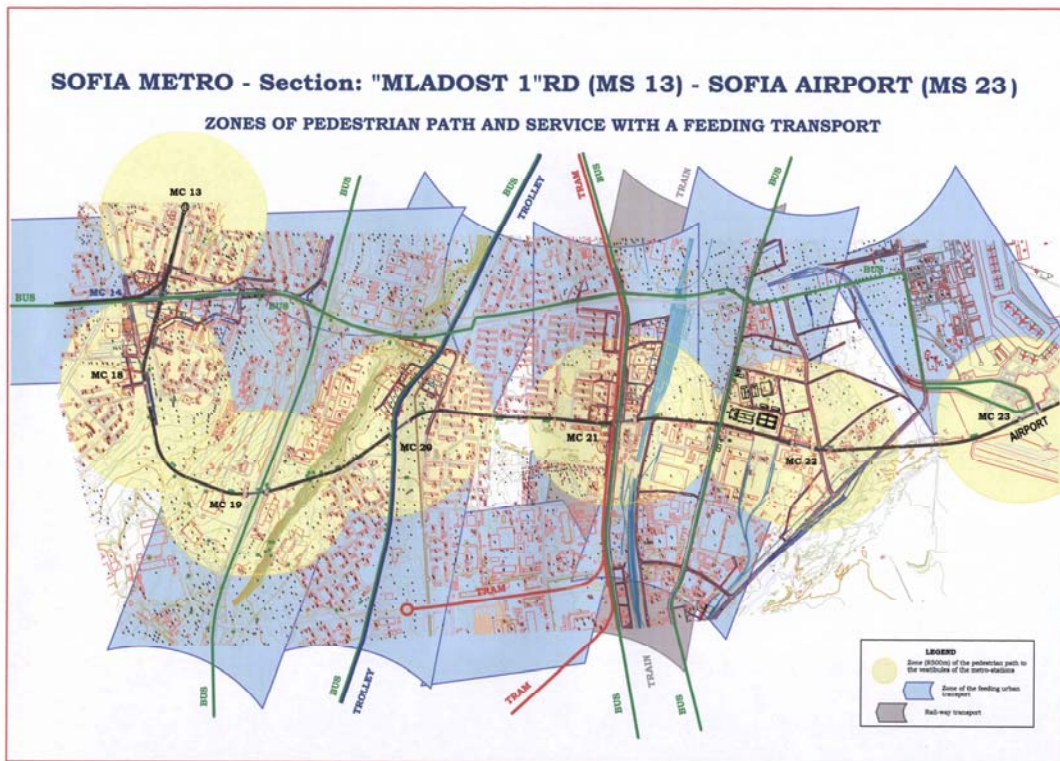
Проектът за разширяване на Софийското метро може да се използва като основа за развитието на няколко интермодални възела в обществената транспортна система на София. Някои от тях, такива като Централната железопътна гара или терминалната станция на Летище София ще имат стратегическа важност в развитието на обществения транспорт.

Планираните станции в основните проекти за разширение и тяхната функция като мултимодални възли и като железопътни обслужващи станции от първа важност са:

За участъка ж.к. „Младост” - ж.к. „Дружба” – Летище София – (Фигура 1)

- Първа метро-станция, разположена между жк. “Младост 1 А” и жк. „Младост 3” (МС18).
- Метро-станция на булевард „Цариградско шосе” (МС19);
- Метро-станция на булевард „Цв. Лазаров”. (МС20);
- Метро-станция на булевард „Искърско шосе” (МС21);
- Метро-станция в индустриалната зона Искър (МС22);
- Метро-станция Летище София (МС23)

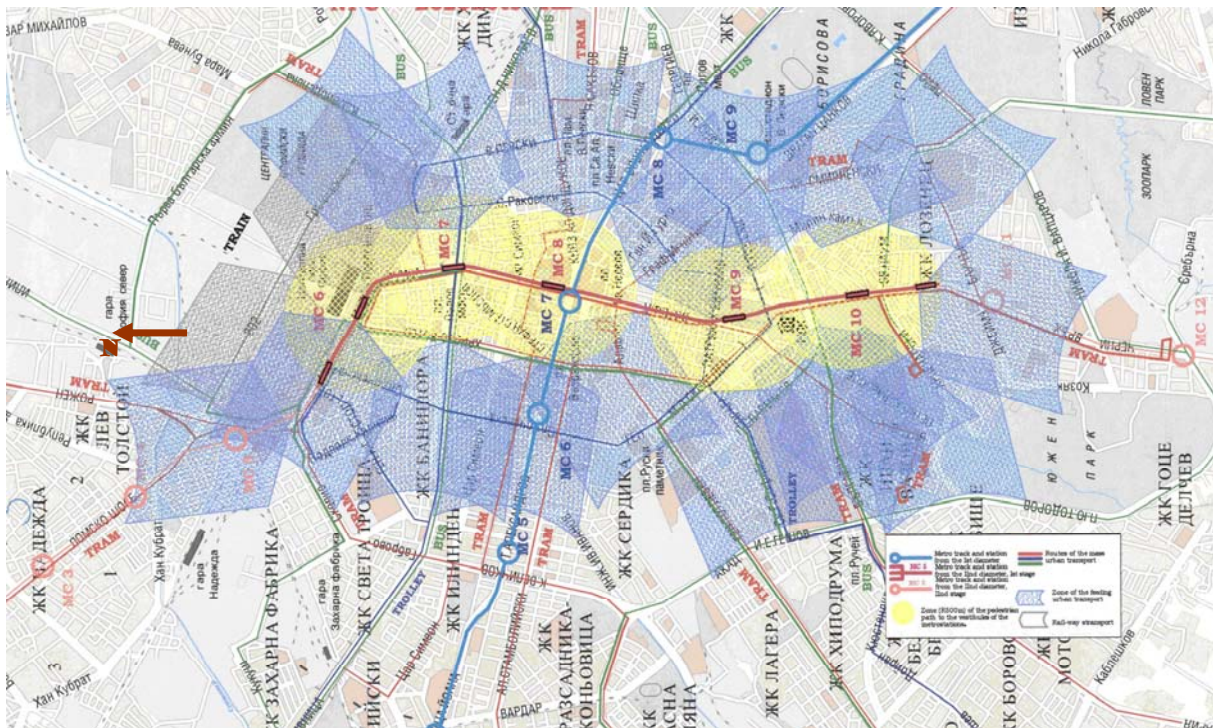
**СОФИЙСКО МЕТРО – Секция: ж.к.„МЛАДОСТ 1” (МС 13) – ЛЕТИЩЕ СОФИЯ (МС23)
ЗОНИ С ПЕШЕХОДНА ДОСТЪПНОСТ И ОБСЛУЖВАЩ ТРАНСПОРТ**



Фигура 1

Освен тази метро-станция в по-гореспоменатия проект за разширяване, трябва да бъдат подсилени някои други важни интермодални възли, следвайки развитието на Метрополитан, примерно секцията “Централна железопътна гара” – Площад „Св. Неделя” – булевард „Черни връх”. (бул. “Дж. Баучер”) -Фигура 2

- Метростанцията под бул. „кн.Мария Луиза” в близост до пътен възел «Надежда»;
- Метростанция „Централна железопътна гара”(МС6);
- Метро-станцията на кръстопътя на бул. “Сливница” и бул. “кн.Мария Луиза” (МС7);
- Метро-станцията на Площад „Св. Неделя” (МС8);
- Метро-станцията пред НДК (МС9);
- Последната метро-станция при хотел „Хемус” в ж.к. „Лозенец” (МС10)



Фигура 2

Стимулите за ограничаване употребата на автомобили и предоставянето на паркинг зони за автомобилите са програмирани и ще придружават развитието на метро мрежата. При метро-станцията на бул. „Цариградско шосе” чрез въвеждането на буферен паркинг за около 2 000 места и съответните отличителни ограничения, той цели да предложи на хората, пристигащи в града с личните си автомобили, да избегнат влизането в градската зона, да паркират превозните си средства и да използват метрото.

Прогнозите показват, че Метрополитан ще поеме основно пътниците от автобусния транспорт и индивидуални потребители.

Като цяло, преобладаващото въздействие от тази дейност върху модалния дял на градския транспорт ще представлява значително увеличение на пътническите потоци от 75 000 пътника на ден до 580 000 пътника на ден след завършване на секциите и на предложените решения и удължения на метрото.

Докато СОПТ е концентрирана в Столицата, Оперативна програма «Регионално развитие» предвижда интервенции, свързани с градския транспорт в други градове по Операция 1.5. «Устойчива градска транспортна система». Тази операция се фокусира върху системите за устойчив градски транспорт като по този начин подобрява условията за живот и околната среда в основните градове в страната.

Приоритетна ос – Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища

С оглед обосновката на тази приоритетна ос бяха направени референции към Стратегическите насоки на Общността, Националната стратегическа референтна рамка и резултатите от предварителната оценка на СОПТ, както следва:

Референция към Стратегическите насоки на Общността

В т. 1.1.1. от Анекса на Стратегическите насоки на Общността „Разширена и подобрена транспортна инфраструктура” е предвидено следното:

- Държавите-членки и регионите, за които е допустимо финансиране по цел „Сближаване” или от Кохезионния фонд, ще финансират приоритетно онези 30 проекта от Европейски интерес, които преминават през територията им. В тази група проекти транс-граничните връзки заслужават особено внимание. Други проекти за развитие на транс-европейската транспортна мрежа и стратегически транспортни връзки, трябва да бъдат подпомогнати в случай, че допринасят за икономическия растеж и конкурентоспособността.

- Насърчаване развитието на екологично устойчиви транспортни мрежи, по-специално в градските зони. Това включва обществени транспортни съоръжения, планове за движение, околновръстни пътища, повишаване на безопасността на кръстовищата и улесняване на движението (алеи за велосипедисти, пешеходни алеи). Включва също така и дейности за осигуряване на достъп до обществени транспортни услуги за определени целеви групи (възрастни и трудно подвижни хора) и изграждане на мрежа за дистрибуция на алтернативни горива. Маршрутите за движение вътре в страната също могат да допринесат за устойчивостта на мрежите.

В т. 1.1.2 „Повишаване на синергията между опазването на околната среда и икономическия растеж” от Анекса към Стратегическите насоки на Общността, се посочва следното:

- Насърчаване, в допълнение към инвестициите в устойчиви енергия и транспорт

Референция към Националната стратегическа референтна рамка

В точка 3.1 Инфраструктура за икономически растеж от Приоритет 1 „Подобряване на базовата инфраструктура” на НСРР, е предвидено следното:

„Инвестициите в ключови железопътни и пътни връзки ще бъдат комбинирани с инвестиции в транспортна интермодалност и подобряване на условията за корабоплаване по вътрешните водни пътища, включително и за ефикасно функциониране на Информационната система за управление на движението на плавателните съдове по р. Дунав.”

Приоритетната ос включва група операции, които са свързани и имат следната специфична, измерима цел – Подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунав и българските морски пространства.

Операциите по приоритетна ос ***Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища*** са свързани и имат следната специфична измерима цел – Подобряване на условията за движение на плавателните съдове по р. Дунав и българските морски пространства.

Операциите по приоритетна ос Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища са свързани с:

- Подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав (приоритетна ос 18 на Транс-европейската транспортна мрежа)
- Изграждане и развитие на навигационните информационни системи.

Операциите по тази приоритетна ос ще бъдат съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие съгласно Регламент (ЕС) No 1080/2006

Потенциални бенефициенти по тази приоритетна ос са:

- Изпълнителна агенция за проучване и поддържане на река Дунав;
- Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

Операция 1 : Подобряване на плаването по река Дунав

Обосновка

Съгласуваност с транспортната политика на ЕС, Транс-европейската транспортна мрежа и транспортната политика

Важността на река Дунав като основен транспортен коридор, съединяващ страните-членки на ЕС със страните от Централна и Източна Европа (ЦИЕ), беше потвърдена през 2003 г. от Група 1 на високо равнище, председателствана от Карел Ван Мийрт и в края на 2005 г. Група 2 на високо равнище, председателствана от Лойола де Паласио потвърди важността тази приоритетна ос. В резултат на препоръките в Решение (ЕК) 884/2004 р. Дунав е част от приоритетна ос 18.

Цялостната стратегия на Европейската съюз е да подготви проект за усъвършенстване на корабоплаването по река Дунав, като водните прагове в критичните участъци, които са опасни да бъдат отстранени.

България трябва да поддържа условията за безопасно корабоплаване в българската част на река Дунав, съгласно препоръките на Дунавската комисия и на Европейската икономическа комисия към ООН в контекста на Конвенцията за плавателния режим по река Дунав от 1948 г., подписана в Белград.

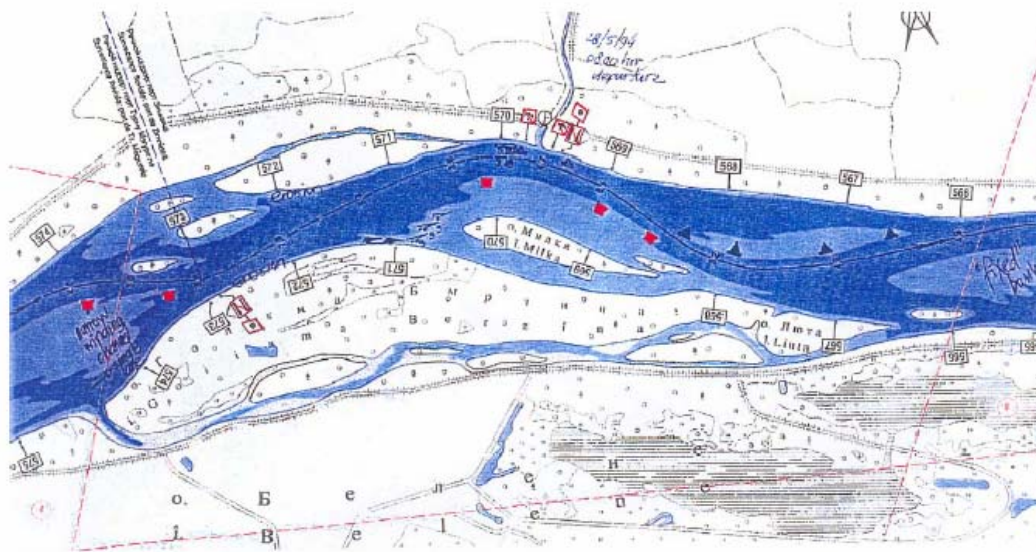
Идентифициране на основните проблеми

Непрекъснато променящите се хидрометеорологични условия и изграждането на Железни врата I (км 943) и Железни врата II (км 863), причиниха внезапни амплитуди във водното ниво на реката. При местоположението на големите островни групи, има много плаващи наслоявания, които увеличават пясъчинните плитчини и намаляват дълбочините. Най-малката налична дълбочина (НМНД) беше намалена до 14-18 дм, докато ширината на канала при ниски нива на водата беше ограничена до едва 40 м от 60 м. Общото осигуряване на дни, за плаване в критичните участъци с дълбочина над 25 дм при НМНД е около 64% за годината, докато препоръките на Дунавската комисия са за 94% (365 дни годишно). Статистиката сочи, че в момента обезпечеността на корабоплаване е спаднала до 64 % (234 дни годишно). Изследването, извършено от Фредерик Р. Харис през 1999-2000 (ФАР Проект (ZZ-97-29) Техничко-икономическо изследване за подобряване на плавателните условия по река Дунав от Железни врата до Джурджени (км 863 – км 240) и финалният доклад на Фредерик Р. Харис по ФАР-договор 98-0468), определи критичните участъци, които възпрепятстват корабоплаването. Корекцията на речното дъно в двата най-критични участъци – остров Батин и остров Белене е от първостепенна необходимост.

Съдържание на проекта

Основната цел е да се осигурят препоръчителните параметри на фарватера (да се подобрят условията на плаване) в два от най-критичните участъци на река Дунав и по този начин да се гарантира международното корабоплаване и да се осигури транзитно преминаване на плавателни съдове през цялата година.

Проектът е за подобрене на речното корито и бреговете, включително островите. Това ще позволи контролиране на речния поток, като се гарантира свободно плаване в две от най-критичните стеснени места в общата българо-румънска част на река Дунав, а именно участъка между km 530 и 520 – Батин и участъка между km 576 и km 560 – Белене. Двата участъка са сметени като два под обекта в един проект. Тяхното разположение е в рамките на участъка, който е под поддръжката на Българската страна (km 610 – km 375).



Река Дунав и остров Белене

Проектът предвижда:

1. Речни напречни диги за контрол на посоката на потока;
2. Оборудване за укрепване на бреговете, което ще допринесе за насочване на водния поток и ще предотврати ерозията.
3. Дънни шлюзове, които ще ограничат водния поток в речните ръкави. Това ще допринесе за максимален контрол върху общото водно количество в участъците, където е предвидено установяването на фарватера, като се постигне по-висока скорост на водния поток и самопочистване на коритото.
4. Драгажна дейност за удълбочаване на коритото и разширяване на фарватера.

Предварителни изследвания

Предварителните изследвания ще са насочени към:

1. Актуализация на проектното проучване на Фредерик Р.Харис чрез провеждане на полеви измервания (хидрографски, хидрологични, геологически и морфологични). Забележка: Предварителното изследване на Фредерик Р.Харис се базира основно на исторически данни. Специфичните измервания, извършени за целта на изследването са незначителни.

2. Осигуряване на предварителен проект с необходимите пълни хидрографски, хидрологични и геологични изследвания с няколко решения – всяко решение трябва да бъде придружено от математически и полеви хидрологически модални изследвания.
3. Осигуряване на детайлизиран план за избрания вариант.

Актуализацията на проектното проучване на Фредерик Р. Харис и осигуряването на предварителния (идеен) проект с вариантни решения за всеки критичен участък са дейности, които ще бъдат извършени от ръмска страна, съгласно проект ИСПА *EUROPEAD/122137/DISV/RO* за подобряване на плавателните условия по река Дунав. България ще има предоставено реципрочно право на съгласуване, вкл. Одобрение и получаване на резултатите от проекта. Добрата координация между двете държави ще допринесе за успешното осъществяване на проекта за подобряване на навигационните условия на река Дунав.

Очаквано въздействие на проекта:

- Въздействие върху транспортния капацитет на коридора

- Намалване до минимум на престоя на плавателни съдове на границите, поради ниски водни нива, което ще намали загубите на корабните собственици от такива престои;
- Намалване на оперативните разходи за собствениците на кораби, поради намаленото време за транзитно преминаване;
- Подобро използване на товарния капацитет на плавателните съдове в условия на ниски води. Понастоящем, при ниски води планираните превози са в по-малък обем и тонаж с цел да се избегнат рисковете, свързани с преминаване през критичните зони;
- Увеличаване на възможностите за използване на комбиниран транспорт (воден, пътен и железопътен);
- Увеличаване на общия капацитет на транспортен коридор VII (Транс-европейска приоритетна ос 18). В следствие на изпълнение на двата проекта годишната безопасност на корабоплаването ще бъде увеличена с около 30%, а това ще допринесе за повишаването на общия капацитет на транспортния коридор. Приема се, че общата годишна безопасност на българо-румънския участък (км 845,650 до км 374,100) ще достигне 94 %, като се премахнат и другите прагови участъци в тази секция.

- Социално-икономическо въздействие

- Беше разработен анализ на икономическата състоятелност, базиран на предварителното изследване на Фредерик Р. Харис за периода 2000 – 2020 г. Беше използван метода на прекъснатите финансови потоци, според който долната граница на вътрешната норма на възвращаемост ще бъде 12 %, за да може проектът да бъде изпълним. Резултатите от изследването показват, че ПВНБ се очаква да бъде над 12%.
- Транспортните разходи ще бъдат намалени с 0,03 евро на тон/km; Изполването на товарния капацитет ще бъде повишено с 0,01 евро на тон за един метър повишено газене; ще има изместване от железопътен към вътрешен воден транспорт - 0,03 евро на тон/km.
- Социално-икономическото сближаване между страните-кандидатки за членство в ЕС ще се подобри. Нови заинтересовани лица (граждани, фирми) ще реализират предимствата на вътрешния воден транспорт за подобряване на връзките и развитие на нови договори, за транспорт на стоки, за търговия и развитие на туризма.

- Проектът е трансграничен за България и Румъния. Проектирането и изграждането се планират и по двата бряга на река Дунав, включително островите. Осъществяването на проекта ще отвори нови възможности за планиране на съвместни инициативи от централните и местни власти, гражданите и фирмите от България и Румъния за по-ефективно използване на речните брегове и острови в тези участъци на реката.
- Безработицата в региона ще спадне до около 5%. Проектът ще създаде временна заетост по време на осъществяването му, а в последствие и заетост при поддръжката и редовното драгиране.

Операция 2 : Установяване и модернизация на средствата за навигация

а) Проект за подобряване на управлението трафика на плавателните съдове в българските морски пространства

Обосновка

Изграждането на система за обмен на информация по морското корабоплаване е свързано с Директива 2002/59/ЕС на Европейския Парламент и Съвета от 27 юни 2002 г., която установява Общностна мониторингова и информационна система на трафика на плавателни съдове (ОМИСТПС) за морските пространства и отменя Директива на Съвета 93/75/ЕЕС. През 2005 г. е приета Директива 2005/44/ЕС на Европейския парламент и Съвета от 7 септември 2005 г., която установява предоставянето на хармонизирани речни информационни услуги (РИУ) по вътрешните водни пътища на Общността. Понастоящем, по ТЕН-Т, страните-членки разработват генерален план (със срок до края на 2006 г.) за координираното технологично, финансово и физическо разгръщане и употреба на ЕС Директивата за РИУ в Европейската вътрешна водна система през идните години.

Република България е стартирала установяването на Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове по своята крайбрежна линия от 1998 г. и в настоящия момент системата вече функционира. Изискванията на Директива 2002/59/ЕС са изпълнени и Българската морска администрация планира да развие и подобри допълнително изградената базисна система за да се повиши морската безопасност.

Информационната система за управление на трафика на плавателни съдове е система за хармонизирани информационни услуги за морския превоз. Нейната цел е подобряването на безопасността при плаването на корабите и опазване на околната среда. С финансовата подкрепа на програма ФАР са осъществени два проекта за създаване на системата:

- ФАР Проект BG 0012.01 – Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (финализиран през октомври 2004 г.);
- ФАР Проект BG 2003/004-937.04.01 Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове фаза 2 (в процес на изпълнение);

Информационния обмен в системата на плавателните съдове между корабите и операторите, разположени на брега, води до по-високо ниво на морска безопасност в българските териториални води; до повишен капацитет за отговор при замърсяване; до създаване на инструмент за ефективно управленско и информационно обслужване на трафика; до подобро изпълнение на дейностите по търсене и спасяване (SAR операции), до цялостно улесняване на морския транспорт.

Предвижда се трета фаза на проекта, която допълнително ще развие установената инфраструктура. Тя ще подобри ефективността на системата, покритието на региона на българското черноморско крайбрежие и ще бъде повишен обхвата на информационните услуги за корабоплаването.

Третата фаза трябва да включва следните етапи:

Етап I – Подготвителни работи:

- Изготвяне на доклад след приключване на ФАР Проект BG2003-004-937.04.01 - Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове Фаза 2.
- Ново изследване за изпълнимост за цялата система.
- Изготвяне на доклад за оценка на нуждите от обучение на операторите и качествена оценка на съществуващата организационна структура.
- Актуализация на Системния дизайн на проекта Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове и изготвяне на необходимите референтни условия (техническо задание) техническа помощ и технически спецификации за проектна Фаза 3.

Етап II – Изграждане:

- Доставка на оборудване и софтуер за окомплектоване на системата.
- Търгове за частите по изграждането и надзор на Проекта.

Опитът, придобит по време на развитието на услуги за трафика на плавателни съдове ще подкрепи в значителна степен установяването на информационни услуги за българската част на река Дунав.

б) Проект за подобряване на безопасността на корабоплаване по река Дунав

Обосновка

Бялата книга за транспорт, приета от Европейската комисия на 12 септември 2001 г. поставя амбициозна програма за развитие на вътрешния воден транспорт: „Вътрешният воден транспорт е изключително конкурентна алтернатива на пътния и железопътен транспорт. Следвайки разширяването на Евроейския съюз, този вид транспорт може да облекчи трафика по маршрутите изток-запад. Освен това, капацитетът на вътрешния воден транспорт в значителна степен не се използва пълноценно по отношение на инфраструктура и плавателни съдове.”

Изчислено е, че увеличението в превозно средство/километър на вътрешните водни пътища за периода 1998 – 2010 г. ще бъде над 30 %. Общият растеж на трафика между страните-членки се очаква да се удвои до 2020 г. (Увод към “TEN-T Приоритетни оси и проекти за 2005 г.” от Жак Баро – вице президент на Европейската комисия, отговарящ за транспорт). Коридор река Дунав (TEN-T приоритетна ос 18) е нарастващо претоварен поради острото нарастване в обема на трафика, което се очаква да продължи.

Един от компонентите, който трябва да направи водния транспорт по-надежден, ефективен и достижим, е “Инсталирането на високо ефективна комуникационна система за плавателна помощ по националната водна мрежа” (Бялата книга).

Концепцията за речни информационни услуги, която представлява най-значителната промяна в сектора за няколко десетилетия, цели въвеждането на информационно обслужване с цел да се подпомогне планирането и управлението на движението и транспортните операции. Въвеждането на речна информационна система не само ще подобри безопасността и ефективността на движението, но едновременно с това ще засили ефективността и безопасността на транспортните операции.

Системата за речни информационни услуги улеснява задачите на компетентните власти, по-специално управлението на трафика и мониторинга на опасни стоки. Чрез предоставянето на данни на капитаните се подобрява основата за непосредствени навигационни решения.

Безопасността и опазването на околната среда ще бъдат засилени чрез по-добра информираност и намалено време за реагиране при спешни случаи.

Системата за речни информационни услуги подпомага и вътрешния воден транспортен сектор за привеждането му в съответствие с модерните развития в управлението на логистичните вериги и веригите на доставки и по този начин улеснява интеграцията на вътрешния воден транспорт в интермодалната транспортна верига, което е предпоставка за по-висок модален дял на вътрешния воден транспорт.

Изграждането на система, която предоставя информационни услуги за корабоплаването по вътрешните водни пътища повишава качеството му. Този вид транспорт е сигурен, икономичен, гъвкав, екологичен и леснодостъпен. Развитието на Речната информационна система прави вътрешния воден транспорт привлекателен за модерното управление на веригата на доставяне.

Ключовите изисквания за Системата за речни информационни услуги са както следва:

- Генериране на информация за корабите (позиция, идентификационен код);
- Комуникация кораб-кораб;
- Комуникация кораб-бряг;
- Комуникация бряг-кораб;
- Показване на информация за корабите;
- Тактическо изображение на трафика на борда и на брега;

България се стреми да развие предоставянето на тези услуги като се предвижда и бъдещото им развитие. Целта е прилагането на Системата за речни информационни услуги да бъде ефективно, с възможност за разширение и взаимодействие с други речни информационни системи, а при възможност и с транспортни системи на други видове транспорт.

Изграждането на Система за речни информационни услуги, ще:

- Достави на потребителите и всякакви релевантни данни, касаещи плаването по вътрешните водни пътища. Тези данни ще бъдат предоставени най-малкото в достъпен електронен формат;
- Даде възможност на компетентните власти да получават електронни доклади за корабите, относно техните пътници и товари, доколкото националните и международни регламенти изискват такова докладване. При трансграничен транспорт, тази информация ще бъде изпратена на компетентните власти от съседната държава преди пристигането на плавателните съдове на границата;
- Гарантира, че съобщенията до капитаните, включващи отчети за нивото на водата и леда на техните вътрешни водни пътища, са предоставени като стандартизирани, кодирани съобщения, които могат да бъдат изтеглени от компютърна система. Стандартизираното съобщение ще съдържа, необходимия минимум информация за безопасно плаване. Съобщенията до капитаните ще бъдат предоставени в достъпен електронен формат.

В съответствие с Директива 2000/60/ЕК, установяваща рамката за действие на Общността в областта на водната политика, е необходима по-нататъшна интеграция на опазването и устойчивото управление на водите в други политики на Общността като енергетика, транспорт, земеделие, рибарство, регионална политика и туризъм.

В съответствие с член 4.7. от Директива 2000/60/ЕК, негативно въздействие над качеството на водите е допустимо само при определени условия, в случай че са избрани най-малко вредящите технически и икономически осъществими алтернативи и са предприети мерки за намаляване на вредното въздействие. По отношение на проектите по приоритетна ос «Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища» е

необходимо да бъде извършена детайлна оценка с оглед на това дали имат негативно въздействие над изпълнението на целите, поставени в директивата и какви мерки трябва да бъдат предприети с оглед намаляване на вредното въздействие над повърхностния воден басейн, за опазване на обществения интерес, предпазване на здравето на хората и безопасността им, за осигуряване на устойчиво развитие и съответствие с плана за управление на речния басейн. В тази връзка ще бъде провеждана оценка на въздействието на проектите и съвместимостта им с член 4.7. от Директивата.

Приоритетна ос – Техническа помощ

Стабилното управление и изпълнение на СОП „Транспорт” изисква специфични мерки за техническа помощ, целящи да се постигне удовлетворяване на основните нужди от подкрепа за програмната координация, както и засилване на административния капацитет на структурите, участващи в процеса на програмиране, изпълнение, мониторинг, оценка и контрол.

Основната цел на тази приоритетна ос е постигането на ефективно и ефикасно управление и изпълнение на СОП „Транспорт”.

Фондовете ще допринесат за финансиране на техническа помощ по инициатива на страните-членки в съответствие с член 46 от Регламент No 1083/2006 и на Комисията съгласно член 45 от Регламент No 1083/2006.

Бюджетът на Общността, разпределен за Фондовете ще се изпълнява в рамката на споделено управление между страната-членка и Комисията, в съответствие с член 53, параграф 1, точка б) от Регламент (ЕО, Евратом) No 1605/2002¹⁰ на Съвета с изключение на техническата помощ, спомената в член 45 No 1083/2006.

Бюджетът на Общността, разпределен във Фондовете ще бъде изпълняван в рамките на споделено управление между страната-членка и Комисията, в съответствие с чл. 53, параграф 1, т. б от Регламент (Евратом) № 1605/2002 на Съвета, с изключение на техническата помощ по чл. 45 на Регламент № 1083/2006.

Страните-членки и Комисията ще осигурят съответствие с принципа на стабилно финансово управление.

В случаите на техническа помощ, фондовете могат да осигурят подкрепа за изготвяне на оценки, подобряване на административния капацитет, свързан с управлението на Фондовете, проучвания, пилотни проекти и обмяна на опит, целящи да насърчат иновационните подходи и практики.

Съгласно Регламент на Съвета (ЕО) No 1083/2006, член 46, Управляващият орган на СОП „Транспорт” изисква до 4 % от общия бюджет, отделен за СОПТ с цел финансиране на мерки по техническа помощ.

Техническа помощ по инициатива на Комисията:

1. По инициатива на и/или от името на Комисията, в размер до 0.25% от тяхното съответно годишно разпределение, Фондовете могат да финансират подготвителната,

мониторингова, административна и техническа помощ, мерки по оценката, одитирането и инспектирането, необходими за прилагане на Регламента. Тези действия се извършват съгласно член 53(2) от Регламент (ЕО, Евратом) No 1605/2002 и всички други разпоредби от този Регламент и начините за прилагането му, приложими към тази форма на изпълнение на бюджета.

Тези действия включват:

- а) проучвания, свързани със изготвянето на стратегическите насоки на Общността, годишния доклад на Комисията и тригодишния кохезионен доклад;
- б) оценки, експертни доклади, статистики и проучвания с общ характер, касаещи функционирането на Фондовете;
- в) мерки, касаещи партньорите, бенефициентите на помощта от Фондовете и на широката публика, включващи мерки за информация и публичност;
- г) мерки за разпространяване на информация, изграждане на мрежи, повишаване на запознаването с проектите, поощряването на сътрудничеството и обмена на опит в Съюза;
- д) инсталацията, действието и взаимовръзката на компютъризирани системи за управление, мониторинг, инспектиране и оценяване;
- е) подобрения в методите на оценяване и на обмена на информация относно практики в тази област.

Мерките за техническа помощ, осъществени по инициатива на/или от името на Комисията могат да бъдат финансирани до норма от 100%.

Техническа помощ по инициатива на Министерството на транспорта като УО за СОП „Транспорт”

Техническата помощ е специална приоритетна ос в рамките на СОП „Транспорт”. Целта е да се подкрепи осъществяването на другите четири приоритетни оси и дейности (хоризонтални действия и изследвания), определени в програмата. Ефективното и ефикасно управление на СОПТ зависи от способността на заинтересованите лица, участващи в изпълнението да администратират своите отговорности в съответствие с регламентите на ЕС.

Приоритетната ос е свързана със стратегическата нужда от укрепване на инструментите, свързани с подобряването на ефективността и ефикасността на СОПТ. Опитът също показва, че доброто управление изисква преминаване от традиционен подход „отгоре-надолу” към по-отворен начин, гарантиращ участието на съответните заинтересовани лица от регионите и областите.

Разходите, извършени при подготовката, координацията, управлението, мониторинга, оценката, информацията и контрола върху оперативните програми, изплащането и удостоверяването на разходи, одита на разходите и системите за управление и контрол, както и дейностите, целящи укрепване на административния капацитет за използване на средства от Фондовете, се считат за допустими за съфинансиране по линия на техническото подпомагане от Структурните и Кохезионния фонд, съгласно Регламент на Съвета No 1083/2006¹, Чл. 46.

Основни мерки, които ще бъдат финансирани по приоритетната ос:

¹ Регламент на Съвета No 1083/2006 от 11 юли 2006 г., постановяващ общите разпоредби относно Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, и Кохезионния фонд, и отменящ Регламент на Съвета No 1260/1999

1. Подготовка Общ Генерален план за транспорта
2. Подготовка на бизнес план за развитие на железопътния транспорт
3. Подготовка, оценка, мониторинг и контрол на СОПТ
4. Повишаване на административния капацитет
5. Информация и публичност
6. Разработване на Генерален план за мониторинг на околната среда и изпълнението му
7. Административно управление на СОПТ

1) Общ Генерален план за транспорта

Специфична цел

Установяването на стратегическа и съгласувана база от технически данни, транспортен модел, мултимодални технически проучвания за определяне на проекти за дългосрочно и средносрочно инвестиционно програмиране в транспортния сектор в България. Необходимо е тези технически проучвания да притежават висока степен на съгласуваност чрез съставяне на подходящ генерален план за транспорта.

Като важно средство за идентифициране на проекти за дългосрочни и средносрочни програми Общия генерален план за транспорта ще бъде изготвен до края на 2008.

Обосновка

Българските власти се нуждаят от ясна стратегия за националния транспортен сектор, както и от кратко/средносрочни инвестиционни програми и насоки за дългосрочна проектна идентификация, т.е. Общ генерален план за транспорта (ОГПТ). Общият генерален план за транспорта на базата на детайлен анализ на настоящото състояние и отчитайки националните и европейски приоритети в сферата на транспорта ще бъде основа за всякакви бъдещи дейности на планиране : система от проекти по Кохезионния фонд, ЕФРР, планирането на проекти за транспортна инфраструктура, финансирани от държавния бюджет, от МФИ (международни финансови институции, ПЧП (публично-частни партньорства), ЧФИ (частно финансирани инициативи) и т.н. Документът ще бъде основа при извършване на програмирането следващия програмен период.

Общият генерален план ще трябва да отговаря на приоритетите, определени от регламентите относно Транс-европейската мрежа, транспортните (TEN-T) регламенти, приоритетните европейски проекти, целите и т.н. на Кохезионния фонд и на ЕФРР и да насърчава устойчиво развитие на транспортната инфраструктура, основано на баланс на социални, икономически и екологични изисквания.

Въпреки че СОПТ се концентрира върху основните транспортни оси и транспортната инфраструктура на национално ниво, Общия генерален план за транспорта ще разглежда транспорта в по-общ аспект и цялата територия на страната включително селските области.

Техническата помощ ще предостави подкрепа на българската администрация за консолидиране на Стратегията и Общия генерален план като инструмент за непрекъснато развитие на решения от транспортния сектор и инвестиционно планиране, като в същото време преследва следните основни цели:

- Да гарантира мобилността на хора и стоки при най-добрите възможни социални условия и условия на безопасност, като в същото време спомага за постигането на

целите на Общността, особено що се отнася до конкуренция и околна среда и да допринесе за укрепването на икономическото и социално сближаване;

- Да гарантира планиране на висококачествена инфраструктура при приемливи икономически условия;
- Да включи всички видове транспорт, отчитайки техните сравнителни предимства;
- Позволява оптималната употреба на съществуващия инфраструктурен капацитет;
- Гарантира оперативна съгласуваност в рамките на отделните начини на транспорт, както и да насърчава интермодалността между различните видове транспорт;
- Да бъде икономически осъществима на макро-икономическо ниво;
- Да допринесе за екологично съобразено изпълнение на транспортните дейности.

За подготовката на Общ генерален план за транспорта ще бъдат проведени консултации със съответните дирекции на ЕК и представители на ЕК ще бъдат поканени като наблюдатели в Направляващия комитет.

2) Подготовка на Стратегически бизнес план за развитие на железопътния транспорт

Специфична цел

Подготовката на такъв стратегически план трябва да включва изготвянето на стратегия за предоставянето на услуги на определен брой ключови пазарни сегменти (за пътнически и товарен транспорт) на базата, на която железниците биха могли да развият устойчиви конкурентни предимства в средносрочен и дългосрочен план. Този план е от важно значение и за приоритизирането на проектите в железопътния сектор и ще бъде подготвен до края на 2008 г.

Обосновка

Българският железопътен сектор се нуждае от дългосрочен стратегически бизнес план за развитие, в който стратегията за услуги ще бъде разбрана в нейния по-общ план, включвайки не само преките транспортни услуги, но и другите услуги, добавящи стойност (в т. ч. логистични услуги за клиентите на товарните превози, транспортни услуги «от врата до врата» за междуградския пътнически транспорт), което може да осигури генерирането на допълнителни приходи с оглед на повишаването на икономическия и финансов профил на железопътните дейности. Без такъв стратегически план, отиващ отвъд общите положения за подобряване на качеството и честотата на услугите е трудно да се установи, доколко подходящи са планираните инвестиции за ускоряване развитието на железопътната мрежа през България.

При подготовката на Стратегическия бизнес план за развитие на железопътния транспорт ще бъдат проведени консултации със съответните дирекции в ЕК и ще бъдат поканени представители на ЕК за наблюдатели в Направляващия комитет, който ще бъде сформиран.

3) Подготовка, оценяване, мониторинг и контрол на СОП „Транспорт“

Специфична цел

Да подпомага управляващия орган на СОП „Транспорт“ при осъществяването на общи дейности, свързани с разпоредбите и предписанията на регламентите на ЕС (анализи, предварителни и текущи оценки, въвеждане на системи за мониторингов контрол).

Примерни дейности, които ще бъдат финансирани:

- предоставяне на техническа подкрепа, включително проучвания и оценки (предварителни, текущи и последващи), както и съветнически и консултантски услуги, предоставени от национални и международни експерти, във връзка с различни аспекти на системата за управление и изпълнение на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове, в това число и изготвяне на тръжни спецификации;
- дейности по мониторинг и реализация и подпомагащи дейности при управлението на текущия финансов контрол;
- подготовка на следващия програмен период 2014-2020 г.

организация на дейността на Комитета за наблюдение на СОПТ, на заседанията на подкомитетите за наблюдение, в случай че бъдат създадени в процеса на изпълнение на СОПТ, във връзка с реализирането на помощта; административни и логистични разходи, както и такива по организацията на срещи, ако дейностите не са извършени от служителите, финансирани по мярка б; наем на места за провеждане на срещи и мултимедийно оборудване; подготовка на анализи (включително и такси за използване услугите на национални и международни експерти); изготвяне, копиране/отпечатване и раздаване на протоколи от срещи, документи и други материали; кетъринг разходи, ако е удачно.

Обосновка

За първи път българските административни структури се сблъскват с управлението на проекти, съфинансирани от структурните фондове, независимо че българското правителство взе участие за дълъг период от време в проекти по програми ФАР и ИСПА. Като цяло, управлението на една оперативна програма, както и на отделни проекти (или интегрирани проекти) включва дълъг списък с дейности, включително съставянето на неформални доклади и изготвянето на официални документи, които трябва да бъдат изпратени на ЕК в хода на целия програмен период.

4) Повишаване на административния капацитет

Специфична цел

Развитие на административен капацитет означава повишаване на ефикасността и ефективността на публичната администрация. развитието на човешките ресурси отнема време и е необходим непрекъснат процес на обучение обезпечен със съответния финансов ресурс. Общоразпространена идея е, че обичайните административни процедури, свързани с финансовите активи, отпускани от фондовете на ЕС са наистина комплексни и това изисква извършването на много високо квалифицирана работа от вътрешните структури.

Необходима е специфична помощ за стимулиране на реализиращите и наблюдаващи структури, които ще бъдат подпомагани в извънредната им работа при управлението и осъществяването на СОП „Транспорт“.

Примерни дейности, които ще бъдат финансирани:

- организация на семинари, работни срещи, разходи за зала, мултимедийно оборудване, озвучителни системи;
- обучение и развитие на служителите, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове, в това число разходи за наемане на зали и оборудване, такси за обучители, такси за участие в обучителни курсове на служители на УО на СОПТ, подготовка и копиране на материали, както и кетъринг, ако е удачно;

Обосновка

- Липса на опит в УО на СОПТ при управление на програми съфинансирани от Структурните фондове и Кохезионния фонд.
- Съществува недостатъчен институционален капацитет за ефективната реализация на СОП „Транспорт”.
- Текущото ниво на обучение е недостатъчно за ефективното осъществяване на СОП „Транспорт”.

Управляващият орган на СОП „Транспорт” и Бенефициентите на програмата няма да се ползват от мерките за укрепване на административния капацитет, финансирани по ОП „Административен капацитет”, управлявана от Министерството на държавната администрация и административната реформа. ОП „Административен капацитет” ще бъде фокусирана основно върху укрепване на институционалния капацитет на Министерството на транспорта и неговите регионални структури.

5) Информирание и публичност

Специфична цел

В съответствие с член 69 от регламент No 1083/2006, Република България и УО за СОПТ ще предоставят информация за и ще разгласяват дейности, реализирани чрез съфинансирани програми. Информацията ще бъде адресирана до гражданите на Европейския съюз и бенефициентите, с цел подчертаване ролята на Общността и гарантиране, че помощта от Фондовете е прозрачна.

В съответствие с Прилагания регламент УО на СОПТ ще разработи Комуникационен план за периода 2007-2013 г., чието изпълнение ще бъде финансирано от приоритетна ос „Техническа помощ”.

В глава 16 „Информация, комуникация и публичност” на СОПТ е представена по-подробна информация.

Примерни дейности, които ще бъдат финансирани:

- Подготовка и мониторинг на Комуникационния план на СОПТ;
- Провеждане на мащабни информационни кампании;
- Провеждане на семинари и конференции, разходи за зала, мултимедийно оборудване, озвучителни системи;
- Разпространяване на информация и популяризиране на ниво програма (без отделните проекти, по които този тип дейности отговарят на условията за съфинансиране от Структурните и Кохезионния фондове, извън линията на техническото

сътрудничество), включително изготвяне, копиране/ отпечатване и публикуване на промоционални материали, използване на съответните медии и комуникационни инструменти (печатни издания, изложби, табели, радио, телевизия, видео/ DVD материали, интернет страници). Тук се включват и целевите инициативи за укрепване ролята и мястото на програмата сред различните участници в партньорството, инициативите за популяризиране на програмата посредством представяния, достъпни за хората с увреждания, както и посредством използване на езиците на етническите малцинствени общности (разходи за място на провеждане и лектори, за отпечатване и популяризиране, създаване на интернет страници, превод, и използване услугите на посредници);

- Провеждане на социологически проучвания.

Обосновка

- Публичността и промотирането на СОП „Транспорт”, на публиката и бенефициентите са съществени изисквания за подчертаване ролята на Общността и гарантиране, че помощта от Фондовете е прозрачна. Подкрепата на институциите и широката общественост е от съществено значение за стартирането в срок на проектите, заложи в СОПТ и успешното им изпълнение.

б) Разработване на Генерален план за мониторинг на околната среда и изпълнението му

Специфична цел

Да осигури екологично наблюдение на околната среда при изпълнението СОП “Транспорт” с цел предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици при изпълнението на програмата върху околната.

Примерни дейности, които ще бъдат финансирани:

Наблюдение на екологичните показатели – железопътен транспорт;
Наблюдение на екологични показатели – пътен транспорт;
Наблюдение на екологичните показатели – вътрешно-воден транспорт;
Наблюдение на екологичните показатели – интермодален транспорт;
Наблюдение на околната среда – информация и публичност

Обосновка

- Изготвянето на Генерален план за мониторинг на околната среда и изпълнението му е основна препоръка в Доклада за екологична оценка на СОП “Транспорт”, подготвен в рамките на Предварителната оценка на СОП “Транспорт” ;
- Решение на Министерство на околната среда и водите за изготвяне и предоставяне на доклад по наблюдение и контрол при прилагането на Програмата, включително на мерките за предотвратяване, намаляване или отстраняване на екологичните щети в резултат на прилагане на програмата, който да се предоставя на всеки 3 (три) години, не по-късно от 15 април.

При подготовката на Общия генерален план за мониторинг на околната среда ще бъдат проведени консултации със съответните дирекции в ЕК и представители на ЕК ще бъдат

поканени в качеството им на наблюдатели в Направляващия комитет, който ще бъде сформирани.

7) Административно управление на СОПТ

Специфична цел

Да осигури необходимите материално-технически условия за администриране на СОПТ както и стимул за персонала на администрацията, участващ в програмирането, мониторинга, контрола и управлението на дейности, финансирани по СОП „Транспорт”.

Примерни дейности, които ще бъдат финансирани:

- Въвеждане на мотивационна схема за служителите на Управляващия орган и на бенефициентите по СОПТ при извършване на работа за управление и изпълнение на дейностите във връзка със Структурните и Кохезионния фондове; обезпечаване на разходи за допълнително заплащане и осигурителни вноски на държавни служители в УО на СОПТ;
- Полагане на извънреден труд, настаняване и командировъчни за служителите, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове, например за извършване на одити и проверки на място, участие в обучения, пътувания в чужбина, във връзка с управлението на дейностите по СОПТ;
- Наем, лизинг, покупка и/или застраховане на оборудването, необходимо за управлението и изпълнението на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове;
- Разходи за устен и писмен превод, както и за наем на оборудване, при необходимост.

Обосновка

Ефективното и ефикасно управление и контрол на средствата от Структурните фондове и Кохезионния фонд е в пряка зависимост от наличния административен капацитет и материално-техническото обезпечаване. Един от инструментите за привличане и задържане на висококвалифицирани кадри, освен възможностите за обучение и растеж е и допълнителното материално стимулиране. Ръстът на заплатите в частния сектор и лошите материално-битови условия на работещите в публичния сектор провокират миграцията на кадрите към частния бизнес. Осигуряването на необходимата техническа база ще облекчи ежедневната работа на експертите и ще съкрати сроковете за изпълнение на административните дейности.

Разходите, извършени при подготовката, координацията, управлението, мониторинга, оценката, информацията и контрола върху оперативните програми, изплащането и удостоверяването на разходи, одита на разходите и системите за управление и контрол, както и дейностите, целящи укрепване на административния капацитет за използване на средства от Фондовете, се считат за допустими за съфинансиране по линия на техническото подпомагане от Структурните и Кохезионния фонд, съгласно Регламент на Съвета No 1083/2006, Чл. 46.

Потенциални бенефициенти по тази приоритетна ос могат да бъдат:

- Управляващия орган на СОПТ;
- Бенефициенти.

Освен дейностите, предвидени по операции „Повишаване на административния капацитет” и „Административно управление на СОПТ”, по приоритетна ос „Техническа помощ”, допълнителни дейности бяха предприети предварително с оглед подобряване на административния капацитет на УО и на бенефициентите по отношение на изпълнението на проекти, финансирани по СОПТ. Тези дейности бяха финансирани от предприсъединителните инструменти ФАР и ИСПА по проектите:

- ФАР Туининг проект BG/04/IV/TR/02/UE “Укрепване на капацитета на Министерство на транспорта да управлява СОПТ, финансирана от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие ”
- ИСПА мярка № 2005/BG/16/P/PA/003 „Техническа помощ за повишаване на административния капацитет на транспортния сектор в България”.

ПРИОРИТЕТНИ ПРОЕКТИ

Приоритетни проекти са идентифицирани по приоритетни оси 1, 2 и 4 на СОПТ. Тези проекти са по протежение на TEN-T приоритетни оси 7, 18 и 22 (определени в решение 884/2004).

Проектите от № 1 до № 6 (Анекс 1, таблица 1 „Приоритетни проекти по протежение на приоритетните Транс-европейски транспортни оси) са предвидени за съ-финансиране от Кохезионния фонд (КФ). Около 74,5 % от общия обем на КФ (предвидени за СОПТ, съгласно НСРР) ще бъдат използвани за финансиране на гореспоменатите проекти. Приоритетен проект № 7 (Анекс 1, таблица 1 „Приоритетни проекти по протежение на приоритетните Транс-европейски транспортни оси) е предвиден за съ-финансиране от ЕФРР. Около 31,8 % от общия обем на финансовите средства от ЕФРР (предвидени за СОПТ, съгласно НСРР) ще бъдат използвани за финансиране на проекта.

В допълнение към дейностите за развитие на приоритетните дялове от транс-европейската транспортна мрежа, съвместни инициативи бяха предприети по отношение на транс-граничните връзки. След съвместната среща между Главна дирекция „Регионално развитие” и делегациите на България, Румъния, Гърция и Унгария, проведена през Април 2007 г., отделни срещи бяха проведени през май и юни 2007 между четирите обществени железопътни компании от Гърция (OSE), България (НКЖИ), Румъния (CFR) и Унгария (MAV). Страните се договориха да предложат проучване за развитието на железопътна приоритетна ос 22 със средства от TEN-T бюджета. Те се съгласиха, че то трябва да се простира отвъд многогодишната работна програма за периода 2007-2013 г. и да включва:

- Първа фаза, включваща общата социално-икономическа, финансова, оперативна и инфраструктурна оценка на модернизацията на железопътна ос 22 през територията на споменатите четири страни;
- Последващи фази на база на изводите от гореспоменатата първа фаза, разглеждащи съставните части на железопътна ос 22. Тези проучвания от втора фаза следва да бъдат възлагани от всяка заинтересована страна (проучване за модернизация на ж.п. линия Солун-Промахон, от OSE; предварително проучване за ж.п. линия Радомир-Кулата, от НКЖИ; предварително проучване за ж.п. линия Крайова-Тимишоара, от CFR; проучване за ж.п. линия Хегишалом-Локошаза, от MAV) като сътрудничеството и обмена на информация се гарантират посредством съвместния Направляващ комитет.

8. КОХЕРЕНТНОСТ С ПОЛИТИКИТЕ НА ЕС

8.1. Лисабонска стратегия

Общата и специфичните цели на Секторната оперативна програма „Транспорт“ ще допринесат за постигането на общи политически цели, заложи в Лисабонската стратегия.

Общите политически цели на Лисабонската стратегия са:

- Да създаде включваща, динамична и базирана на знанието икономика;
- Да допринесе за ускорен и стабилен икономически растеж;
- Да възстанови пълната заетост като ключовата цел на икономическата и социална политика и намали безработицата до нива, които вече са достигнати от страните с най-добро представяне;
- Да модернизира системите за социална защита и осигуряване.

Основните цели на Лисабонската стратегия са насочени към стимулирането на икономическия растеж и създаване на нови работни места:

- Създаване на по-добри условия за работа в Европа;
- Насърчаване развитието на знанието и иновациите с цел достигане икономическия растеж на ЕС;
- По-добри условия за бизнес с цел постигане създаването на нови работни места.

Лисабонската стратегия е ориентирана в две основни политически насоки – извършване на икономически реформи с цел постигане на икономика, базирана на знанието и укрепване на европейския социален модел чрез инвестиции в човешки капитал. Постигането и поддържането на макроикономическа стабилност, както и управлението на адекватна бюджетна политика ще доведат до успех в реализацията на Лисабонската стратегия – устойчив икономически растеж с повече и по-добри работни места и по-добра социална съгласуваност.

8.2. Кохерентност с транспортната политика на ЕС

8.2.1 Основни цели на транспортната политика на ЕС, дефинирани в Бялата книга „Европейска транспортна политика до 2010 г.“

Настоящата обща транспортна политика на ЕС набляга върху следните четири насоки за действие:

- Промяна в съотношението между видовете транспорт. Дисбалансът между видовете транспорт води до неравномерно разпределение на трафика, и увеличаване на натоварването, особено по главните Транс-европейски транспортни коридори и в големите градове;
- Отстраняване на “тесните участъци” в транспортната инфраструктура на Общността и разрешаване на сложния финансов въпрос относно това как да бъдат подпомогнати инфраструктурни проекти чрез разработване на нови източници на финансиране (презастраховане и кооперативно финансиране от частни инвеститори, по-високо участие на Общностния бюджет, прилагане на сходни принципи по отношение на публично-частните партньорства);

- Обръщане на по-голямо внимание на потребителите на транспорта (осъзнаване на външните разходи, развитие на пътнически мултимодални системи, разработване на Харта за правата и отговорностите на потребителите на транспорт, по-атрактивни форми на обществен транспорт в общините);
- Посрещане на глобалните предизвикателства в европейския транспорт (обща позиция на ЕС на форума на международните транспортни организации, общи принципи на политика за морски превози и развитие на глобални „интелигентни мрежи” в ЕС – програма Галилео).

При осъществяването на транспортни проекти, финансирани от ЕФРР и Кохезионния фонд, трябва да се вземат предвид следните насоки:

- Създаване на Транс-европейска транспортна мрежа (TEN-T);
- Пренасочване на товарния превоз от пътния към железопътния и морски транспорт;
- Развитие на модерен обществен транспорт с цел намаляване употребата на лични автомобили и съответно намаляване на вредните емисии;
- Повишаване на частната инициатива в осъществяването на схеми за развитие на транспорта.

Транспортната политика трябва да бъде свързана с гореспоменатите цели, икономическата политика (поради финансовите ресурси, необходими за осъществяване) и с пространствената политика.

Тези насоки означават, че проектите, предложени за финансиране от Кохезионния фонд и ЕФРР трябва да отговарят на следните критерии:

- Да представляват част от бъдещата Транс-европейска транспортна мрежа;
- Да създават възможности за повишаване обемите на трафика по железопътния и морски транспорт;
- Да съдейства за подобряването на транспортните услуги в столицата, подпомагайки развитието на обществения транспорт;
- Да се привлекат колкото е възможно повече частни средства за осъществяването на проекта.

Същевременно, транспортните проекти трябва да притежават следните характеристики:

- Да водят до качествени подобрения в областта на пътния транспорт и да спомогнат за подобряване на пътната безопасност;
- Да стимулират развитието на железопътния сектор;
- Да подобрят морската и вътрешната водна навигация;
- Да насърчават мултимодалния транспорт;
- Да премахнат тесните участъци по транспортните мрежи;
- Да улеснят употребата на екологичен обществен транспорт;
- Да засилят ролята на ЕС по въпросите на глобализацията в транспорта.

Политиката за устойчив транспорт е един от важните аспекти на СОПТ. Резултатите от програмата ще допринесат за намаляване на задръстванията на движението, както и за намаляване на нивата на замърсяване и шум, за подобряване на качеството на живот на хората, за насърчаване употребата на транспортни средства, щадящи околната среда и за създаване на работни места.

В тази връзка изпълнението на СОПТ съответства на Ръководните насоки на Общността и по специално на насока 1.1. „Да направим Европа и регионите й по-атрактивно място за инвестиции и работа”, 1.1.1. „Разширена и подобрена транспортна инфраструктура”.

8.2.2 Ключови области в програмирането и цели на транспортната политика на ЕС

Предложените от Бялата книга мерки и насоки за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа са взети предвид при идентифициране целите на оперативните приоритети и основните операции в програмата.

Ключови операции по СОПТ	Насоки на транспортната политика, подкрепени от ЕС
<p><i>Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейска транспортна ос 22 и останалите участъци на Тран-европейската транспортна мрежа</i></p> <p>Модернизирани, рехабилитирани и електрифицирани железопътни участъци</p> <p><i>Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейската транспортна ос 7 и останалите участъци от Транс-европейската транспортна мрежа</i></p> <p>Модернизация и рехабилитация на съществуващи пътища по изграждане на обиколни пътища</p> <p><i>Развитие на терминали за комбиниран транспорт</i></p> <p>Товарни селища</p> <p><i>Мултимодална мобилност за пътниците в София</i></p> <p><i>Подобряване на корабоплаването по река Дунав</i> Помощ за плаването</p>	<p><i>TEN-T политика за развитие</i> <i>Добра развита железопътна мрежа в присъединяващите се страни</i></p> <p>Развитие на железопътни услуги, целящи модалното преместване от път към железен път</p> <p><i>TEN-T политика за развитие</i></p> <p>Подобрена пътна безопасност</p> <p><i>Свързване на видовете транспорт</i> <i>Развитие на железопътни товарни услуги, целящи модално преместване от път към железен път</i></p> <p>Насърчаване появата на товарни селища</p> <p><i>Интермодалност за хора</i> <i>Чист градски транспорт</i></p> <p><i>TEN-T политика за развитие</i> <i>Премахване на основни тесни места</i> <i>Модално преместване от пътен към воден транспорт</i></p> <p>Безопасност на водния транспорт</p>

Програми за териториално сътрудничество

България участва в пет програми за транс-гранично сътрудничество за периода 2007-2013 г. Две от тях - програмата Интеррег IV Гърция-България и програмата за транс-гранично сътрудничество Румъния-България са по цел 3. Другите три програми са по IPA: програмите за транс-гранично сътрудничество България-Сърбия, България-Турция и България-FYROM. Програма Интеррег IV Гърция-България ще подкрепя само дейности и интервенции с допълваща роля към инициативите, предприети на национално ниво от двете страни-членки в областта на транс-граничното сътрудничество с оглед модернизиране на инфраструктурата (железопътна, пътна и информационно-комуникационна) на транс-гранично ниво.

По програмите за териториално и транс-гранично сътрудничество не се предполага финансирането на големи разходи и поемането на тежки инфраструктурни инвестиции (като програмите по Цел 1), а само малки по мащаб дейности. Проектите трябва да бъдат подготвени от държавите от двете страни на границата и следва да интегрират идеите, приоритетите и дейностите на заинтересованите страни в целия транс-граничен регион в двете съседни държави. Те имат ясно изразено транс-гранично въздействие, което не може да бъде осигурено от оперативните програми по Цел 1. Всички проекти по програмите за териториално и транс-гранично сътрудничество задължително отговарят на минимум два от следните критерия: съвместно разработване, съвместно изпълнение, съвместно осигуряване на необходимите човешки ресурси и съвместно финансиране.

Региони за икономическа промяна

В рамките на инициативата за Региони за икономическа промяна, Управляващия орган, извършва следното:

- Предприема необходимите мерки за улеснение на програмния процес на иновативните операции, свързани с мрежите, от които региона е част.
- Да осигури в Комитета за наблюдение (или в Програмния комитет) представител (в качеството на наблюдател) на мрежата/мрежите, в които е региона, за да докладва за развитието на дейностите по мрежата/мрежите.
- Да предвиди точка в Дневния ред на Комитета за наблюдение (или Програмния комитет) поне по веднъж в годината за обсъждане на дейностите по мрежата и за предложения в тази връзка в съответствие с програмата, за която се касае.
- Да информира в Годишния доклад по изпълнението на регионалните дейности, включени в инициативата за Регионите за икономическа инициатива.

8.3. Конкурентна политика и държавна помощ

Всички действия, подкрепени от Структурните и Кохезионния фонд по СОПТ отговарят на разпоредбите от Договора за създаване на Европейската общност и политиките/действията на Общността по отношение на конкурентната политика.

Всяка държавна помощ по тази програма ще съответства на процедурните и материални норми за държавните помощи, приложими във времето, когато се отпуска държавната помощ.

Управляващия орган ще осигури законосъобразността при отпускането на всяка държавна помощ в т. ч. съответствието с материалните и процесуални правила по държавните помощи, приложими във времето, когато се отпуска държавната помощ.

8.4. Обществени поръчки

Административна структура на обществените поръчки в България. Създаване на “Агенция по обществени поръчки” като орган, подпомагащ осъществяването на държавната политика в областта на обществени поръчки.

Агенцията по обществените поръчки е създадена с Постановление на Министерски съвет N° 56 от 12.03.2004 г

Държавната политика в сферата на обществените поръчки се извършва от Министерство на икономиката и енергетиката. В допълнение е сформирана независима административна структура към Министерството на икономиката и енергетиката – Агенцията по обществени поръчки, която има за цел, да гарантира ефективност на системата на обществените поръчки в България.

Директиви N° 2004/17/ЕС и 2004/18/ЕС от 31 март 2004 г., както и изискванията по отношение преразглеждането на процедурите по обществени поръчки, установени в директиви 89/665/ЕЕК и 92/13/ЕЕК, бяха транспонирани в българското законодателство чрез новия Закон за обществените поръчки (ДВ бр. 37 от 05.05.2006 г.), в сила от 01.07.2006 г.

По силата на този закон, обект на обществените поръчки са процедурите за вълагане на договори за доставка, договори за работа и договори за услуги.

При възлагането на договори, Договарящият орган и изпълняващото лице са задължени да спазват този Закон.

При възлагането на договори, трябва да се прилагат принципите на равнопоставеност, недопускане на дискриминация на участници или кандидати, принципа за прозрачност и принципа за икономичност и ефективност.

Трябва да се прилагат еднакво благоприятни условия по отношение на участниците и кандидатите от страните-членки при възлагането на договори, както същите се прилагат по отношение на участници и кандидати от трети страни в изпълнение на Споразумението за правителствени поръчки.

Договарящи органи на различни нива в администрацията, участващи директно в изпълнението на процедурите по обществени поръчки (провеждането на търгове, оценката на предложенията и възлагането на договорите) по отделните приоритетни оси на оперативната програма ще бъдат съответните бенефициенти.

Между Управляващия орган и бенефициентите ще бъдат подписани оперативни споразумения, които ще включват и задълженията им по провеждане на тръжните процедури и сключването на договорите. Управляващият орган ще осъществява контрол над търговете, оценяването на предложенията и сключването на договорите, които дейности ще се изпълняват от бенефициентите.

Тръжна стратегия за изпълнението на различните проекти е разработена от крайните бенефициенти на база на специфичните параметри на проектите. При подготовката на тръжна стратегия, крайните бенефициенти могат да използват мерките за техническа помощ по отделните договори за подготовка на проекти, помощта на експерти на ЕК по JASPERS, или да я изготвят със собствени средства.

Отношенията между звената от различните нива в администрацията ще бъдат определени в споразуменията между Управляващия орган и крайните бенефициенти. Бенефициентите отговарят за:

- Тръжната стратегия и подготовката на тръжните документи;
- Започването на тръжната процедура;
- Оценката на оферти и възлагането на договори;
- Приключването на договорите.

Ролята на Управляващия орган се състои в:

- Преглед и утвърждаване на тръжните документи преди стартиране на тръжната процедура с оглед на тяхното качество и съответствие с националните изисквания и изискванията на ЕК.
- Преглед и потвърждаване на резултатите от процедурите за оценка.
- Одобрение на договори.

Контролът върху обществените поръчки ще бъде проведен по следния начин:

Процедура за координиране на тръжните документи

Крайният бенефициент отговаря за подготовката на тръжните документи и за представянето им на Управляващия орган за преглед и утвърждаване. Управляващият орган проверява качеството на тръжното досие и съответствието му с националните изисквания и изискванията на ЕС, както и съответствието му със споразумението, подписано между Управляващия орган и крайните бенефициенти, и представя становището си по предоставените документи. Крайния бенефициент стартира тръжната процедура при получаване от УО на становище „без възражение”.

Процедура за съставяне на тръжен комитет за оценка

Крайният бенефициент отговаря за сформирването и назначаването на Комитет за оценка и за предоставянето на информация до Управляващия орган за очакваната процедура. Крайният бенефициент трябва да представи на Управляващия орган доклад в потвърждение на това че:

- е предложен адекватен брой членове в Комитета за оценка;
- са прегледани автобиографиите на членовете на Комитета за оценка;
- административния и технически капацитет на всеки предложен член е подходящ;
- няма йерархична зависимост между членовете на Комитета за оценка;
- няма идентифициран конфликт на интереси.

В случай че е необходимо Управляващия орган може да поиска информация за състава на Комитета за оценка, включително автобиографиите на експертите.

Процедура за одобряване на тръжен оценителен доклад

Крайният бенефициент отговаря за провеждане на процедурата за оценка. При приключване на оценката на офертите крайният бенефициент е длъжен да предостави на Управляващия орган копие от оценителния доклад, копия от представените оферти и становището на крайния бенефициент по решението на тръжния оценителен комитет за избор на оферта.

Процедура за подписване на договори за обществени поръчки

Крайният бенефициент отговаря за подготовката на прокто-договора и е длъжен да го представи пред Управляващия орган на СОПТ. Управляващият орган проверява качеството на прокто-договора и съответствието му със споразумението, подписано между Управляващия орган и крайните бенефициенти, както и с решението на ЕК (при големи проекти) и изразява становището си по проекта на договор. Крайният бенефициент ревизира прокто-договора (ако е необходимо), взимайки под внимание становището на Управляващия орган и подписва договора с избрания контрактор. Управляващият орган получава копие от подписания договор и записва данните в Информационната система за управление.

Процедура за модифициране/подписване на допълнителни договори за обществени поръчки

Крайният бенефициент отговаря за подготовката и представянето на проекта на модифициран/допълнителен договор пред Управляващия орган (българския Закон за обществени поръчки предвижда специална възможност за подписване на допълнителен договор с вече избрания контрактор, на стойност до 50% от вече договорената сума, в случай на необходимост и при солидна обосновка). Управляващият орган проверява качеството на модифицирания/допълнителен проектно-договор и съответствието му със споразумението, подписано между Управляващия орган и крайния бенефициент, както и с решението на ЕК (в случай на голям проект) и изразява становището си по модифицирания/допълнителен проектно-договор. Крайният бенефициент ревизира модифицирания/допълнителен проектно-договор (ако е необходимо), вземайки под внимание становището на Управляващия орган и подписва договора с избрания контрактор. Управляващият орган получава копие от подписания модифициран/допълнителен договор и записва данните в Информационната система за управление.

Българските институции (УО, Бенефициент), ангажирани с подготовката и изпълнението на големи транспортни инфраструктурни проекти, разбират важността на създаването на специализирани организационни структури, отговорни за реализацията на съответния проект с оглед осигуряване на успешното му изпълнение. Нещо повече, следвайки предишния опит с програма ИСПА и научените уроци, специално внимание ще бъде отделяно на навременното и правилно приключване на ОВОС, очуждаването на земите, анализа цена-ползи и стратегиите за обществени поръчки, както и на специфичните отговорности на организационните структури за съответните проекти.

Управляващият орган ще осигури съответствието на договорите за обществени поръчки или за концесиониране за проектите, финансирани от Структурните фондове, с Директиви 2004/17/ЕК, 2004/18/ЕК, Регламент (ЕК) № 1564/2005 и с принципите на Договора за ЕО, където това е приложимо.

8.5. Опазване на околната среда и устойчиво развитие

Политиката на ЕС за опазване на околната среда и Стратегията за устойчиво развитие (установяващи общи цели в областта на промените на климата и енергийните източници, незамърсяващи природата, устойчивия транспорт, устойчивото производство и консумация, отстраняване на заплахите за общественото здраве, по-добро управление на природните ресурси, социално включване, демография и миграция и борба с бедността в световен мащаб) бяха използвани като база в процеса на идентифициране целите на СОПТ.

Националната политика за опазване на околната среда следва основните принципи на ЕК в тази област: принципа на предпазване от възникване на замърсяване, принципа на превантивност и опазване на околната среда, принципа „замърсителят плаща“, принципа „обществеността има право да бъде информирана“ и принципа за опазване на общественото здраве.

Изискванията, установени в Директива 2001/42/ЕК относно оценяването на ефектите от определени планове и програми върху околната среда бяха транспонирани в българското законодателство посредством Закона за опазване на околната среда.

В България нормативните изисквания за провеждане на екологична оценка на определени планове и програми са в сила от 01.07.2004 г.

Най-общо развитието на транспортния сектор има негативно въздействие върху околната среда. Едно от най-големите предизвикателства за всички страни-членки на ЕС е да намерят начин за ограничаване на ефекта върху околната среда от увеличаването на трафика, нежеланото му разпределение по видове транспорт и изграждането на устойчива

инфраструктура. Като страна-членка на ЕС България е длъжна да хармонизира политиката си по отношение на транспорта и околната среда с тази на ЕС, допринасяйки по този начин за разрешаване на гореспоменатите проблеми.

Оценката на въздействието върху околната среда, в съответствие с процедурите на Директива на Съвета 85/337/ЕК, изменена с Директиви 97/11/ЕК и 2003/35/ЕК, се провежда на етапите на планиране и изпълнение за всички инфраструктурни проекти. В допълнение въздействието на проектите над водите следва да се оценяват в съответствие с Рамковата директива за водите (2000/60/ЕК) и по-специално чл. 4.7, което надхвърля гореспоменатите задължения, но може да бъде оценено заедно с оценката на въздействието на околната среда.

Всеки проект, пораждащ въздействие над околната среда трябва да бъде оценен в съответствие със законодателството на ЕС и българското законодателство за опазване на околната среда.

В съответствие с нормите на европейското и национално законодателство, СОПТ беше обект на Стратегическа екологична оценка. Стратегическата екологична оценка на Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 е изготвена и резултатите са инкорпорирани във финалния вариант на СОПТ.

Въз основа на екологичния доклад и на резултатите от проведените консултации по време на подготовката на Стратегическата екологична оценка, Министерството на околната среда и водите постави изискване за предприемане на мерки за мониторинг и контрол при изпълнението на СОПТ и мерки за превенция, редуциране и възможно най-пълно компенсиране на всеки значителен неблагоприятен ефект над околната среда (виж Анекс 7/ Решение №2-1/2007 на Министерство на околната среда и водите).

В съответствие с Решението за одобрение на СОПТ / Становище за екологична оценка / № 2 – 1/2007 Министерството на транспорта (посредством Управляващия орган на СОПТ – дирекция „Координация на програми и проекти”) трябва да подготвя доклади за мониторинг и контрол по време на изпълнението на програмата, включващ мерките за превенция, намаляване или елиминиране на вредите над околната среда, възникнали в резултат от изпълнението на програмата, който да бъде представян в Министерството на околната среда и водите на всеки три години от изпълнението на програмата, не по-късно от 15 април.

Стриктно ще бъдат следвани нормите на Директива 79/409/ЕК и 92/43/ЕЕК, касаещи Натура 2000. Резултатите получени на база на подходящи оценки в съответствие с чл. 6 от Директива 92/43/ЕЕК за запазване на естествените обиталища и на дивата флора и фауна трябва да бъдат взети под внимание като един от критериите за избор на проекти въз основа на изискванията, установени в Решението на Министъра на околната среда и водите за одобрение на СОПТ / Становище за екологична оценка № 2-1/2007.

Като се има предвид, че транспортния сектор е основния замърсител с шум, всички изисквания за опазване на околната среда, включващи замърсяването с шум и съответните мерки за намаляване замърсяването на околната среда, които ще бъдат прилагани стриктно в съответствие с националното законодателство и стандартите на ЕС.

По отношение на проектите съфинансирани по СОПТ ще бъдат спазвани напълно нормите на Директивата за оценка въздействието на околната среда, Директивите за местообиталищата и птиците. Подходящ критерий за проверка ще бъде прилаган на етапа на избор на проекти за осигуряване на съответствието им с гореспоменатите директиви. Българските административни органи ще предприемат подходящи действия (в т. ч. ръководства, обучения за бенефициентите и т.н. на базата на най-добрите практики на Общността) за да се осигури съответствие на проектите с тези изисквания. Съфинансирането на проекти, имащи негативно въздействие върху територии, които са

потенциална част от Natura 2000 (включително територии, които според ЕК трябва да бъдат част от тази мрежа, но не са включени от българските власти), няма да бъде разрешавано.

Чл. 6.4 от Директивата за обиталищата се прилага само за определените територии.

8.6. Равни възможности

Всички мерки по СОПТ ще отговарят на общностните изисквания и разпоредби на Регламент No 1083/2006, член 16, с цел елиминиране на неравното третиране и насърчаване на равенството между мъжете и жените.

Еднаквите права в семейните, политически, социални и икономически аспекти от живота на мъжете и жените в България са предвидени в Конституцията на Република България.

Равенството между мъжете и жените и недискриминацията, като една от хоризонталните политики на ЕС, се занимава с предотвратяване на каквато и да е дискриминация на основата на пол, раса или етнически произход, религия или вяране, увреждане, възраст или сексуална ориентация по време на различните етапи от осъществяването на Фондовете и, по-специално достъпа до тях. По време на осъществяването на програмата ще бъдат предприети мерки за премахване на бариери, които могат да предотвратяват която и да е от тези дискриминации. Равните възможности за жените и мъжете в тяхното социално и професионално развитие или равните възможности за групите хора с увреждания са важен елемент на социалното измерение на устойчивото развитие.

В Управляващия и мониторинговия комитет ще бъде осигурено достатъчно представителство както на жени, така и на мъже.

8.7. Прилагане на принципа за партньорство

Принципът на партньорство съгласно Регламентите на ЕС за Кохезионния фонд и Структурните фондове беше широко прилаган в подготвителната фаза на СОПТ. Работната група за подготовка на програмата беше създадена с участието на представителите на ключовите министерства, местните власти, работодателски, транспортни и екологични организации, университети и социално-икономическите партньори.

Принципът на партньорство ще бъде прилаган също и при изпълнението, мониторинга и оценката на СОПТ.

Участието на широк кръг представители в Комитета за наблюдение на Секторна оперативна програма «Транспорт» 2007-2013 ще гарантира качеството на мониторинга, оценката, а също така и ефективността на изпълнението на СОПТ.

След официалното одобрение на Секторна оперативна програма «Транспорт» 2007-2013, между Управляващия орган на СОПТ и бенефициентите ще бъдат подписани оперативни споразумения за изпълнение на проектите.

Оперативните споразумения имат за цел да подсилят стабилното партньорство, изградено между дирекция «Координация програми и проекти» и нейните партньори по време на подготовката на програмата и то ще обхваща изпълнението, мониторинга и оценката на СОПТ.

За успешното изпълнение на програмата от огромно значение ще бъде осигуряването на участие на обществеността в процеса на вземане на решения.

9. ПРОГРАМНИ ИНДИКАТОРИ

Индикаторите са полезен инструмент за ЕК и Управляващия орган за наблюдение и измерване на напредъка в осъществяването на програмата.

Следвайки насоките за индикатори на българския НПП и неговите Оперативни програми, издадени от Министерство на финансите, беше избран следният индикативен набор от индикатори, с цел наблюдение и контрол на изпълнението на СОП „Транспорт” и оценяване ефективността на усвояване на финансовата подкрепа от ЕС в рамките на обхвата на СОПТ.

При формулиране на индикаторите бяха взети под внимание основните индикатори, установени в Анекс I на Работен документ № 2 «Индикатори за мониторинг и оценка» на Комисията.

Като основен елемент за измерване на ефекта над заетостта, установен в Работния документ, подготвен от Звеното за оценка на Главна дирекция «Регионална политика», индикаторът за създадени работни места в СОПТ се предвижда да бъде разработен в Общия генерален план за транспорт, подготовката на който ще се финансира по приоритетна ос «Техническа помощ». Подготовката на индикатор за създадените работни места на програмно ниво е свързана също с изготвянето на краткосрочна стратегия за развитие на човешките ресурси в транспортния сектор. Този въпрос също се предвижда да бъде част от Общия генерален план за транспорт.

ИНДИКАТОРИ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ

Приоритетна ос

Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси

Вид	Индикатор	Мерна единица	Базова стойност	Целеви стойности	
				Средносрочни 2009-10	до 2013г.
Въздействие	Спестени милиони часове	За година	0	0,76	2,3
	Спестени милиони евро	За година	0	0,79	2,39
Резултат	Средна скорост	км/ч	102,9	106,6	114,2
	Капацитет за трафик	влакове/ден	2270	2393,7	2645
Постижение	Построени железопътни линии	км	3 648	3659,9	3 684
	Рехабилитирани железопътни линии	км	450	707,7	1 231
	Електрифицирани железопътни линии	км	3 285	3296,9	3 321

Приоритетна ос
Развитие на пътна инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси

Вид	Индикатор	Мерна единица	Базова стойност	Целеви стойности	
				Средносрочни 2009-10	до 2013г.
Въздействие	Спестени хиляди часове	На ден	0	440,8	1336,4
	Спестени милиони евро	На ден	0	0,4	1,23
	Спестени оперативни разходи (VOC) <ul style="list-style-type: none"> • За леки превозни средства • За тежки превозни средства 	1000км 1000км	0 254,99	13,73 32,46	41,62 98,39
	Намаляване на катастрофите на пътя	брой	1171	1171	585
Резултати	Средна скорост на първокласната пътна мрежа <ul style="list-style-type: none"> • За леки превозни средства • За тежки превозни средства 	км/ч км/ч	50 40	60 50	80 70
		Построени автомагистрала	км	331,2	399
Постижение	Построени околновръсни пътища	км	0	13,9	42,3
	Рехабилитирани първокласни пътища	км	0	290	880

Приоритетна ос
Подобряване на интермодалността при превозите за пътници и товари

Вид	Индикатор	Мерна единица	Базова стойност	Целеви стойности	
				Средносрочни 2009-2010	до 2013г.
Въздействие	Спестени хиляди часове	на ден	0	19,9	60,5
	Спестени милиони евро	на ден	0	4,2	12,8
	Пътници използващи метро	бр.	70000	132700	260000
	Брой обработени товари	TEU/седмица	100	1000	1000
Резултати	Средна скорост за градски транспорт по централни маршрути	км/ч	14	22,5	40
	Капацитет на метро системата	бр. вагони	48	65	102
	Работен капацитет на интермодалните терминали	TEU/седмица	500	1500	1500
Постижение	Изградени метро линии	км	9,9 (17,7)	20	24,8
	Изградени метро станции	бр.	8 (14)	17	25
	Брой модернизирани интермодални терминали	бр.	0	1	1
	Дължина на железопътните линии на терминалите за комбиниран транспорт	км	0	3	3
	Зони, подготвени за товарни селища в sqmt	sqmt	0	132000	400000

Приоритетна ос					
Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно водни пътища					
Вид	Индикатор	Единица	Базова стойност	Целеви стойности	
				Средносрочни 2009-10	до 2013г.
Въздействие	Процент от морските пътища покрити от система за безопасност	%	10,3	39,9	100
	Процент от речните пътища по р.Дунав покрити от система за безопасност	%	5,10	36,4	100
	Спестени разходи при прехвърлянето от железопътен към вътрешно-воден транспорт за км.	Евро	0	0,01	0,03
Резултат	Наблюдавани брегови дължини	морски мили	24,7	95	238,4
	Наблюдавани речни дължини	км	24	126,6	407,7
	Плавателен период през годината	%	64	70	83
Постижение	Изпълнение на VTMISS	бр	1 (съществуваща, с ограничен капацитет VTMISS система)	1 Подобряване на капацитета на VTMISS чрез: - Ново проектно проучване за цялата система Модернизиране на техническия проект на VTMISS системата (2009-2010) - Доставка на съоръжения и софтуерно оборудване за завършване на системата (2013)	
	Речна информационна система	бр.	0	Текущ	1
	Дължина на секции за коригиране	км	26	17,4	0

**Приоритетна ос
Техническа помощ**

Вид	Индикатор	Единица	Базова стойност	Целеви стойности	
				средносрочни 2009-10	2013
Постижение	Генерален план за транспорт	бр.	0	1	
	Стратегически бизнес план за развитие на железопътния транспорт	бр.	0	1	
	Комуникационен план	бр.	0	Стартирали и текущи проекти	1
	Генерален план за екологичен мониторинг и изпълнението му	бр.	0	1	
	Обучаване на хората в съответствие с плановете за обучение	%	0	100%	100%
	Публични действия на национално ниво	бр.	0	9	24

10. ФИНАНСОВ ПЛАН 2007-2013 г.

10.1. Финансови източници

В новия програмен период 2007-2013 г., броят на фондовете е лимитиран до три (ЕФРР, ЕСФ и Кохезионния фонд) в сравнение с настоящите шест. *За разлика от настоящите мулти-фондови програми, бъдещите фондови интервенции ще бъдат осъществявани с програми, финансирани по линия на един фонд за програма.*

Помощта от КФ и ЕФРР ще бъде използвана едновременно за оперативните програми за транспорт и околна среда. За да се адресират нуждите за опростяване и децентрализиране, програмирането и финансовото управление ще бъдат изпълнявани на ниво приоритет.

Приноса от фондовете за всеки приоритет по отношение на България и конкретната оперативна програма може да бъде обект на следните горни граници:

- 80% от публичните разходи съфинансирани от КФ и
- 85% от публичните разходи съфинансирани от ЕФРР.

ЕФРР може да финансира до 5% от всеки приоритет на оперативна програма, мерки попадащи в обхвата на помощта от други фондове, при условие че те са необходими за задоволителното изпълнение на операциите и са директно свързани с нея.

TEN-T бюджетът, Кохезионния фонд и ЕФРР играят важна роля при подпомагането TEN-T проекти посредством директна безвъзмездна помощ.

ЕИБ и ЕИФ могат да участват, в съответствие с модалностите залегнали в техните статuti, в програмирането на помощта от фондовете.

ЕИБ и ЕИФ могат, по искане на страната членка, да участват в изготвянето на национална стратегическа референтна рамка и оперативните програми, както и в дейности свързани с подготовката на големи проект, осигуряването на финансиране, и публично-частни партньорства. Страната членка, в споразумение с ЕИБ и ЕИФ, може да концентрира заемите отпуснати за един или повече приоритети на оперативна програма, в частност в сферата на иновациите и икономиката, човешкия капита, околната среда и основни инфраструктурни проекти.

10.2. Финансов принос от фондовете на ЕС и националното съфинансиране 2007-2013 г

Финансовият план на СОП „Транспорт” е базиран на финансовия план на Националната стратегическа референтна рамка (НСРР) на Република България за 2007-2013 г. и оценките са направени за да отговарят на приоритетните нужди за развитие на националната транспортна инфраструктура.

Изпълнението на СОПТ ще бъде подпомогнато от Кохезионния фонд, ЕФРР, национално съфинансиране, TEN-T бюджета и заеми от банки.

Разбивката на сумите в табличен вид за всяка година, предвидени от всеки фонд трябва да бъде както следва:

Финансов план по години и фондове в Евро, по текущи цени

Година	ЕФРР	Кохезионен фонд	Общо
	(1)	(2)	(3) = (1) + (2)
2007			
В региони без преходна помощ	26 821 961	94 301 144	121 123 105
В региони с преходна помощ	0	0	0
Общо за 2007	26 821 961	94 301 144	121 123 105
2008			
В региони без преходна помощ	39 263 892	135 163 478	174 427 370
В региони с преходна помощ	0	0	0
Общо за 2008	39 263 892	135 163 478	174 427 370
2009			
В региони без преходна помощ	53 462 329	181 778 878	235 241 207
В региони с преходна помощ	0	0	0
Общо за 2009	53 462 329	181 778 878	235 241 207
2010			
В региони без преходна помощ	56 335 405	191 319 852	247 655 257
В региони с преходна помощ	0	0	0
Общо за 2010	56 335 405	191 319 852	247 655 257
2011			
В региони без преходна помощ	60 312 494	204 477 857	264 790 351
В региони с преходна помощ	0	0	0
Общо за 2011	60 312 494	204 477 857	264 790 351
2012			
В региони без преходна помощ	64 311 779	217 711 270	282 023 049
В региони с преходна помощ	0	0	0
Общо за 2012	64 311 779	217 711 270	282 023 049
2013			
В региони без преходна помощ	68 301 871	230 917 413	299 219 284
В региони с преходна помощ	0	0	0
Общо за 2013	68 301 871	230 917 413	299 219 284
Общо за региони без преходна помощ (2007-2013)	368 809 731	1 255 669 892	1 624 479 623
Общо за региони с преходна помощ (2007-2013)	0	0	0
Общо	368 809 731	1 255 669 892	1 624 479 623

10.3. Разпределение на средствата от фондовете на ЕС и националното съфинансиране по приоритетни оси за периода 2007-2013 (в млн. евро)

Финансов план на оперативната програма, показващ за целия програмен период размерът на общото финансиране от всеки фонд, националното съфинансиране и размера на плащанията по приоритетни оси.

Приоритетна ос – фонд на ЕС

Финансиране от Общността	Национално съфинансиране	Разбивка на националното съфинансиране	Общо финансиране		Общо финансиране	Размер на съфинансирането от фондове на ЕС	За информация	
			Национално публично финансиране	Национално частно финансиране			Финансиране от ЕИБ*	Друго финансиране
	(а)	(б) = (в) + (г)	(в)	(г)	(д) = (а) + (б)	(е) = (а) / (д)		
Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” - КФ	464 000 000	116 000 000	116 000 000	0	580 000 000	80%	0	0
Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” - КФ	791 669 892	197 917 473	197 917 473	0	989 587 365	80%	0	0

Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари” - ЕФРР	179 429 731	31 664 070	31 664 070	0	211 093 801	85%	0	0
Приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища - ЕФРР	133 322 500	23 527 500	23 527 500	0	156 850 000	85%	0	0
Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” - ЕФРР	56 057 500	9 892 500	9 892 500	0	65 950 000	85%	0	0
ОБЩО	1 624 479 623	379 001 543	379 001 543	0	2 003 481 166		0	0

* На 5 октомври 2006 г. беше подписан Меморандум за разбирателство (публикуван в ДВ бр. 95, от 24.11.2006) за развитието и финансирането на инфраструктурата в рамките на инвестиционния план на българското правителство за развитие на транспорта и базисната инфраструктура за периода 2007-2013 г., с оглед осигуряването на финансиране на проекти в съответствие с финансовата бюджетна прогноза за използване на средства от Структурните и Кохезионния фонд на ЕС, възлизащи на стойност 500-700 млн. Евро на година за периода 2007-2013. Размерът на финансирането от ЕИБ ще бъде определено в Кредитно споразумение между Република България и Европейската инвестиционна банка за периода 2007-2015. Това кредитно споразумение се предвижда да включва средствата за съ-финансиране от страна на ЕИБ на определен брой проекти и мерки, предвидени за финансиране от фондовете на ЕС в програмен период 2007-2013, отговарящи на критериите за допустимост на разходите на ЕИБ, и които и ще бъдат определени в последващи договори за заеми. Проектите в оперативни програми „Транспорт”, „Развитие на околната среда”, „Регионално развитие”, програмата за развитие на селските райони, оперативна програма „Конкурентоспособност на българската икономика” и оперативна програма „Развитие на човешките ресурси” биха могли да бъдат съ-финансирани по линия на това споразумение. Размерът на средствата от държавния бюджет и заеми от международни институции следва да бъде одобрен от Министерството на финансите. Точният размер на съ-финансирането от ЕИБ ще бъде установено посредством апликационните форми за съответните операции.

Фондове на ЕС		Нац. съфинан.	Фондове на ЕС и нац. съфинан.	% от общия бюджет на СОПТ
КФ	ЕФРР			
1	2	3	4=1+2+3	5
Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси				
464 000 000,00	X	116 000 000, 00	580 000 000, 00	~28.95%
80%	X	20%	100%	
Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси				
791 669 892,00	X	197 917 473,00	989 587 365, 00	~49.39%
80%	X	20%	100%	
Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари				
X	179 429 731, 00	31 664 070,18	211 093 801,18	~10.54%
X	85%	15%	100%	
Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища				
X	133 322 500,00	23 527 500, 00	156 850 000, 00	~7.83%
X	85%	15%	100	
Техническа помощ				
X	56 057 500, 00	9 892 500, 00	65 950 000, 00	~3.29%
X	85%	15%	100%	
Общо:				
1 255. 669, 892, 00	368 809 731, 00	379 001 543, 18	2003 481 166, 18	100%

10.4. Финансов план за СОП „Транспорт” по години и по приоритетни оси по текущи цени (в млн. евро)

ГОДИНИ	Публични финансови средства				Общо публични финансови средства
	Съфинансиране от ЕС			Нац. съфинан.	
	КФ	ЕФРР	Общо		
Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси					
2007 г.	28 000 000.00	X	28 000 000. 00	7 000 000, 00	35 000 000. 00
2008 г.	X	X	X	X	X

2009 г.	80 000 000.00	X	80 000 000.00	20 000 000.00	50 000 000.00
2010 г.	90 000 000.00	X	90 000 000.00	22 500 000.00	112 500 000,00
2011 г.	100 000 000.00	X	100 000 000.00	25 000 000.00	125 000 000,00
2012 г.	105 000 000.00	X	105 000 000.00	26 250 000.00	131 250 000,00
2013 г.	61 000 000.00	X	61 000 000.00	15 250 000.00	76 250 000.00
Общо	464 000 000.00	X	464 000 000.00	116 000 000.00	580 000 000.00

Индикативното годишно финансово разпределение на фондовете на ЕС покрива финансовите средства, необходими за техническа помощ за подготовка на проекти.

ГОДИНИ	Публични финансови средства				
	Съфинансиране от ЕС			Нац. съфинан.	Общо публични финансови средства
	КФ	ЕФРР	Общо		

Развитие на пътна инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси

2007 г.	66 301 144,00	X	66 301 144,00	16 575 286,00	82 876 430,00
2008 г.	135 163 478.00	X	135 163 478.00	33 790 869,50	168 954 347,50
2009 г.	101 778 878,00	X	101 778 878,00	25 444 719,50	127 223 597,50
2010 г.	101 319 852,00	X	101 319 852,00	25 329 963,00	126 649 815,00
2011 г.	104 477 857.00	X	104 477 857.00	26 119 464,25	130 597 321,25
2012 г.	112 711 270.00	X	112 711 270.00	28 177 817,50	140 889 087,50
2013 г.	169 917 413.00	X	169 917 413.00	42 479 353,25	212 396 766,25
Общо	791.66	X	791.66	197.91	989 587 365,00

Индикативното годишно финансово разпределение на фондовете на ЕС покрива финансовите средства, необходими за техническа помощ за подготовка на проекти.

ГОДИНИ	Публични финансови средства				
	Съфинансиране от ЕС			Нац. съфинан.	Общо публични финансови средства
	КФ	ЕФРР	Общо		
Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари					
2007 г.	X	14 039 731.00	14 039 731,00	2 477 599,59	16 517 330,59
2008 г.	X	24 733 892.00	24 733 892,00	4 364 804,47	29 098 696,47
2009 г.	X	42 882 329.00	42 882 329,00	7 567 469,82	50 449 798,82
2010 г.	X	45 025 405. 00	45 025 405,00	7 945 659,71	52 971 064,71
2011 г.	X	20 002 494. 00	20 002 494,00	3 529 851,88	23 532 345, 88
2012 г.	X	26 001 779. 00	26 001 779,00	4 588 549,24	30 590 328,24
2013 г.	X	6 744 101. 00	6 744 101,00	1 190 135,47	7 934 237,47
Общо	X	179 429 731.00	179 429 731.00	31 664 070. 18	211 093 801.18
<i>Индикативното годишно финансово разпределение на фондовете на ЕС покрива финансовите средства, необходими за техническа помощ за подготовка на проекти.</i>					
ГОДИНИ	Публични финансови средства				
	Съфинансиране от ЕС			Нац. съфинан.	Общо публични финансови средства
	КФ	ЕФРР	Общо		
Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешно-водни пътища					
2007 г.	X	6 782 230.00	6 782 230.00	1 196 864,12	7 979 094,12
2008 г.	X	8 220 000.00	8 220 000.00	1 450 588,24	9 670 588,24
2009 г.	X	3 850 000.00	3 850 000.00	679 411,76	4 529 411,76
2010 г.	X	5 000 000.00	5 000 000.00	882 352,94	5 882 352,94
2011 г.	X	3 362 0000.00	3 362 0000.00	5 932 941,18	39 552 941,18

2012 г.	X	31 290 000.00	31 290 000.00	5 521 764,71	36 811 764,71
2013 г.	X	44 560 270.00	44 560 270.00	7 863 577,06	52 423 847,06
Общо	X	133 322 500.00	133 322 500.00	23 527 500.00	156 850 000.00
<i>Индикативното годишно финансово разпределение на фондовете на ЕС покрива финансовите средства, необходими за техническа помощ за подготовка на проекти.</i>					
Публични финансови средства					
ГОДИНИ	Съфинансиране от ЕС			Нац. съфинан.	Общо публични финансови средства
	КФ	ЕФРР	Общо		
Техническа помощ					
2007 г.	X	6 000 000,00	6 000 000,00	1 058 823,53	7 058 823,53
2008 г.	X	6 310 000,00	6 310 000,00	1 113 529,41	7 423 529,41
2009 г.	X	6 730 000,00	6 730 000,00	1 187 647,06	7 917 647,06
2010 г.	X	6 310 000,00	6 310 000,00	1 113 529,41	7 423 529,41
2011 г.	X	6 690 000,00	6 690 000,00	1 180 588,24	7 870 588,24
2012 г.	X	7 020 000,00	7 020 000,00	1 238 823,53	8 258 823,53
2013 г.	X	16 997 500,00	16 997 500,00	2 999 558,82	19 997 058,82
Общо	X	56 057 500,00	56 057 500,00	9 892 500,00	65 950 000,00
<i>Индикативното годишно финансово разпределение на фондовете на ЕС покрива финансовите средства, необходими за техническа помощ за подготовка на проекти.</i>					
07-2013 г.	Общо КФ	Общо ЕФРР	Общо съфинансиране от фондовете на ЕС	Общо на съфинансиране	Общо публични финансови средства
	1 255 669 892.00	368 809 731.00	1 624 479 623.00	379 001 543.18	2 003 481 166.18

За информация и в съответствие с чл. 37 (d) от Регламент 1083/2006 в таблицата по-долу е включена индикативна разбивка на общите разходи по категории, като са използвани кодовете, дефинирани за всеки приоритет в оперативната програма:

Таблица 1. Индикативна разбивка по категории на средствата от фондовете (в Евро)

Приоритетни направления		
Код	Описание	Сума
17	Железопътни линии (TEN-T)	464 000 000
21	Автомагистрала (TEN-T)	646 869 892
22	Пътища от националната пътна мрежа	144 800 000
26	Мултимодален транспорт	157 414 731
27	Мултимодален транспорт (TEN-T)	22 015 000
28	Интелигентни транспортни системи	16 022 500
32	Вътрешно-водни пътища (TEN-T)	117 300 000
85	Подготовка, изпълнение, мониторинг и инспекция	56 057 500
Общо		1 624 479 623

Типове финансиране		
Код	Описание	Сума
01	Безвъзмездна помощ	1 624 479 623
Общо		1 624 479 623

Територии		
Код	Описание	Сума
00		1 445 049 892
01	Градски	179 429 731
Общо		1 624 479 623

Код	Описание
БГ	България (1 ниво според класификацията на териториалните единици в България)

Цел Конвергенция			
Код	Приоритетни направления	Размер на финансовите средства от Общността по категория	Дял от финансовите средства от Общността по категория
	Транспорт	1 423 622 123	87,64%
17	Железопътни линии (TEN-T)	464 000 000	28,56%
21	Автомагистрала (TEN-T)	646 869 892	39,82%
26	Мултимодален транспорт	157 414 731	9,69%
27	Мултимодален транспорт (TEN-T)	22 015 000	1,36%
28	Интелигентни транспортни системи	16 022 500	0,99%
32	Вътрешно-водни пътища (TEN-T)	117 300 000	7,22%
Общ размер на финансирането по гореспоменатите категории		1 423 622 123	87,64%
Общ размер на финансирането по Цел Конвергенция		1 624 479 623	100,00%

11. ГОЛЕМИ ПРОЕКТИ

Като част от оперативната програма, ЕФРР и ЕФ могат да финансират разходите по отношение на операция, състояща се от серия работи, дейности и услуги предназначени сами по себе си да извършат неделима задача от прецизно икономическо и техническо естество, която ясно е определила целите и чиято обща стойност надхвърля 50 млн.евро.

Отделно Комисията ще приеме големи проекти, които обаче ще бъдат управлявани от оперативната програма.

11.1. Индикативен списък от големи проекти

Големите проекти, определени в момента на подготовка на СОПТ са както следва:

No.	Име на проект	Основни компоненти	Общо приемлив и разходи за проекта индик.	Финансиране от ЕС (индикативно)		Нац. съфинансиране (индикативно)	Продължителност		
				КФ	ЕФРР		подготовка индик.	начало индик.	край индик.
Приоритетна ос: Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси									
1.	Модернизация на железопътната линия Видин-София (по протежение на Транс-европейски транспортен проект 22)	Изпълнение на договори, свързани със строителни работи, сигнализация, телекомуникации и информационни системи, супервизия и дългосрочен консултант	320 000 000	256 000 000		64 000 000	2007-2009	2010	2014/2015
2.	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив (по протежение на Транс-европейската транспортна мрежа)	Изпълнение на договори, свързани със строителни работи, сигнализация, телекомуникации и информационни системи, супервизия и дългосрочен консултант	125 000 000	100 000 000		25 000 000	2007-2009	2010	2014/2015
3.	Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир (част от модернизация на жп-линия София - Кулата), (Транс-европейски транспортен приоритетен проект 22)	Модернизация на железопътната отсечка за скорости на движение 160 км/ч.	100 000 000	80 000 000		20 000 000	2007-2009	2010	2013
Общо			545 000 000	436 000 000		109 000 000			

No.	Име на проект	Основни компоненти	Общо приемлив и разходи за проекта индик.	Финансиране от ЕС (индикативно)		Нац. съфинансиране (индикативно)	Продължителност		
				КФ	ЕФРР		подготовка индик.	начало индик.	край индик.
Приоритетна ос : Развитие на пътна инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни ос									
4.	Модернизация на участък от път I-1 (Е 79) Враца – Ботевград	Модернизация на съществуващ двулентов път в четирилентов път с дължина 31.5 км между Мездра и Ботевград по маршрута на Е-79 и Транс-европейски приоритетен транспортен проект 7	85 000 000	68 000 000		17 000 000	2007-2008	2009	2012/2013
5.	Изграждане на автомагистрала Струма	Проектът е определен като приоритетен проект за развитието на Транс-европейската транспортна мрежа по протежение на Транс-европейски приоритетен транспортен проект 7 Проектът предвижда строителство на следните участъци: -Лот 1 – Долна Диканя – Дупница – 16,78 км; -Лот 2 – Дупница – Симитли – 45 км; -Лот 3 – Симитли – Сандански – 56 км. -Лот 4 – Сандански – Кулата – 15 км.	<u>600 000 000</u> Lot 1+ Lot 4 92 000 000 Lot 3 +Lot 3 508 000 000	480 000 000		120 000 000	Lot 1 + Lot 4 2007-2008 Lot 2 + Lot 3 2007-2009	Lot 1 + Lot 4 2008 Lot 2 + Lot 3 2009/2010	Lot 1 + Lot 4 2012/2013 Lot 2+Lot 3 2015
6.	Изграждане на автомагистрала Марица – от км 5 до км 72	Автомагистрала Марица е по протежение на Транс-европейската транспортна мрежа и ще свързва автомагистрала Тракия при пътен възел Оризово с Капитан Андреево при Българо–Турския контролно пропускателен пункт. Проектът включва изграждане на 67 км магистрален участък, започващ от края на вече завършената част от автомагистрала Марица при км 5 + 000 и завършващ в началото на	208 587 365	166 869 892		41 717 473	2007	2008	2011/2012

No.	Име на проект	Основни компоненти	Общо приемлив и разходи за проекта индик.	Финансиране от ЕС (индикативно)		Нац. съфинансирание (индикативно)	Продължителност		
				КФ	ЕФРР		подготовка индик.	начало индик.	край индик.
		магистрален участък Харманли-Любимец, който е в процес на изграждане. Изпълнението на проекта ще доведе до намаляване на времето за път и ще повиши пътната безопасност и комфорта при пътуване.							
	Общо		893 587 365	714 869 892		178 717 473			
Приоритетна ос : Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари									
7.	Разширение на софийското метро по отсечките: пътен възел Надежда-Централна ж.п. гара – пл. „Св. Неделя” – бул. „Черни връх” и жк. „Младост” – жк. „Дружба” – летище София.	Разширяването на съществуващото метро в София е разделено на 2 фази на изпълнение: I етап – пътен възел Надежда - Централна ж.п. гара – пл. „Св. Неделя” – бул. „Черни връх”; II етап – жк. „Младост” – жк. „Дружба” - летище София	185 193 801 Етап I – 145 000 000 Етап II – 40 193 801		157 414 731	27 779 070	Етап I – 2007 Етап II – 2007-2008	Етап I – 2008 Етап II – 2009	Етап I – 2001 Етап II – 2012
	Общо		185 193 801		157 414 731	27 779 070			
Приоритетна ос : Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешно-водни пътища									
8.	Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на река Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 – Белене	Проектът предвижда осигуряване на безопасността на корабоплаването по река Дунав като част от Транс-европейски приоритетен транспортен проект 18. Подобряване на навигационните условия в двата критични участъка по река Дунав (на +107 см най-ниското водно ниво за регулиране на навигацията). Цели: Подготовка на пред-инвестиционно проучване, включително	138 000 000		117 300 000	20 700 000	2007-2008	2010	2014/2015

No.	Име на проект	Основни компоненти	Общо приемлив и разходи за проекта индик.	Финансиране от ЕС (индикативно)		Нац. съфинансиране (индикативно)	Продължителност		
				КФ	ЕФРР		подготовка индик.	начало индик.	край индик.
		доклад; проект – предварителен и работен; процедури за избор на консултант по Техническата помощ, за изпълнител на строителните дейности и за консултант за супервизията на изпълнението на проекта Извършване на подобрителни дейности по леглото на р. Дунав - корекции в участъците Белене от км 576 до км 560 (16км на дължина) и Батин от км 530 до км 520 (10 км на дължина), включително изграждане на буни и, укрепване на бреговете, драгажни работи и др.							
		Общо	138 000 000		117 300 000	20 700 000			
		ОБЩО	1 761 781 165	1 150 869 892	274 714 731	336 196 543			

Забележка: индикативния списък с всички проекти е включен в Анекс 6

11.2. Приоритизиране на проекти

Тъй като България има относително нисък БВП на глава от населението и бюджетни ограничения, повечето усилия трябва да се концентрират върху планирането, програмирането и мениджмънта, за да се избегне злоупотреба с много слабите източници. Ето защо е много важно за периода 2007-2013 г. да концентрираме усилията върху основните връзки. Приоритетните проекти от европейско значение са проектите, локализиращи по трансевропейските транспортни мрежи както са идентифицирани от Решение No 1692/96/ЕС от 23 юли 1996 г.

Конкретни критерии за валидността на проекта за съфинансиране от фондовете на ЕС:

- в съответствие с Регламентите на ЕО;
- в съответствие с Българската транспортна политика и политиката на ЕС;
- в съответствие с българските документи за стратегическо развитие, НСПР и ОПТ;
- времеви период на реализиране на проекта, отговарящ на наличността на финансите;
- устойчиво развитие, икономическа ефективност (минимално $IRR > 6\%$);
- изпълнение на административни изисквания, готовност на проекта за реализиране.

Приоритизиране на проекти, започнали с определянето на критерии за оценка и приоритизиране на проекти.

Първото ниво на мултикритерийния анализ е определянето на критерии за проектова приоритизация.

Подборът на проекти, който се управлява от секторната оперативна програма за транспорта, се базира на (виж Приложение 5):

- Достъпът на българската национална транспортна система до транспортната мрежа на Европейския съюз (Транс-европейски приоритети на транспортната система, международно влияние/ефекти);
- Екологичен критерий (по-малка нужда от отчуждаване на земя и имущество, намаляващо ниво на замърсяване);
- Социално-икономически критерий (очаквания за трафика, инвестиционна възвръщаемост, принос за БВП/регионално развитие, заетост по време и след реализацията на инфраструктурните проекти, обществена подкрепа);
- Проектна готовност.

По време на новия програмен период основно значение в европейската транспортна политика се отдава на изграждането и развитието на основните транспортни коридори. Това обяснява тежестта на първия критерий, занимаващ се с два аспекта на достъпа на Българската транспортна система до Европейската. Максимално внимание се обръща на проекти, занимаващи се с Транс-европейските транспортни оси и съответно приоритетните проекти от европейски интерес. Следващият по тежест е критерият за транс-гранично въздействие. Екологичният критерий е следващият. Максималният брой точки се присъжда на проектите, нанасящи най-малка вреда на околната среда. Еднакъв брой точки е даден на социално-икономическия критерий. Максимален брой точки дава на проекти, насочени към развитието на участъци с високи очаквания за трафика и проекти с висока инвестиционна възвръщаемост.

Следващи по тежест и с еднакъв брой точки са: повишаването на заетостта след реализирането на проекта и принос към БВП/регионалното развитие. По-малък брой точки се дава на заетостта по време на изпълнение на проекта.

Критерият за проектна готовност също е взет под внимание с оглед навременното усвояване на средствата по СОПТ.

11.3. Управление на големите проекти

Управляващият орган ще предостави на Комисията следната информация относно големите проекти:

- информация относно органа, който е отговорен за изпълнението;
- информация относно естеството на инвестицията и описанието ѝ, нейният финансов обем и местоположение;
- резултатите от проектните проучвания;
- график за изпълнението на проекта и когато се очаква периодът на изпълнение на операцията да е по-дълъг от програмния период, фазите за които е поискано съфинансиране от Общността по време на програмния период 2007- 2013;
- анализ на разходите и ползите, включващ оценка на риска и предвидимо влияние върху засегнатия сектор и върху социално-икономическата ситуация на държавата-членка и/или региона и, ако е възможно, на другите региони на Общността;
- гаранция за съответствието с правото на Общността;
- анализ на влиянието върху околната среда;
- определяне на приноса за обществеността;
- финансовият план, показващ общите планирани финансови ресурси и планирания принос от фондовете, Европейската инвестиционна банка, Европейският инвестиционен фонд и всички други източници на финансиране от Общността, включително годишен план на проекта.

Комисията ще оцени големият проект, ако е нужно след консултация с външни експерти, включително и Европейската инвестиционна банка, като разгледа съответствието с приоритетите на оперативната програма, приносът му за постигането на целите на тези приоритети и сближаването с другите политики на Общността.

Комисията ще предложи на държавите-членки методологична подкрепа и ще договори референтни стойности за принципни параметри на анализ на разходите и ползите.

Комисията ще приеме решение колкото се може по-скоро след подаването от страна на държавата-членка или на управителния орган на всичката информация, посочена в член 39. Това решение ще определи физическия обект, сумата на съфинансиране за приоритетите и годишния график.

Когато Комисията откаже да отпусне финансови средства за голям проект, тя уведомява държавата-членка за причините.

Ясното дефиниране на отговорностите между Управляващия орган и бенефициентите, включително крайни срокове за различните дейности, ще бъде постигнато посредством Оперативни споразумения, подписани от двете страни. Тези оперативни споразумения/договори ще бъдат изготвени по отношение на бенефициентите с голям брой проекти. С оглед улесняването и осигуряването на успешно финансиране на проектите, българските власти (Управляващ орган и бенефициенти) трябва да изградят специфични организационни структури за отделните проекти, особено за големите проекти. В тази връзка УО ще настоява за установяването на Звена за изпълнение на проектите (ЗИП) за всеки голям проект при всеки бенефициент. Основната задача на ЗИП ще бъде координацията на подготовката и изпълнението на проекта. Служителите на постоянен договор в звената трябва да притежават съответния опит и познания в областта на проекта. С оглед осигуряването на успешното изпълнение на проекта, УО

ще извършва оценки на административния капацитет на ЗИП поне два пъти годишно. В случай на потенциален риск по отношение на капацитета на ЗИП, УО ще организира специализирани обучения. Като допълнителна предпазна мярка, УО може да реши из земе функциите му по координация на изпълнението на проекта и да го финансира по приоритетна ос „Техническа помощ”.

IV ИНСИТУЦИОНАЛНА РАМКА ЗА ПРИЛАГАНЕ НА СОПТ

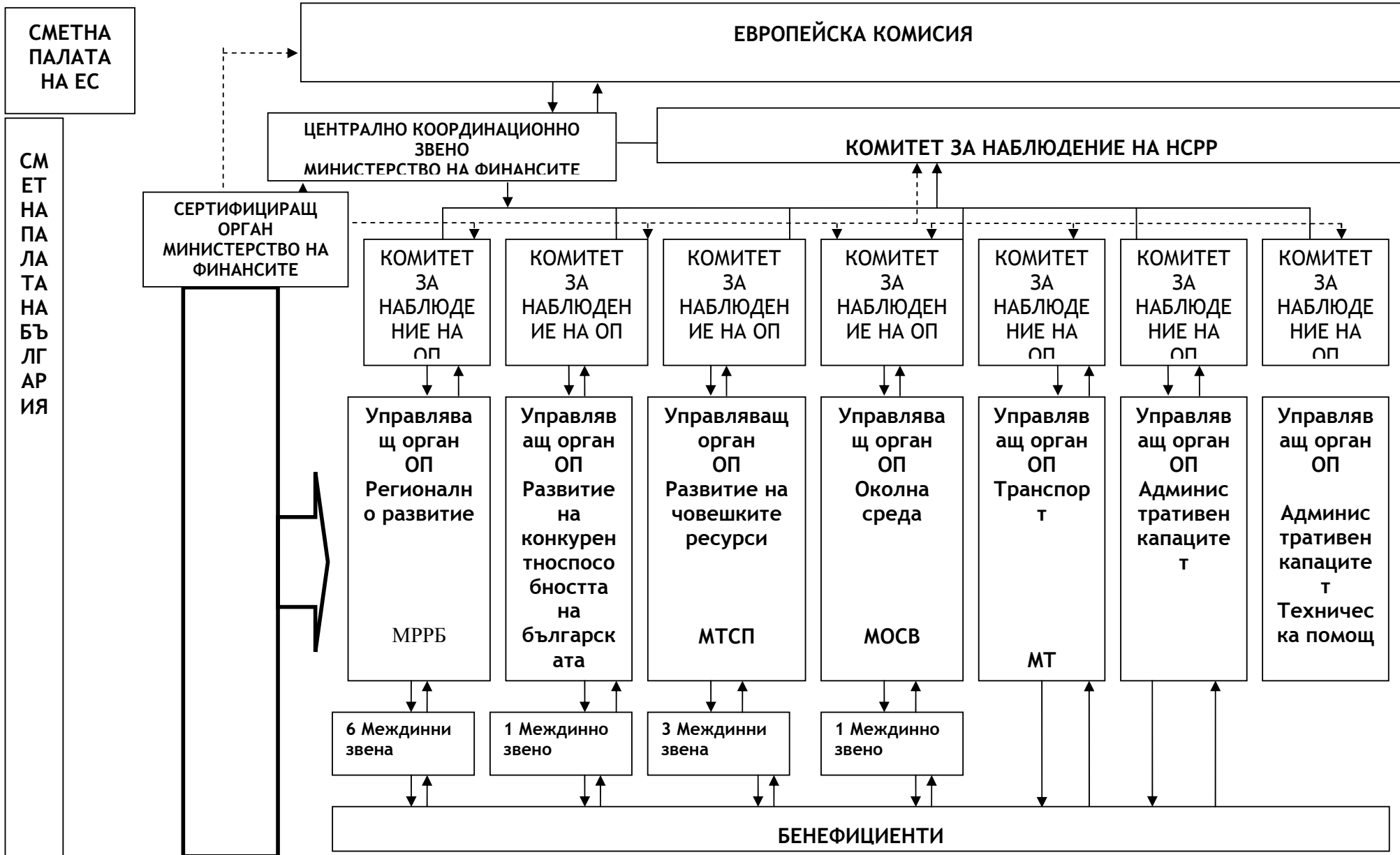
12. ИНСТИТУЦИИ, АНГАЖИРАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОГРАМАТА

Решението на Министерския съвет (No 965/16.12.2005) определя структурите за управление на фондовете на ЕС в България. Тези структури са Централното координационно звено (ЦКЗ). Управляващите органи (УО) за ОП и техните Междинни звена (МЗ). Функциите на ЦКЗ са възложени на дирекция „Управление на средствата на ЕС” в Министерството на финансите. Схематична диаграма на структурите за координация е показана в таблицата по-долу.

12.1 Централно координационно звено (ЦКЗ)

ЦКЗ ръководи координацията на операциите по СКФ; неговата главни отговорности, съгласно Постановление на МС 167.02.07 са:

- Изготвя НСРР в сътрудничество с Агенцията за икономически анализи и прогнози и я съгласува с ЕК
- Действа като звено за комуникация с ЕК
- Гарантира, прилагането на ключовите принципи за Структурните фондове, включително принципите за партньорство и допълняемост;
- Предоставя частта на годишния доклад за Националната програма за реформи по отношение на приноса на фондовете
-
- Номинира служители за осъществяване на взаимодействие, които да подпомагат УО на ОП и да наблюдават напредъка на ОП и как те допринасят за постигане на целите на НСРР
- Осигурява координацията между ОП и помощта от ЕФРСР, ЕФР, ЕИБ и други финансови инструменти
- Изготвя и изпраща до ЕК съгласно регламентите и законодателството на България
- Разработва и администрира Информационната система за управление
- Координира изготвянето и след одобрение на Съвета за координация, контрол и изпълнение на инфраструктурни проекти (СККИИП) изпраща до ЕК големи проекти (над 25 млн. евро за околна среда и над 50 млн. евро за други)
- Председателства и подпомага Комитета за наблюдение на НСРР
- Участва във всички КН на ОП



СМЕТНА ПАЛАТА НА ЕС

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

ЦЕНТРАЛНО КООРДИНАЦИОННО ЗВЕНО
МИНИСТЕРСТВО НА ФИНАНСИТЕ

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА НСРР

СЕРТИФИЦИРАЩ ОРГАН
МИНИСТЕРСТВО НА ФИНАНСИТЕ

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ОП

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ОП

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ОП

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ОП

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ОП

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ОП

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ОП

Управляващ орган ОП
Регионално развитие
МРРБ

Управляващ орган ОП
Развитие на конкурентността на българската
МТРПБ

Управляващ орган ОП
Развитие на човешките ресурси
МТСП

Управляващ орган ОП
Околна среда
МОСВ

Управляващ орган ОП
Транспорт
МТ

Управляващ орган ОП
Административен капацитет

Управляващ орган ОП
Административен капацитет
Техническа помощ

6 Междинни звена

1 Междинно звено

3 Междинни звена

1 Междинно звено

БЕНЕФИЦИЕНТИ

СМЕТНА ПАЛАТА НА БЪЛГАРИЯ

12.2 Управляващ орган(УО)

Постановление на МС (965/16.12.2005) официално номинира УО и съответните МЗ, които бяха създадени по време на преговорите по Глава 21. Схематична диаграма на организационната структура на управлението на ОП е представена в следващото приложение. ЦКЗ е дало насоки на УО, базирани на изискванията на Основния регламент за изготвянето на ОП; изискванията са изготвени в обхвата на НСРР.

В следствие, всеки всеки УО е отговорен за управлението и изпълнението на своята ОП, в съответствие с принципа за добро финансово управление. Отговорностите са съответствие и с тези, които са дефинирани в чл. 60 от Регламент No 1083/2006 и включват:

- Гарантиране използването на адекватни критерии за избор на операциите
- Изготвяне и договаряне на ОП с ЕК
-
- Управление на изпълнението на ОП, вземайки предвид позицията на КН, сроковете на ОП и съответните национални правила и тези на Общността
- Постигане на целите на програмата според предварително дефинираните индикатори
- Проверка на доставката на съфинансираните продукти и услуги, и че разходите, декларирани от бенефициентите са направени в действителност
- Гарантиране наличието на система за събиране, запис и съхранение на счетоводни документи за всяка операция в ОП
- Гарантиране събирането на необходимите данни за изпълнението на финансовото управление, мониторинга и проверките, одита и оценките
- Гарантиране поддръжката на записа на всички транзакции, свързани с операциите, от страна на бенефициентите и други ангажирани органи
- Извършване на проверки на място на ниво Крайни бенефициенти (КБ)
- Оценка на капацитета на МЗ с цел делегирането на задачи посредством Оперативно споразумение между двете страни.
- Гарантиране адекватните оценки на ОП
- Предварителен контрол на работата на крайните бенефициенти по отношение на: изготвянето на тръжни документации; провеждането на тръжни процедури за избор на изпълнители; изготвянето на протоколи от оценката, извършена от оценителните комитети; и изготвянето на договори с изпълнители
-
- Установяване на процедури за гарантиране правилното документиране на разходите и резултатите от одити, с цел осигуряване на адекватна одитна пътека
- Съблюдаване на правилото N+3 и N+2 и докладване на КН на ОП
- Гарантиране получаването на цялата необходима информация, в Сертифициращия орган, касаеща процедурите и проверките, извършени във връзка с разходите за целите на верифицирането. УО следва инструкциите издадени от СО във връзка с надеждността на управлението и системите за контрол, в съответствие с принципите за добро финансово управление
- Изпращане на доклад за сертификация до сертифициращия орган и декларация за разходите сертифицираща, че всички разходи са в съответствие с критериите за допустимост на разходите и са направени от бенефициентите при изпълнение на операциите избрани по ОП, съгласно условията за отпускане на безвъзмездни публични средства
- Докладване на СО за всички предполагаеми и/или действителни случаи на измама и/или нередности, както и предприетите мерки

- Подписване на споразумение със СО, регулиращо взаимоотношенията между УО и СО
- Гарантиране съответствието на принципа за отпускане на държавни средства с правилата и процедурите за проекти, финансирани от ЕС
- Акумулиране, управление, администриране и заплащане на средствата , предвидени за СОПТ по самостоятелна сметка
- Насоки към работата на КН и осигуряване на документални доказателства необходими за контрол на качеството на реализиране на ОП спрямо нейните цели
- Съставяне на и след одобрението от КН, предаване на годишните и окончателни доклади за изпълнение до ЕС;
- Осигуряване съответствието с изискванията за информацията и публичност
- Осигуряване на информация за ЕС, с което да му се позволи да оцени големите проекти;
- Съответствие с изискванията на ЕС по проектната стойност, така, че да се гарантира кохерентна и целева подкрепа в унисон с подходящата стратегия
- Насърчаване на кандидатите да работят в сдружения и в рамките на регионални и местни планове за развитие
- Гарантиране подходяща координация и връзка между две или повече програми възползващи се от географска територия като така се гарантира съвместимост и синергия
- Използване на съгласувани методи за оценка с цел гарантиране избора на проекти с добро качество, които да съответстват на стратегическите цели.

Във връзка с районите за икономически промени и рамката на инициативата за районите за икономически промени Управляващия орган се задължава да:

1. Направи необходимото за да насърчи иновативните операции, свързани с мрежите, от които района е част;
2. Позволи участието като наблюдател в Комитета за наблюдение (или програмния комитет) на представител на мрежата (мрежите), от които района е част, за да докладва за напредъка по изпълнението на дейностите за развитие на мрежите.
3. Предвиди точка в дневния ред на Комитета за наблюдение (или програмния комитет) поне веднъж годишно, за да разгледа дейностите по мрежите и да обсъди съответни предложения по програмата.
4. Включи в Годишния доклад по изпълнението на програмата информация за дейностите на регионално ниво по отношение на районите за икономически промени.

Дирекция „Координация на програми и проекти“ е номинирана за Управляващ орган на Секторна оперативна програма „Транспорт“ и ще бъде отговорна за осигуряване ефикасността и коректността при изпълнението на операциите съфинансирани от ЕФРР и Кохезионния фонд.

Лице за контакт: Г-жа Нели Йорданова

Адрес: Министерство на транспорта
София, 1000, ул. „Дякон Игнатий“ 9
Тел.: 00359 2 9409 422
Факс: 00359 2 9409 795
www.mt.government.bg

12.3. Междинни звена

За целите на изпълнението на Секторна оперативна програма „Транспорт” не се предвижда определянето на междинни звена.

12.4. Бенефициенти

Бенефициентите иницират и изпълняват индивидуалните проекти и получават публични средства. Те също така, имат правото да бъдат информирани за продуктите или услугите, които могат да се доставят по един проект, финансовия план, времевите ограничения за изпълнение на проекти, и финансовата и друга информация. Тези изисквания са заложили подробно в договорите/писма с предложения представени на бенефициентите когато техните проекти са одобрени.

Стратегическата рамка на настоящата СОПТ идентифицира по всяка една планирана операция идентичността на съответния бенефициент.

12.5. Комитети за наблюдение

Регламент No 1083/2006 (Чл. 63-66) постановява създаването на Комитет за наблюдение за всяка Оперативна програма. Министерският съвет прие решение за създаването на Комитет за наблюдение на НСРР и Комитети за наблюдение на Оперативните програми, които ще следят за напредъка по отношение на заложените в НСРР и ОП цели.

Всеки КН създава свои собствени Процедурни правила и ги приема след одобрение от УО, чиито представител го председателства. ЕК участва в КН в качеството на наблюдател, също така представители на ЕИБ и МФИ могат да участват, в случай че имат финансов принос към Оперативната програма.

Комитетът за наблюдение на СОПТ (КН) е описан в детайли в глава 14 „Мониторинг”.

12.6. Одитиращ орган

Функции на Одитирация орган:

1. Одитиращият орган на оперативна програма отговаря по-специално:

- а) да гарантира, че одитите се извършват с цел да се провери ефективното функциониране на системата за управление и контрол на оперативната програма;
- б) да гарантира, че одитите на операции се извършват на основата на подходяща извадка с цел да се проверят декларираните разходи;
- в) да представи на Комисията в срок от девет месеца от одобрението на оперативната програма стратегия за одит, която обхваща институциите, които ще извършват одитите, посочени в букви а) и б), методът, който ще се използва, извадковият метод за одитите на операции и индикативното планиране на одитите с цел да се гарантира, че ще се одитират главните институции и че одитите са планирани през целия период на програмиране.

Когато се прилага обща система за няколко оперативни програми, може да се представи само една стратегия за одит;

г) до 31 декември всяка година от 2008 г. до 2015 г.:

- да представи на Комисията годишен доклад за извършения контрол, в който са посочени резултатите от одитите, извършени през изминалия 12 месечен период, завършващ на 30 юни от съответната година в съответствие със

стратегията за одит на оперативната програма, както и евентуалните недостатъци, установени в системите за управление и контрол на програмата. Първият доклад, който следва да бъде представен до 31 декември 2008 г., обхваща периода от 1 януари 2007 г. до 30 юни 2008 г. Информацията, отнасяща се до извършените след 1 юли 2015 г. одити, се включва в окончателния доклад за контрола в подкрепа на посочената в буква д) декларация за завършване;

- да издаде становище въз основа на проверките и одитите, които са били извършени под негова отговорност, относно това дали системата за управление и контрол функционира ефективно, така че да се предостави разумна гаранция, че представените на Комисията отчети за разходите са правилни и като следствие от това разумна гаранция, че основните транзакции са законосъобразни и редовни;
 - да представи, когато е приложимо по член 88, декларация за частично приключване, в която се оценява законосъобразността и редовността на съответните разходи. Когато за няколко оперативни програми се прилага обща система, посочената в точка i) информация, може да бъде групирана в един доклад, като изготвените по точки ii) и iii) становище и декларация могат да обхващат всички съответни оперативни програми;
- д) да представи на Комисията най-късно до 31 март 2017 г. декларация за приключване, в която се преценява валидността на заявлението за плащане на окончателното салдо на основните транзакции, обхванати от окончателния отчет на разходите, който се подкрепя от окончателния доклад за контрола.

Дирекция „Одит на средствата от ЕС” в Министерството на финансите бе определена с ПМС 300/29.12.2005 да изпълнява функциите на одитиращ орган.

Одитиращият орган ще извършва одити с оглед гарантиране на ефективното функциониране на системите за управление и контрол на оперативните програми (чл. 62 от Регламент № 1083/2006). Ще бъдат извършвани два типа одити одит на системите и одит на операциите (чл. 17 от Прилагащия регламент № 1828/2006). Одитиращият орган ще разработи свой собствен процедурен наръчник.

Контролни органи

Вътрешен одит

Функциите по вътрешния одит се изпълняват от вътрешни одитори в съответствие със Закона за вътрешния одит, във варианта, в който последно е обнародван.

Установеното в МФ Централно звено за хармонизиране предоставя необходимата методология и подкрепа на всички вътрешни одитори.

Външен одит

- Сметната палата на Република България извършва независим одит на бюджета и на другите публични средства, включително средствата от ЕС, и допринася за правилното финансово управление в страната. Организацията, мандата и процедурите за провеждане на дейността ѝ са регламентирани в Закона за Сметната палата в последното му изменение.
- Европейската сметна палата разглежда отчетите за всички приходи и разходи на Общността и счетоводните сметки на всички органи, управляващи средства на ЕС. Тя

проверява дали всички бюджетни приходи на ЕС са получени и дали съответните разходи са били извършени законосъобразно и правилно и дали финансовото управление е правилно.

12.7. Сертифициращ орган (СО)

Дирекция „Национален фонд“ в Министерството на финансите е определена за единствен Разплащателен орган (бъдещ Сертифициращ орган и Компетентен орган за получаване на плащанията направени от ЕК) за Структурните и Кохезионния фондове на ЕС (РМС No 988/27.12.2005).

СО ще бъде отговорен за администрирането на Процедурата за нередностите на национално ниво и ще докладва за действителни или предполагаеми случаи на измама или нередности касаещи СКФ на Комисията, OLAF I AFCOS

СО осъществява контактите за финансовата информация, която се обменя между Европейската Комисия и Република България.

12.8. Орган за оценка на съответствието

Функциите на Орган за оценка на съответствието (един за всички оперативни програми) по чл. 71 от Регламент 1083/2006 ще бъдат изпълнявани от дирекция „Одит на средствата от ЕС“ в Министерството на финансите в съответствие с Решение на МС от август 2006. дирекция „Одит на средствата от ЕС“ отговаря за провеждането на оценки на системите на оперативните програми и дава становища относно съответствието им с разпоредбите на регламент 1083/2006. За провеждането на Оценка на съответствието (включително подготовка на методология, провеждане на одити за оценка на съответствието и подготовка на доклади) на оперативните програми дирекция „Одит на средствата от ЕС“ ще бъде подпомагана от външни експерти/одитори.

13. ФИНАНСОВО УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛ

13.1. Процедури за мобилизация и циркулиране на финансовите потоци

Бюджетът на общността определен за СОПТ ще бъде изпълняван в рамките на споделено управление между Министерството на транспорта, Министерството на финансите и комисията, съгласно чл. 53, ал.1, т. б) от Регламент (ЕС, Euratom) No1605/200210 на Съвета, с изключение на техническата помощ отнасяща се към чл. 43, с изключение на средствата за техническа помощ по чл. 45 от Регламент 1083/2006.

Министерството на транспорта, министерството на финансите и комисията ще гарантират съответствието с принципа за добро финансово управление.

Плащанията ще се извършват на ниво приоритетни оси.

В съответствие с чл. 75, параграф 1 от Регламент 1083/2006 финансовите ангажименти по бюджета на Общността, в оперативната програма, ще се осъществят годишно за всеки фонд по време на периода между 1 януари 2007 и 31 декември 2013 г. Първият финансов ангажимент по бюджета ще бъде направен преди приемането от Комисията на решението за

одобрение на оперативната програма, Всеки съществен финансов ангажимент ще бъде направен от Комисията на базата на решение за отпускане на средства от фондовете съгласно чл. 32 от Регламент 1083/2006.

В съответствие с чл. 75, параграф 2 от Регламент 1083/2006 когато не е извършено плащане държавата-членка може да поиска най-късно до 30 септември от годината „n“ да бъдат прехвърлени ангажиментите от бюджета, отнасящи се до оперативните програми, в друга оперативна програма. Програмата, която ще се ползва от това прехвърляне трябва да бъде посочена в молбата, която се изпраща до Комисията.

Плащанията ще имат формата на **авансови, междинни плащания и балансови плащания**.

Счетоводна система

Осчетоводяването на транзакциите ще бъде водено посредством система за записване и съхраняване в компютъризирана форма на счетоводните записи по SAP, която в момента се използва за проектите по ИСПА. Софтуера ще осигури необходимите функции за изпълнение на счетоводните процедури и проверки. В съответствие с чл. 60 (в) от Регламент 1083/2006 системата ще записва и съхранява в компютъризирана форма счетоводните записи за всяка операция по СОПТ.

Счетоводните записи на операциите и данните по изпълнението ще включват следната информация:

- ССИ код на СОПТ
- Номер на приоритета
- Име на фонда (Кохезионен или ЕФРР)
- Код на региона, където се провежда операцията (ниво NUTS)
- Сертифициращ орган
- Управляващ орган
- Обозначителен код на операцията
- Кратко описание на операцията
- Начална дата на операцията
- Дата на приключване;
- Орган, издал решението за одобрение;
- Дата на одобрение;
- Отправка към бенефициента;
- Обща стойност на операцията;
- Общ размер на допустимите разходи;
- Общ размер на публичните разходи;
- Финансиране от ЕИБ.

Управляващият орган, Сертифициращият орган и Одитиращият орган, както и другите органи, провеждащи одити и контрол трябва да имат достъп до тази информация.

Разделение на функции и отговорности:

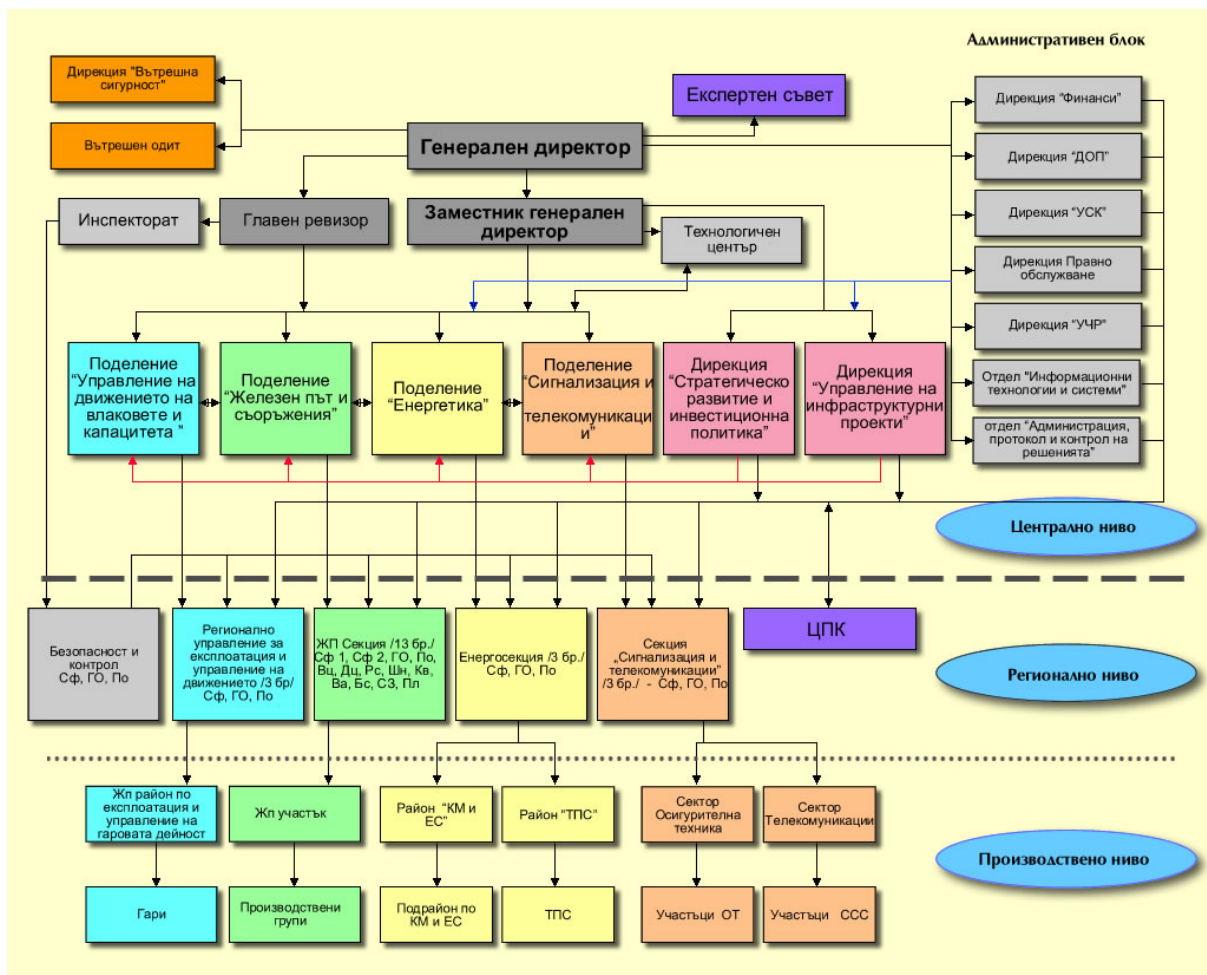
По-долу е описано разделението на отговорностите в процеса на искане на средства и сертифициране на разходите, базирано на съществуващите регламенти и на Новия регламент.

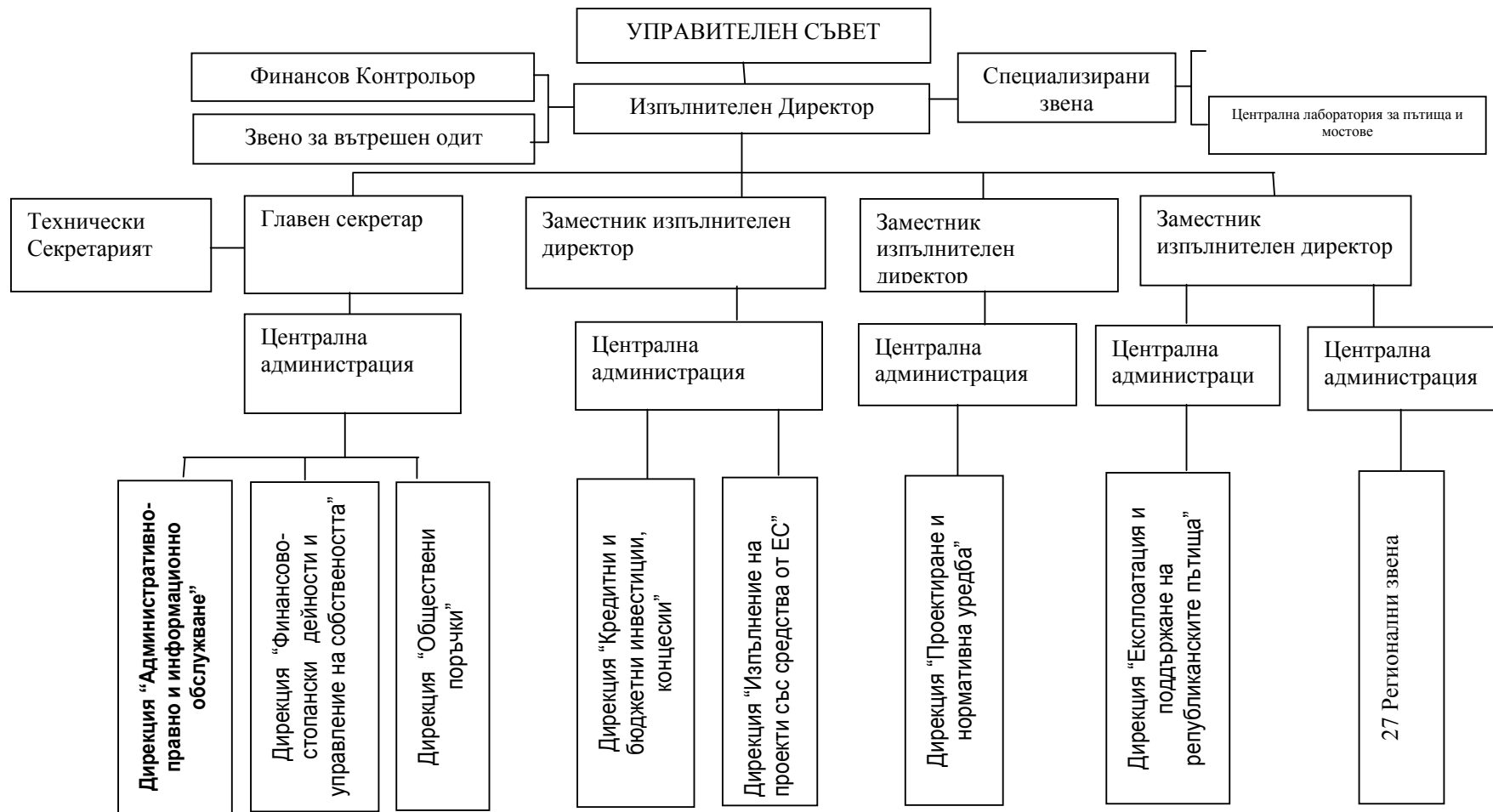
Роля на Бенефициента

В някои случаи, в зависимост от специфичната операция, бенефициента е отговорен за финансовия ангажимент за пооркти съфинансирани от Структурните фондове и Кохезионния фонд в рамките на оперативната програма. Веднъж след като услугата е договорирана и доставена, фактурите се издават от частния изпълнител или доставчик и се изпращат до бенефициента. След верифициране на доставката на стоки или услуги, бенефициента извършва проверка на базата на техническото задание или спецификация и плаща фактурата с авансово плащане получено от НФ. В този случай и с цел гарантиране необходимите данни и доклад към УО, бенефициента трябва да създаде подробна счетоводна система на ниво договор. Тази задача включва поддръжка (файлиране и архивиране) на финансови данни, допълнителни документъ и доклади в съответствие с изискванията на чл. 7 от Регламент No 438/2001

Доладът за верифицирането за доставката на стоки и услуги заедно с фактурите се изпраща до УО.

Организационна диаграма на Национална компания „Железопътна инфраструктура“:





Ролята на Управляващия орган

Управляващият орган е отговорен за изготвянето на доклад за верифициране и верифицирането на разходите в доклада. Последните са изпратени до НФ (СО) с приложимия списък с приоритетни оси с рефериране към доклада за верифициране както и към доклади изпратени от бенефициентите. Управляващият орган изпраща до НФ (СО) доклада за верифицирането и декларация за разходите периодично (обикновено на месечна основа но в зависимост от естеството на програмата).

С доклада за верифициране, УО потвърждава, че изискванията по чл. 59 от регламента са изпълнени както следва:

- Операциите са избрани в съответствие с критериите на правилата на ЕС
- Доставка на услуги е проверена и е в съответствие с правилата на ЕС
- Компютризираната система за счетоводни записи функционира правилно
- Бенефициентите и другите органи, участващи в изпълнението на операциите поддържат отделна счетоводна система или адекватен счетоводен код за всички транзакции;
- Оценка на оперативната програма съгласно чл. 48 (3) от Регламент 1083/2006 са изпълнени в съответствие с чл. 47 от Регламент 1083/2006;
- Създадени са процедури за запазване на документи по отношение на разходите и одита с цел гарантиране на адекватна одитна пътека съгласно чл. 90 от Регламент 1083/2006;
- Гарантиране получаването в СО на цялата необходима информация за извършените процедури и одит по отношение на разходите за целите на сертифицирането
- Ръководи Комитета за наблюдение и осигурява изискваните документи да позволи качествено изпълнение на операциите в оперативната програма
- Подготовка и след одобрение от Комитета за наблюдение представяне в Комисията на годишните и окончателни доклади
- Гарантиране съответствието с изискването за информация и публичност по чл. 69 от Регламент 1083/2006
- Предоставяне в Комисията на информация, позволяваща ѝ да оцени големите проекти.

Съдържанието на декларацията за разходите, която се изпраща от УО включва:

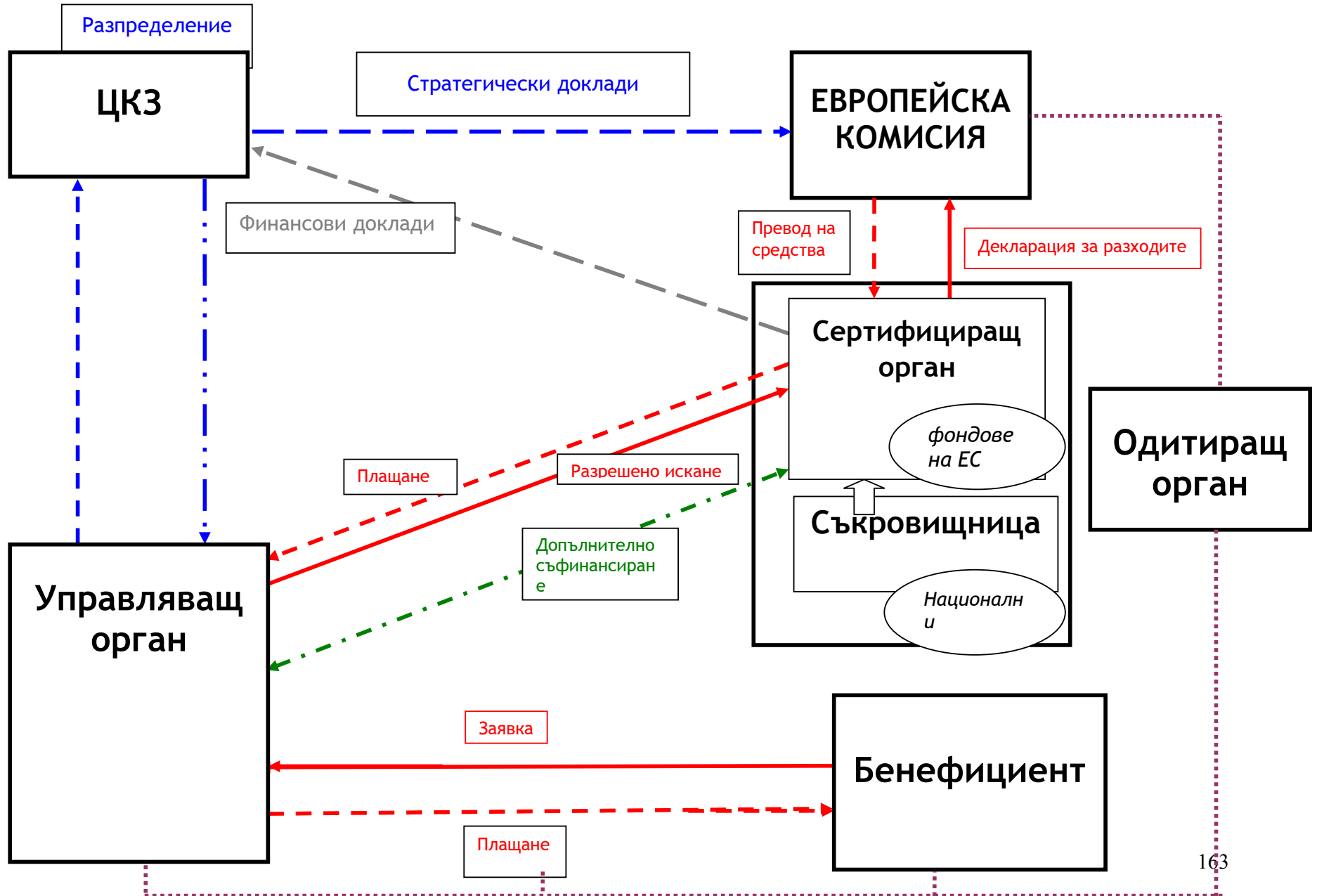
- Стойността на разходите
- Допустими дати за разходите
- Разбивка на разходите в изискваните категории (приоритетни оси)
- Списък с фактури
- Идентифициране (подпис) на лицето, което изготвя/проверява/оторизира декларацията, в съответствие с принципа на четирите очи
- Доказателство, че проверките на управлението са извършени (доклади за верифицирането)
- Доказателство, че физическите инспекции на стоки или проекти са извършени когато е необходимо (доклади за верифицирането)
- Местоположение на съпътстващите оригинални документи
- Одитни доклади за управлението и контрола на операциите (доклад на вътрешния одит на УО и доклади от външни одитори)
- Нередностите са открити, коригирани и докладвани по подходящия начин (доклад за нередностите)
- Описание/промяна на процедурите за управление и контрол

Управляващият орган извършва плащанията към бенефициентите в лимитите, отпуснати от Националния фонд в Министерството на финансите.

Ако условията за верифициране на разходите не са изпълнени, НФ (СО) информира УО за всякакви идентифицирани различия/проблеми. УО ще представи обяснение за отклоненията или проблемите и ще предложи корективни мерки със срокове за изпълнение. При получаването в НФ (СО) на надеждно обяснение за идентифицираните проблеми, или ако предложените подходящи корективни мерки за елиминиране на проблема са задоволителни, НФ (СО) ще сертифицира декларацията за разходите.

При отпускане на одобрение на лимита от НФ (СО), УО осигурява без забавяне плащането на бенефициента в пълен размер без намаление, удържки или по-нататъшни специфични глоби.

Финансови потоци



13.2. Информационна система за управление

Поддържането на Унифицирана информационна система за управление и наблюдение на Структурните фондове в България (УИСУН), по-нататъшното ѝ развитие и подобряване, както и координацията на свързаните с това дейности са възложени на Централното координационно звено (ЦКЗ) и в частност на сектор „Мониторинг и докладване” в Министерството на финансите, който е част от ЦКЗ. Всички тези дейности могат да бъдат разглеждани до известна степен като част от приоритетна ос едно в Оперативна програма „Техническа помощ”, но поради изключителната им важност и специфика, които се определят от разширените функции на Унифицираната информационна система за управление и наблюдение, те са обособени в отделена приоритетна ос.

Унифицирана информационна система за управление и наблюдение беше разработена и инсталирана през 2006 в рамките на проект по ФАР за засилване на административния капацитет на българското министерство на финансите. Системата отговаря на изискванията на европейското и национално законодателство и в частност с разпоредбите на Регламент 1083/2006.

Технически УИСУН е проектирана и разработена като централна база данни, инсталирана в българското министерство на финансите (МФ), като достъпът до нея се осигурява чрез Интернет посредством който и да е компютър с браузер в т. ч. MS Internet Explorer. По тази причина местоположението на потребителя не е от значение – той/тя може да се намира където и да е в България и дори в чужбина.

По настоящем се предвижда УИСУН да подпомага следните оперативни програми:

- ОП „Транспорт”
- ОП „Регионално развитие”
- ОП „Околна среда”
- ОП „Административен капацитет”
- ОП „Развитие на човешките ресурси”
- ОП „Техническа помощ”

Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика” има своя собствена информационна система като между двете системи ще има установен интерфейс. Ключовите компоненти на интерфейса вече са договорени между Министерството на финансите и Министерството на енергетиката.

Също така ще бъде разработен Интерфейс между УИСУН и други три информационни системи (SFC 2007, SAP счетоводната система, използвана от Сертифициращия орган, и Информационната система за наблюдение на EAFRD).

В тази връзка е необходимо да се подчертае, че УИСУН не е обикновена информационна система, която просто ще събира и систематизира информация от няколко оперативни програми, но ще бъде система, която ще съдейства на потребителите и ще ги улеснява в тяхната всекидневна работа. За тази цел системата ще съдържа форми на документи, чек-листове, списъци с допустими разходи и дейности, стъпки от процедури, одобрени от съответните Управляващи органи и т.н. От една страна всекидневната работа с УИСУН ще спомогне за придържането към одобрените административни процедури, а от друга страна ще предостави необходимите средства за контрол.

По настоящем системата има базисна функционалност. Както вече бе споменато с оглед използването на разширените функции на системата, тя трябва да бъде модернизирана и

напълно адаптирана към нуждите на Управляващите органи на оперативните програми и техните Междинни звена. Всички административни процедури, одобрени от Управляващите органи на оперативните програми и техните Междинни звена трябва да бъдат правилно интегрирани в системата, така като и всички форми на документи за тяхното изпълнение, контролни листа, индикатори за наблюдение и др. Тъй като в България тези процеси все още не са финализирани, УИСУН следва да бъде разработена по-нататък и адаптирана по време на началната фаза, което се очаква да бъде направено след след официалното одобрение на НСРР и оперативните програми от Европейската комисия.

Въпреки че УИСУН ще подпомага работата на всички органи от всички нива, участващи в управлението, мониторинга, оценката и изпълнението на Структурните фондове в България, на първоначалния етап от функционирането на УИСУН потребителите ще бъдат основно от Управляващите органи и Междинните звена на оперативните програми.

Предвидено е на по-късен етап, когато се постигне известна стабилност на системата да бъдат разработени допълнителни функции, така че Бенефициентите да могат да проверяват статуса на техните проектни предложения и да качват апликационните форми в системата.

Унифицираната информационна система за управление и наблюдение на фондовете на ЕС в България ще бъде напълно оперативна в първата половина на 2008.

След старта на системата трябва да бъде проведено интензивно обучение за около 800-1000 потребителя на УИСУН. Целта е да бъдат обучени голям брой хора в кратки срокове и с ограничен брой обучители.

14. КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

Комитетът за наблюдение (КН) на СОПТ трябва да бъде създаден до три месеца след одобрението на програмата, съгласно чл. 63 от Регламент № 1083/2006.

КН ще се състои от Председател, членове с право на глас и наблюдатели. Председателят на Комитетът за наблюдение е заместник-министърът, отговорен за Управляващия орган на СОПТ. Членове на Комитета за наблюдение са: служители от МТ, МОСВ, други Управляващи органи, МФ социално-икономическите партньори. Членовете на КН се назначават от Министъра на транспорта, на базата на направените предложения от участващите институции, прилагайки принципа за партньорство според чл. 11 от Регламент № 1083/2006:

- Ръководителят на Управляващия орган на СОПТ, ръководителите на други Управляващи органи на ОП; Ръководителят на Звеното в Министерството на земеделието и горите, отговарящ за Националния стратегически план за развитие на селските райони; Ръководителят на Звеното в Изпълнителната агенция по рибарство и аквакултури към Министерството на земеделието и горите, отговарящ за Националния стратегически план за развитие на рибарството; Изпълнителният директор на Агенцията за икономически анализи и прогнози към Министерството на финансите; Ръководителят на Централното координационно звено; Ръководителят на Сертифициращия орган;
- Представители от министерствата и държавните агенции, имащи отношение към приоритетите на СОПТ;
- Представител от Национално сдружение на общините в Република България;

- Представители от всеки от Регионалните съвети за развитие на Районите за планиране;
- Представители на националните организации на работодателите, работниците и служителите, признати от Министерския съвет съгласно Кодекса на труда;
- Експерти по хоризонталните въпроси в следните области: устойчиво развитие, включително опазване на околната среда и равни възможности.

КН може да учреди, в случай на необходимост, временни и постоянни под-комитети по специфични и секторни проблеми.

КН трябва да изготви Процедурни правила и да ги приеме в съгласие с УО. КН се председателства от заместник-министъра, отговарящ за УО. По своя инициатива, в съответствие с чл. 64 на от Регламент № 1083/2006, в работата на КН може да участва представител на ЕК, в качеството на наблюдател. Ако ЕИБ и МФИ имат финансов принос към ОП, техни представители могат да участват в качеството на наблюдатели.

Отговорността на КН включва контрол върху изпълнението на СОПТ, в частност спазването на регламентите на ЕК и действащото законодателство на Република България и достигане на заложените в Оперативната програма цели.

КН има следните задачи:

- Да одобрява критериите за избор в рамките на три месеца след одобряване на Оперативната програма, но не по-късно от един месец след получаване на финансовите ресурси от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие. Критериите за избор могат да бъдат променяни в зависимост от програмните нужди.
- Да следи периодично за напредъка при постигане на специфичните цели на оперативната програма, базирайки се на предоставените от Управляващия орган документи.
- Да проучва постигнатите резултати по време на изпълнението, в частност постигане на заложените за всеки приоритет цели и за оценките според чл. 48(3);
- Да обсъжда и одобрява годишните и финални доклади за изпълнението, съгласно чл. 68, преди те да бъдат изпратени до ЕК.
- Да възложи на УО на СОПТ изпращане на одобрените доклади на ЕК.
- Да получава информация за годишния контролен доклад, изготвен от Одитиращия орган и всякакви коментари от вътрешни и външни контролиращи органи, които ЕК може да направи след като проучи доклада, засягащи констатациите с висока степен на риск (ако има установени такива).
- Да приеме график за изпълнение на предприетите мерки и да одобри доклада за изпълнение на корективните действия.
- Да получава информация за резултатите, заключенията и препоръките от докладите за финансовото състояние и изпълнение на СОПТ, изготвени от Сертифициращия орган.
- Да предлага на Управляващия орган всякакви уточнения или корекции на СОПТ, които биха способствали за постигане целите на Фондовете или за подобрене на тяхното управление, включително и финансовото им управление.
- Да разглежда и одобрява всякакви предложения за промени в съдържанието на Решението на Комисията, засягащо приноса на Фондовете.
- Да разглежда и одобрява, когато е необходимо, предложения за реалокация на средства между приоритетите на Програмата.
- Да одобрява Комуникационната стратегия на СОПТ.

- Да контролира дейностите на Управляващия орган, свързани с хоризонталните политики, като държавни помощи, обществени поръчки, устойчиво развитие, включително и опазване на околната среда и равни възможности.
- Да получава информация от Ръководителя на Управляващия орган за резултатите от проведените оценки на СОПТ, заключенията и направените препоръки.
- Да получава информация от Ръководителя на Управляващия орган относно работата на информационната система за мониторинг на финансовите ресурси на Кохезионния и Структурните Фондове.
- Да взема решения по всякакви проблеми, засягащи приноса на фондовете от ЕС.
- Да изпълнява допълнителни задачи в съответствие с приетите Процедурни правила.
- Да получава информация за годишния контролен доклад и за коментарите, които ЕК може да има след като проучи доклада.

Мониторинг и докладване

Управляващият орган:

- Получава и преглежда периодично мониторингови доклади на ниво операция, представено от бенефициента;
- След одобрение на докладите, представени от бенефициента, подготвя консолидиран мониторингов доклад за приоритетните оси по СОПТ и за Оперативната програма като цяло с оглед докладване на прогреса по изпълнението на програмата. Мониторинговите доклади се подготвят периодично. Когато е необходимо докладите се обсъждат на Мониторингов под-комитет на ниво приоритет. Годишните и окончателни доклади за изпълнението на СОПТ се представят пред МК за одобрение и в последствие пред ЕК;
- Събира и обработва всички необходими данни за мониторинг на приоритетите по СОПТ и за програмата като цяло и вкарва необходимата информация на ниво приоритет и оперативна програма в УИСУН;
- Организира и активно участва в заседанията на Комитета за наблюдение и изпълнява функциите на негов Секретарият;
- Осигурява, когато е необходимо, изпълнението на текущи оценки, свързани с мониторинга на СОПТ.

Бенефициентът:

- Набира и обработва необходимите данни за наблюдението и оценката на одобрения проект за целите на вкарването на информацията в УИСУН;
- Подготвя необходимите периодични мониторингови доклади – месечен, годишен и окончателен (включително индикаторите) и представя мониторинговите доклади пред Управляващия орган за одобрение.

15. ОЦЕНКА НА ПРОГРАМАТА

Оценката на Оперативна програма „Транспорт” е дейност, която е неделима от цялостното управление и изпълнение на програмата. Оценяването цели подобряване на качеството, ефективността и съдържанието на помощта от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд, вземайки под внимание устойчивото развитие и

съответното законодателство на Общността по отношение въздействието над околната среда.

Оценката ще се извършва от експерти или органи, външни или вътрешни, функционално независими от Сертифициращия и Одитиращия орган (съгл. чл. 47 от Регламент 1083/2006 – оценките ще се провеждат от експерти или органи, вътрешни или външни, функционално независими от органите по чл. 59 (б) и (в)). Резултатите ще бъдат публикувани в съответствие с приложимите правила за достъп до документи. Оценките ще бъдат финансирани от бюджета по приоритетна ос 5 „Техническа помощ”.

Управляващият орган на СОПТ ще предостави необходимия ресурс за провеждане на оценките, за организиране на подготовката и набирането на необходимите данни за мониторинговата система, включително индикаторите за продукт и резултат.

Периодичен мониторинг ще предоставя информация относно постигнатите продукти и резултати, усвояването на финансовите средства и качеството на механизмите за изпълнение, която ще спомогне за тяхната оценка, на пример когато възникнат реални или потенциални затруднения. При някои стратегически аспекти, като социално-икономическо въздействие или промени в Общността, национални или регионални приоритети, оказващи влияние върху СОПТ, мониторинговите данни могат да служат като източник за начална/допълнителна информация, която да бъде обработена по нататък и използвана за анализ и докладване на стратегическите аспекти, обект на оценяване.

В съответствие с чл. 48 от Регламент на Съвета № 1083/2006 страната-членка може да подготви, където е необходимо по цел „Сближаване” план за оценка, представящ индикативните дейности за оценка, които страната-членка възнамерява да предприеме в различни фази от изпълнението. Съответен план за оценка, отразяващ принципите, подходите и препоръките, установени в Работен документ № 2 и Работен документ № 5, ще бъде изготвен до края на 2007 и ще бъде ревизиран ежегодно. Основната цел на плана за оценка ще бъде предоставянето на обща рамка за текущата оценка. Той също така ще определя връзките между мониторинга и оценката.

Резултатите от оценките ще бъдат обсъдени по време на сесиите на Комитета за наблюдение, след което ще бъдат изпратени на ЕК. Когато това е удачно те също ще бъдат включени в годишния и периодичните мониторингови доклади.

В съответствие с членове 47, 48 и 49 от Наредба No 1083/2006 три основни вида оценка ще се извършват за оперативната програма за транспорта:

- Предварителна оценка
- Текущи оценки, междинна оценка
- Последваща оценка.

Предварителна оценка

Целта на предварителната оценка е да оптимизира разпределението на финансови средства по оперативната програма за транспорта и да подобри качеството на програмата. Предварителното оценяване на оперативната програма за транспорта е завършено от гръцкия екип за оценяване, състоящ се от двама експерта (Рамков контракт EUROPEAID/119860/C/SV/multi – LOT N°11 Искане за услуги N° Беремска 11). Препоръките и измененията след предварителното оценяване ще бъдат включени в следващата версия на оперативната програма за транспорта.

Текущи оценки, Междинна оценка

По време на изпълнението на СОПТ, ще бъдат извършени и определен брой текущи оценки. Основната цел на текущите оценки е да се проследи изпълнението на СОПТ във времето, както и промените във външната среда, с оглед на по-доброто разбиране и анализ на постигнатите продукти и резултати, както и на напредъка по отношение на дългосрочните въздействия, както и да се препоръчат корекции при необходимост. Текущи оценки ще бъдат проведени, когато програмния мониторинг установи значителни отклонения от първоначално определените цели или когато са направени предложения за ревизиране на СОПТ. Също така такива оценки ще бъдат извършвани в съответствие с индикативния план за оценка, който ще бъде изработен и одобрен до края на октомври 2007.

Междинната оценка ще подпомага управленския процес чрез анализ на проблемите и добрите практики, които биха могли да възникнат по време на междинното изпълнение на СОПТ и ще предлага специфични решения за подобряване качеството на действие на системата.

В съответствие с чл. 33 от Регламент № 1083/2006 СОПТ може да бъде оценявана и ако е необходимо да бъде ревизирана на ново.

Управляващият орган ще играе ключова роля в процеса на координация на текущите оценки. УО трябва да осигури мониторинговата информация на база на финансите и физически индикатори да е набрана и налична; трябва да гарантира че се зачитат целите на оценката и че стандартите за качество се наблюдават; той трябва да предостави финансови средства от бюджета за техническа помощ за провеждане на оценките и трябва да представи резултатите от оценката на Комитета за наблюдение и на Комисията за да бъдат проучени.

Оценките, предприети по време на периода на изпълнение на програмата трябва да разглеждат постигнатата степен на ефективност и ефикасност в избраната област или тема за оценка, на базата на индикаторите, набрани от мониторинговата система и/или от подходяща автономна дейност. Също така трябва да се оцени качеството, приложимостта и нивото на определеност на тези индикатори.

Последваща оценка

Последващата оценка се извършва от Комисията в тясно сътрудничество с Република България и Управляващия орган на СОПТ. При последващата оценка ще бъдат взети под внимание всички дейности за оценка, предприети в периодите на програмиране и изпълнение. Тя ще разглежда обхвата на използваните ресурси, ефективността на програмирането на средствата, социално-икономическото въздействие и въздействието над приоритетите на Общността. Последващата оценка ще цели изготвянето на заключения за политиката на икономическо, социално и териториално сближаване. Тя ще дефинира факторите, допринасящи за успеха или неуспеха в изпълнението на СОПТ, включително по отношение на устойчивостта и добрата практика. *Последващото* оценяване ще бъде завършено към 31 декември 2015 г.

16. ИНФОРМАЦИЯ, КОМУНИКАЦИЯ И ПУБЛИЧНОСТ

16.1. Въведение

Съгласно Регламент на Съвета (ЕС) № 1083/2006, член 69, съдържаща общите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд, България трябва да предостави информация относно и да публикува програмите и операциите

за съфинансиране. През новия програмен период 2007-2013 година правилата за изпълнение на мерките за информация и публичност са включени в Регламента на ЕК 1828/2006 (Прилагащ Регламент), съдържащ подробните правила за прилагане на Регламента на Съвета № 1083/2006. В съответствие с правилата за приложение УО на СОПТ носи отговорност за публичността и изпълнение на заложените изисквания в Регламента. Информацията трябва да е адресирана до европейските граждани и до бенефициентите. Тя трябва да цели публично представяне на ролята на Общността и да гарантира прозрачността при предоставяне на помощ от фондовете.

Публичността и комуникациите са важен аспект в процеса на управление на Структурните и Кохезионния фондове, особено що се касае до успешната подготовка на СОПТ, при спазване принципа на партньорството и представянето ѝ пред ЕК, широката общественост и пряко заинтересованите организации. Комуникацията за целите на ефективното управление и изпълнение на Оперативната програма може да се реализира с помощта на широк спектър от комуникационни мерки. Нормативната база на Общността определя обхвата на мерките за информация и публичност, фокусирайки върху широкото представяне на оперативната програма пред различните аудитории и прозрачността по отношение на бенефициентите и разходването на европейските средства.

16.2. Изисквания

Съгласно член 2 от Регламент 1828/2006, УО на СОПТ е задължен да разработи Комуникационен план, за да представи стратегическата рамка за предвижданите действия в областта на публичността и комуникациите. Комуникационният план трябва да покрива целия програмен период 2007-2013 г. УО трябва да предостави на ЕК изготвения Комуникационен план в рамките на четири месеца от датата на приемането на СОПТ. Минималните изисквания по отношение на Комуникационния план са в него да бъдат включени следните точки:

- цели и целеви аудитории;
- стратегия и съдържание;
- индикативен бюджет;
- административни звена;
- критерии за оценка.

Във връзка с изискванията на Регламент 1828/2006 УО на СОПТ трябва да гарантира, че мерките за информация и публичност се изпълняват в съответствие с Комуникационния план (КП), целящ максимално възможно медийно покритие, използвайки всички подходящи форми и методи на комуникации на подходящото национално или регионално ниво.

УО е отговорен за организирането на минимум следните дейности за информация и публичност:

- организиране на мащабна информационна дейност при стартирането на ОП, дори без наличие на окончателен вариант на КП;
- организиране на поне едно мащабно публично събитие ежегодно, представящо постиженията на ОП, включително и големите инфраструктурни проекти;
- издигане на знамето на ЕС пред сградите на УО, в продължение на една седмица от датата 9 май.
- публикуване на списък с бенефициентите, името на операциите и стойността на публичното финансиране.

УО трябва да предостави ясна и подробна информация на потенциалните бенефициенти относно следното:

- възможностите за финансиране предлагани съвместно от Общността и страната-членка чрез ОП;
- критериите за избираемост и изискванията, които трябва да се изпълнят, за да се получи финансиране чрез ОП;
- описание на процедурите, през които трябва да преминат кандидатите за финансиране и продължителността им;
- критериите за избор на операции, които ще се финансират;
- контакти на национално, регионално и местно ниво, от където може да се получи информация за ОП.

16.3. Комуникационен план

Основната цел на Комуникационния план на СОПТ може да се представи по следния начин:

- **Да разпространява и представя СОПТ, както и приносът на Общността в развитието на транспортната инфраструктура на България, да гарантира прозрачност при усвояване на фондовете на ЕС, използвайки широк спектър от комуникационни инструменти.**

Специфичните цели ще бъдат разработени в рамките на КП, при което ще бъдат отчитани принципите на кохезионната политика на ЕС, приоритетите на СОПТ, Бялата книга за комуникациите на ЕК и изводите и препоръките от национално-представителното социологическо проучване за нивото на информираност и информационните нужди на отделните целеви аудитории на СОПТ.

Комуникацията провеждана от УО на СОПТ ще бъде насочена към следните предварително идентифицирани целеви групи:

- **Вътрешна аудитория** – служители на УО на СОПТ, други дирекции в рамките на Министерство на транспорта, ЕК и членовете на Комитета за наблюдение на СОПТ;
- **Бенефициенти** – НК “Железопътна инфраструктура”, Фонд “Републиканска пътна инфраструктура”, Агенция “Морска администрация”, ИА “Проучване и поддръжка на река Дунав”, общини;
- **Основни заинтересовани страни** – национални и международни транспортни организации, социално-икономически партньори, транспортни фирми, строителни и консултантски компании от сектора;
- **Широка публика** – хетерогенна група, представляваща населението на страната;

В процес на разработка е един по-прецизен и детайлен анализ на целевите аудитории, който да бъде включен в Комуникационния план.

За целите на Комуникационния план ще бъде подготвен анализ на текущата ситуация. Резултатите ще бъдат използвани за дефиниране на стратегията и съдържанието на плана.

За успешното изпълнение на комуникационния план ще бъдат използвани различни видове средства за комуникация в съответствие със специфичните информационни нужди, като брошури, публични събития, пресконференции, прес-материали, радио и телевизионни обявления, билбордове, постери и др. Машабно публично мероприятие ще бъде организирано след стартирането на СОПТ със съдействието на националните медии.

Комуникационният план ще бъде представен като отделен документ до два месеца от датата на приемане на СОПТ.

16.4. Индикативен бюджет

Индикативният бюджет на Комуникационния план на СОПТ е 12 млн. Евро, разпределени от средствата за техническа помощ. Той ще покрие разходите за информация и публичност по отношение на СОПТ за целия програмен период 2007-20013 г. Финансовото разпределение по години ще бъде представено в Комуникационния план.

16.5. Управление и изпълнение

В рамките на УО на СОПТ ще бъде създаден сектор “Информация и комуникации”. Основна задача на този сектор е да изпълнява комуникационния план на СОПТ и да постига целите заложи в него. Задачите на този сектор ще включват основно: подпомагане на ръководството на УО на СОПТ при преговарянето на КП с ЕК; координация на КП на СОПТ с КП на НСРР; управление и изпълнение на КП на СОПТ; подготовка на доклади и отчети за изпълнението на мерките за информация и публичност; разработване на информационни и маркетингови материали; разпространяване на информация за финансовите възможности предлагани от ЕС, националното и други видове съфинансиране; организиране на социологически проучвания; организиране на изработката и поддръжката на интернет-страницата на СОПТ; координация на неформалната информационна мрежа.

Сектор “Информация и комуникации” /ИК/ ще бъде съставен от трима държавни служители, със следните функции и отговорности:

- Началник сектор и пресаташе: управлява сектор “ИК”; комуникира пряко с медиите; поддържа контакти и координира дейностите с релевантните сектори в другите УО; подготвя, изпълнява и оценява КП на СОПТ за периода 2007-2013 г.; разработва годишни комуникационни планове за действие; представлява УО на СОПТ в структурите на ИНФОРМ към ГД “Регионално развитие” на ЕК.
- Експерт информация, публикации и събитийен мениджмънт – отговаря за контактите с бенефициентите по отношение на мерките за информация и публичност и за мониторинга и контрола по отношение на тяхното прилагане; подготвя и разпространява информационни материали; подготвя и реализира публични събития.
- Експерт вътрешни комуникации и интернет: актуализира съдържанието на интернет страницата на СОПТ; управлява дейностите, които се изпълняват на принципа на аутсорсинга; извършва мониторинг на КП 2007-2013 и годишните комуникационни планове; координира на вътрешните събитията и обученията в рамките на УО.

Спецификата на някои от мерките за информация и публичност изискват те да бъдат аутсорснати за изпълнение чрез професионални услуги /дизайн, предпечат, печат, социологически проучвания и др./. Сектор “Информация и комуникации” ще има задължението да управлява тези услуги и да гарантира сключването на договори в съответствие със Закона за обществени поръчки.

16.6. Мониторинг, оценка и докладване

Провеждането на мониторинг, оценяването и докладването са основни изисквания по отношение на изпълнението на мерките за публичност, заложи в КП на СОПТ.

Напредъкът реализиран при изпълнението на КП трябва да бъде докладван на заседанията на Комитета за наблюдение на СОПТ. УО трябва да информира Комитета за наблюдение за проведените мерки за информация и публичност и средствата разходвани за целта. УО трябва да представи и доказателства за изпълнението им.

Годишните и окончателният доклад до ЕК за изпълнението на СОПТ трябва да съдържа като задължителен минимум следното:

- Примери за мерки за информация и публичност на оперативната програма, предприети при реализирането на Комуникационния план;
- Споразуменията за мерки за информация и публичност засягащи публикуването по електронен път или по друг начин на списък с бенефициенти, имената на операциите и сумите на публични средства, разпределени за операциите;
- Съдържанието на основните поправки в Комуникационния план.

Годишният доклад за 2010 г. и финалният доклад за изпълнението трябва да съдържат информация за оценката на изпълнението на мерките за публичност.

Пакетът с индикатори, чрез които ще се оценява изпълнението на мерките за информация и публичност ще бъде включен в КП. Чрез инструментите за оценка се цели представяне на обективни данни за ефективността и ефикасността на изпълнението на мерките за публичност.

Ежегодните резултати от количествените и качествени анализи на изпълнението ще бъдат използвани за разработване на Годишни комуникационни планове за действие и ако се докаже належаща необходимост - за модификация на Комуникационния план.

16.7. Партньорство и информационни мрежи

Според предварителните анализи структурите, които могат да бъдат използвани като комуникационни канали по отношение на транспортния сектор и да подпомагат широкото разпространение на информация към масовата аудитория са:

- транспортни и търговски асоциации и организации;
- икономически и социални партньори;
- неправителствени организации;
- образователни институции;
- организации, представляващи бизнеса;
- оператори;
- Европейски информационни центрове и Представителството на ЕК в България;
- основни заинтересовани страни по отношение на различните приоритетни оси.

УО на СОПТ ще си сътрудничи с гореизброените потенциални партньори за разпространение на информация за СОПТ и европейските транспортна и кохезионна политики.

Формализирането на информационните мрежи е нов аспект на комуникационната политика на Структурните фондове и Кохезионния фонд. УО на СОПТ е определил лице за контакти, което пряко отговаря за мерките за информация и публичност за което е уведомена ЕК. Посоченото лице е и член на мрежата "ИНФОРМ", координирана от ГД "Регионална политика" на ЕК.

До края на 2007 г. се предвижда създаването на неформална комуникационна мрежа на СОПТ. Членове на тази мрежа ще бъдат експерти от УО на СОПТ и представители на бенефициентите на програмата. Основните цели на мрежата ще бъдат да се информират и обучават членовете относно изискванията за информация и публичност на СКФ; да се повишава капацитета им в областта на публичните комуникации; да се гарантира обмената на добри практики и да се постигне висока степен на координираност по отношение на комуникационните дейности, касаещи СОПТ и проектите финансирани чрез нея. Чрез мрежата УО на СОПТ ще подпомага бенефициентите при прилагането на изискванията на ЕК относно мерките за информация и публичност. Същевременно мрежата ще създаде по-добри условия за мониторинг и контрол.

16.8. Интернет

Интернет страницата на СОПТ ще съдържа линкове към официалните сайтове на УО на НСРР, ГД „Регионална политика” и ГД „Транспорт и енергетика” на ЕК. Тя ще бъде разработена въз основа на следните принципи:

- **Достъпност за колкото се може повече потребители** – гарантиране на това, че сайтът има лесен и запомнящ се адрес; регистриране в основните търсачки, така че да може да бъде намерен лесно; удобен за потребителите интерфейс с падащи менюта и софтуер с ниски спецификации; гарантиране на бързо зареждане.
- **Приоритизиране на бързия достъп до богата информация** – сайтът трябва да е ясно подреден, така че потребителите да могат да намерят това, което търсят бързо и лесно; информацията трябва да бъде налична за сваляне под формата на документи в pdf формат, където това е възможно.
- **Визуално привличане** – силна визуална идентичност посредством лога, използването на цветове и др. без ограничаване на яснотата, скоростта и простотата.
- **Развиване като текущ ресурс.**
- **Интерактивно съдържание, оползотворяващо уникалната сила на интернет страниците.**

17. ПРЕПОРЪКИ ОТ ПРЕДВАРИТЕЛНАТА ОЦЕНКА НА СОПТ

Резюме на Заключителния доклад по «Предварителна оценка на Секторна оперативна програма «Транспорт» в Българския национален план за развитие за периода 2007-2013

Въведение

Република България се присъедини към Европейския съюз през 2007 г. и продължително се подготвя за бъдещото управление на Структурните фондове на ЕС и Кохезионния фонд чрез проекти, финансирани по ИСПА и ФАР. Дейностите по фондовете ще приемат формата на оперативни програми по Националната стратегическа референтна рамка (НСРР).

Националната стратегическа референтна рамка беше одобрена и очерта следните оперативни програми, чрез които бъдещата финансова подкрепа от ЕС да бъде канализирана:

- Национална оперативна програма за регионално развитие – отговаря на стратегическия приоритет за постигане на балансирано развитие и регионално сближаване и за предотвратяване на потенциалното нарастване на различията между регионите в резултат от агресивната национална политика за растеж;

- СОП «Повишаване на конкурентоспособността на българската икономика» - отговаря на стратегическия приоритет за повишаване на конкурентоспособността на българската икономика;
- СОП «Развитие на човешките ресурси» - отговаря на стратегическия приоритет за адаптиране на човешките ресурси към пазарните изисквания и за подобряване качеството на живот;
- СОП «Околна среда» - отговаря на стратегическия приоритет за развитие на базисната инфраструктура;
- СОП «Транспорт» - отговаря на стратегическия приоритет за развитие на базисната инфраструктура. Секторна оперативна програма «Транспорт» ще установи стратегия за устойчиво развитие на Българската транспортна система, използвайки набор от свързани приоритети за постигане на целите на Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие;
- С оглед на предложенията на Европейската комисия за нови регламенти по Структурните фондове след 2006, Българското правителство стартира подготовката на допълнителна програма СОП «Административен капацитет».

Отделна предварителна оценка беше проведена за всяка от оперативните програми

Тясна съгласуваност беше осигурена между процедурите за предварителна оценка на НСРР и на оперативните програми.

Договорът за предварителна оценка на СОПТ беше възложен на ЕСО в края на март 2006. Екипът на ЕСО по изготвяне на оценката се състои от двама експерти г-н Панос Пикродимитрис (ръководител на екипа) и г-н Янис Ханданос (експерт по транспорт), които са авторите на доклада. По време на четвъртата мисия беше решено Стратегическата оценка на околната среда да бъде част от предварителната оценка на програмата. В тази връзка беше привлечен нов член в екипа – д-р. Александър Закаров – експерт по околна среда.

Цел на предварителната оценка

Предварителната оценка бше интерактивен процес, предоставящ преценка и препоръки по въпроси, свързани с политиките и програмните аспекти, от страна на експерти, различни от планиращите. Целта на оценката беше да се повиши качеството на оперативната програма.

Предварителната оценка целеше да се оптимизира разпределението на бюджетните ресурси по оперативните програми и да се подобри качеството им. Чрез нея бяха идентифицирани и оценени средносрочните и дългосрочни цели, които трябва да бъдат постигнати, очакваните резултати, количествено изразените цели, съгласуваността на предложената стратегия, добавената стойност за Общността, с оглед на увеличаването на която са взети под внимание приоритетите на Общността, както и качеството на процедурите за изпълнение, мониторинг, оценка и финансово управление.

Предварителната оценка на СОПТ беше ценен източник на допълнителна експертиза, верификация и съвети за развитието на СОПТ. Тя също така подпомогна страната в процеса на прилагане на новите регламенти за Структурните фондове и Кохезионния фонд и съпътстващите ги промени. Екипът по предварителната оценка осигури вземането под внимание в процеса на подготовка на СОПТ на най-новите достижения и изисквания на реформата в Кохезионната политика, както и следването на Стратегическите насоки на Общността за периода 2007-2013 г. Заключениеята и резултатите от предварителната оценка на СОПТ бяха инкорпорирани в програмата като нейна неразделна част.

Секторна оперативна програма „Транспорт”

Секторна оперативна програма „Транспорт” се координира от дирекция „Координация на програми и проекти” в Министерството на транспорта и е част от Националната стратегическа референтна рамка, която на базата на координирана поредица от приоритети, определи стратегията за развитие на транспортния сектор за периода 2007-2013, с оглед постигането на цел „Сближаване”.

Петте Транс-европейски транспортни коридора, пресичащи територията на България, поставят допълнителни изисквания към качеството на българската транспортна мрежа с оглед на геостратегическото ѝ предимство и възможността по този начин да допринесе за функционирането на Единния европейски пазар, предоставяйки ефективни транспортни връзки и улеснявайки движението на хора и стоки, както и достъпа до други страни и пазари.

Секторна оперативна програма „Транспорт” цели да улесни развитието на петте транс-европейски транспортни коридора (IV, VII, VIII, IX и X), които преминават през територията на България, посредством дейности по:

- Рехабилитация и модернизация на специфични дялове от пътната и железопътна мрежа с оглед постигане поне на минималните стандарти на ЕС за проектиране, опериране и безопасност;
- Изграждане на нови дялове в съответствие със стандартите на ЕС;
- Обезпечаване на корабоплаването по р. Дунав и Черноморското крайбрежие;
- Повишаване на интермодалността при пътническия и товарен транспорт.

Програмата също така предвижда приоритетна ос за Техническа помощ за изпълнение на програмата.

Общата цел, идентифицирана за оперативната програма на транспортния сектор е ***развитието на устойчива транспортна система***.

За постигането ѝ са дефинирани две специфични цели:

- Интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз.
- Постигане на баланс между видовете транспорт.

Пет ***приоритетни оси*** бяха предвидени за постигане на тези цели; четири от тях се отнасят за отделни транспортни сектори:

- Развитие на железопътната инфраструктура по основните национални и Общоевропейски транспортни оси.
- Развитие на пътната инфраструктура по основните национални и Общоевропейски транспортни оси.
- Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари.
- Подобряване на морското и вътрешно-водно корабоплаване.
- Техническа помощ за изпълнение на оперативната програма.

Анализ на резултати от предишни оценки

България използва пред-присъединителните фондове за изпълнение на инфраструктурни проекти, посредством програмите ФАР и ИСПА. На този етап няма налични предходни предварителни оценки, които да бъдат включени в настоящия доклад. Всички предходни и заключителни програми ФАР бяха обект на заключителна оценка. Текуща е заключителната оценка на програмите ФАР за периода 1999-2001, приключени преди януари 2006. Информацията, получена от Националния координатор на помощта е, че няма заключителни оценки за проектите по ИСПА, тъй като до момента няма приключен проект. По отношение на междинните оценки по ФАР е установен продължителен и непрекъснат процес на междинно оценяване за всеки сектор, както и тематични доклади за програмата като цяло. EMS и ЕСОТЕС бяха независими междинни оценители, назначени от ЕК на централизирана база.

Службите на Националния координатор предприеха необходимите стъпки за откриването на търг за независима междинна оценка по ФАР, покриваща последната част от изпълнението на програмата.

Представяне на програмата

По идентифицираните приоритети, бяха формулирани *операции*, по които различните *проекти* ще бъдат разработени в бъдеще.

Тези операции покриват цялата българска мрежа, акцентирайки над транс-европейските и TINA коридорите, които са директно свързани със стратегията на ЕС.

Предоставено е кратко **описание на операциите**, представящо обосновката им и съответствието им със стратегията на ЕС и Националната стратегическа референтна рамка.

Частта от СОПТ, която анализира „Текущата ситуация на транспортния сектор в Република България” включва списък с проектите (текущи, завършени и предстоящи), които са **допълващи** за СОПТ, тъй като представляват част от гореспоменатите операции, и са финансирани по ИСПА, ФАР и програмите за транс-гранично сътрудничество. Посочени са също така източниците им на финансиране и текущия им статус.

Тази информация предлага интегрирана картина на статуса на мрежата, която е представена и на карти.

Оценка на предишни интервенции

Липсват резултати от оценки на проекти, финансирани по програмите ФАР и ИСПА. Това отнема възможността за сравнителен анализ.

Анализ на силните и слабите страни, възможностите и заплахите

Стратегията, предложена от НСРР и материализирана за транспортния сектор посредством СОПТ,

- се гради на силните страни на транспортната среда (съществуваща мрежа, географско местоположение) и
- предоставя фон за реализация на възможностите, произтичащи от разширението на Европейския съюз, както и за предоставяне на услуги на по-широк кръг от клиенти, и за най-ефикасното приложение на наличните средства от Кохезионния фонд и Структурните фондове.

Слабите страни могат да бъдат преодолені чрез ефикасна координация, мониторингови процедури за вземане на бързи решения и административни действия. Операцията „Подготовка, оценка, мониторинг & контрол на СОПТ”, финансирана по приоритетна ос „Техническа помощ” подпомага мерките в тази посока.

Основните компоненти, които биха могли да представляват заплахата за изпълнението на СОПТ са свързани с ефикасната подготовка на всяко проектно досие, което трябва да включва всички необходими проучвания (технически, проектни, на околната среда), прецизен бюджет и одобрения на Оценката на въздействието на околната среда и мерките за намаляване на вредното въздействие.

Административната рамка вече функционира, но тя трябва да действа ефективно за бъдеще. В тази връзка средства са предвидени по операциите „Повишаване на административния капацитет” и „Административно управление на СОПТ” по приоритетна ос „Техническа помощ”.

Изглежда необходимо за страната провеждането на Национално транспортно проучване, с оглед на по-доброто приоритизиране на различните проекти, не само за програмен период 2007-2013 г., но и за бъдеще. Това проучване беше включено като отделна операция в приоритетна ос „Техническа помощ” под заглавието „Общ генерален план за транспорта”.

Оценка на обосноваването на стратегията и на нейната съгласуваност

Съгласно направената оценка транспортните стратегически инициативи, които бяха включени като приоритетни оси и съответните операции в Секторна оперативна програма „Транспорт” са в съответствие с Националния план за развитие и проекта на Национална транспортна стратегия, представени в Националната стратегическа референтна рамка.

Ръководните насоки за сближаване са спазени и предложените операции отговарят на критериите за избор на проекти за финансиране по регламентите за четвъртия програмен период. Ето защо се заключава, че общата и специфичните цели са съгласувани и в съответствие с приоритетите на Европейския съюз.

Предварителната оценка беше ограничена до нивата „приоритетна ос” и „операция”.

Операциите ще бъдат подкрепени посредством проектните проучвания и оценката на въздействието на околната среда на проектите, които ще бъдат изпълнявани. Тази документация ще бъде включвана в проектните досиета.

Оценка на въздействията

Оценката на въздействията, произтичащи от изпълнението на предвидените операции по приоритетните оси, взема под внимание различните елементи, упоменати в ръководните насоки за оценка на въздействието: икономически, социални и въздействия върху околната среда.

С оглед на оценката на различните въздействия бяха дефинирани специфични количествени индикатори.

1. Индикатори за производителност – очакваните продукти от провежданата политика; постиженията са под прекия контрол на политиката и могат да бъдат директно проверени.
2. Индикатори за резултат – непосредствената цел на политиката. Специфичната цел, която трябва да бъде постигната с оглед постигането на общата цел.
3. Индикатори за въздействие – изразяват желаното крайно въздействие. Обикновено се измерват посредством общи индикатори и също така могат да бъдат повлияни от други цели.

Различните видове индикатори могат да бъдат идентифицирани, като се вземе предвид яснотата и данните, с които се разполага. Индикаторите, които бяха идентифицирани в СОПТ, се базират на Ръководните насоки на българския Национален план за развитие, подготвен от Министерството на финансите и неговите оперативни програми. За всяка от целите, обслужваща приоритети на СОПТ, бяха предложени индикатори за наблюдение и измерване на напредъка в изпълнението на програмата.

Тези индикатори са представени в глава 9 на Оперативната програма за транспортния сектор. УО прие и разработи по-нататък измененията на индикаторите, предложени при предварителната оценка, в сътрудничество с екипа, подпомагащ подготовката на СОПТ, на базата на концепцията за тяхната лесна количествена измеримост, отразяването на напредъка в изпълнението на операциите и прякото им асоцииране в тях. Индикаторите бяха установени на ниво приоритетна ос и се отнасят пряко към предложените операции.

Следната таблица представя предложените от екипа по предварителна оценка индикатори за СОПТ, които са свързани директно с операциите, предвидени по приоритетните оси и които могат да бъдат лесно измерени или изчислени за целите на мониторинга.

Предложени индикатори по приоритетна ос

	Производителност	Резултат	Въздействие
Приоритетна ос 1	<p>Дължина на железния път</p> <p>Модернизирани ж.п. релси</p> <p>Електрифицирани ж.п. релси</p>	<p>Средна скорост</p> <p>Капацитет за движение</p>	<p>Спестено време</p> <p>Спестени оперативни разходи</p>
Приоритетна ос 2	<p>Дължина на магистралите</p> <p>Дължина на модернизирани магистралаи</p> <p>Дължина на модернизирани пътища от I клас</p>	<p>Средна скорост по Транс-европейската транспортна мрежа</p>	<p>Спестено време</p> <p>Спестени оперативни разходи</p> <p>Намаляване на инцидентите</p>
Приоритетна ос 3	<p>VTMIS</p> <p>РИС</p> <p>Дължина на отсечките с „тесни места”</p>	<p>Дължина на наблюдаваните брегове</p> <p>Дължина на наблюдаваните речни дължини</p> <p>Плавателен период (%)</p> <p>Навигационен капацитет</p>	<p>Намаляване на инцидентите</p> <p>Намаляване на инцидентите</p> <p>Намаляване на закъсненията</p>

Приоритетна ос 4	Дължина на метро линии	Средна скорост на градския транспорт	Спестено време
	Брой метро станции		Хора използващи метро
	Железопътни линии за терминали	Капацитет на метро системата	Брой обработени контейнери
	Брой интермодални терминали	Капацитет за обслужване на интермодален транспорт	Брой вагони натоварени/разтоварени
	Площ предвидена за товари		
Приоритетна ос 5	Генерален план за транспорта	Усвояване на средствата за Техническа помощ	Брой хора в целевите групи на Комуникационния план
	Комуникационен план		Брой обучени хора
	% на средствата използвани за дейности за изграждане на административен капацитет		

Анализът беше базиран на някои основни допускания, касаещи очакваните резултати от изпълнението на приоритетните оси по СОПТ. За повече детайлност, в зависимост от наличните данни и индикатори за операциите, включени в приоритетите, очакваните основни ползи като спестено време и намаляване на оперативните разходи за движение на превозните средства бяха количествено измерени.

Основни годишни икономически ползи по приоритетни ос за базова година 2005

		Приоритетна ос 1	Приоритетна ос 2	Приоритетна ос 3
		Железопътен	Пътен	Градски
Пътници	хиляди	33.800	*	260
Пътнико - километри	млн	2.389	46.407	
Повишаване на средната скорост	км/ч	11,3	35 до 40	26,0
Повишаване на средната скорост	%	11%	40%	186%
Спестено време / пътническо	мин	4,1	*	14,0
Спестени				
Пътнико-часове	млн	2,3	487,8	20
Превозни средства-км	млн	-	-	5,5
Време за пътуване – пътници	млн Евро	1,57	342	12,8
Стойност на разходите	млн Евро	*	285	6,2
Спестени инциденти	млн Евро	*	*	1,15

*Не е дефиниран

Оценка на основните въздействия над околната среда

Екологичното въздействие на приоритетните интервенции бяха оценени посредством установените параметри и беше представена сбита и ясна обосновка.

Пътните и железопътни проекти, предложени за включване в СОПТ бяха разгледани по отношение на възможни потенциални екологични проблеми, които биха могли да възникнат, засягайки съществуващите защитени райони и потенциални зони от НАТУРА 2000.

Нещо повече, беше предприета Стратегическа екологична оценка в съответствие с Директива 2001/42/ЕК за оценка на ефектите върху околната среда от някои планове и програми (Директивата за Стратегическа екологична оценка). Директивата изисква екологичните власти и обществеността да бъдат консултирани в процеса на подготовка на Стратегическа екологична оценка. На екологичните власти и засегнатата общественост или на заинтересованите лица и организации от екологичните ефекти при изпълнение на програмата трябва да бъде дадена възможност да изразят преценките си. Периодът на консултации по Екологичния доклад от Стратегическата екологична оценка по СОПТ, стартира на 15 септември 2006 и приключи на 6 октомври 2006. След изтичането на този срок бяха прегледани резултатите от проведените консултации. Същността на програмата е такава че не е възможно да бъде предвидено точното местоположение, природа и въздействие на дейностите. Ето защо Стратегическата екологична оценка не оценява точните въздействия над околната среда от програмата, а по-скоро предлага индикация на това въздействие и предлага начини за ограничаване на негативното въздействие.

За да се гарантира, че всяко действие и инициатива, изпълнявани в рамките на СОПТ са устойчиви и осигуряват желаните екологични ползи, Стратегическата екологична оценка идентифицира потенциални екологични въздействия, които биха могли да възникнат в резултат на изпълнението на специфични дейности и предложи разнообразни стратегии и мерки за намаляване на вредното въздействие, които биха могли да бъдат използвани за минимизиране на негативните въздействия на тези действия.

Оценка на основните, важни социални въздействия

Социалните въздействия бяха разгледани не за всяка приоритетна ос по отделно, а за общото изпълнение на програмата.

Инфраструктурното развитие има много положителен ефект върху социално-икономическите условия на населението, тъй като подпомага развитието и качеството на живот едновременно на местно и национално ниво. Така първите три приоритетни оси (железопътна, пътна и интермодална) ще подпомогнат достъпността между различните области.

По отношение на въпроса за равенство между половете, предложените големи проекти по всички приоритетни оси на СОПТ, не създават никакъв дискриминационен аспект и не засягат равенството между половете.

По отношение на заетостта по време на периода на строителство, ще бъдат създадени нови работни места.

Най-общо се очаква положителен ефект от инвестицията в транспортна инфраструктура по отношение на заетостта и човешките ресурси в други сектори.

Оценка на предложените системи за изпълнение

Целта на това проучване беше оценката на достатъчността на Мониторинговите системи с оглед подпомагане на органите, отговорни за проектното планиране и вземането на решения, за идентифициране и определяне на необходимите подобрения, на база на предишен опит, за проучване на прозрачността и конкурентността на предвидената процедура, както и на критериите за избор на проекти, с оглед на успешното постигане на целите на програмата и на ефективността на разходите, както и за да се предложат на Комитета за наблюдение някои процедури и критерии за избор на проекти.

Управляващият орган, отговорен за управлението и изпълнението на СОПТ ефикасно, ефективно и коректно, ще участва в процеса заедно с шестте бенефициента по програмата, а именно: Фонд републиканска пътна инфраструктура, Изпълнителна агенция „Морска администрация“, Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“, Национална компания „Пристанищна инфраструктура“, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ към Министерството на транспорта и Софийска община. Създаването на Междинни звена не се счита за необходимо.

Други органи, участващи в изпълнението на СОПТ, са Централното координационна звено, Комитета за наблюдение на НСРР, Одитиращия орган и Сертифициращия орган.

Необходимите изисквания за успешното изпълнение на проектите са:

- Модерна организационна структура, адаптирана към нуждите на проекта;
- Количествено и качествено осъвременяване на супервизията над проекта;
- Използване на напредничави методи за управление и мониторинг на проекти (едновременно за време и разходи);
- Разработване на информационна система за всички операции;
- Установяване на Система за гарантиране на качеството (ISO 9001);
- Установяване на гъвкави правила за провеждане на проучвания и изграждане на проекти, напълно хармонизирани с Европейската правна рамка;
- Установяване на прототипи за проектиране, проучвания и технически задания;
- Бюджетно прогнозиране на проекти, базирани на акуратна информация за разходи и време от близкото минало;
- Установяване на екологична политика с оглед на минимизиране на негативните ефекти върху околната среда при изпълнение на проектите и когато е възможно опазване и подобряване на околната среда;
- Ефикасно използване на консултантски експертизи и трансфер на знания към персонала;
- Коопериране и координиране на всички участващи страни.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ПРЕПОРЪКИ

По време на изпълнението на проект „Предварителна оценка на Секторна оперативна програма „Транспорт“ към Българския национален план за развитие 2007-2013“ успоредно беше изпълняван и проект „Техническа помощ за подготовка на Секторна оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013“. При реализацията на двата проекта беше използван интерактивен подход.

СОП „Транспорт“ съответства на стратегическия приоритет за развитие на инфраструктурата. СОПТ дава началото на стратегия за устойчиво развитие на българската

транспортна система, като се използва цялостен подбор от приоритети, които са в съзвучие с целите на Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие.

Всеки от определените приоритети включва дейности, по които ще бъдат изпълнявани отделни проекти. Тези дейности покриват цялата транспортна мрежа на територията на Република България, като разграничават трансевропейските коридори и тези по ТІНА, които са пряко свързани с европейската стратегия. Осигурено е кратко описание на дейностите, като е представена тяхната обосновка и връзката им с европейските приоритети и Националната стратегическа референтна рамка. Частта от СОПТ, която анализира „настоящата ситуация на транспортния сектор в Република България”, включва списък на проектите (текущи, изпълнени и бъдещи), които са допълващи към СОПТ, защото представляват част от дейностите цитирани по-горе и са финансирани по ИСПА, ФАР или програмата за трансгранично сътрудничество. Показани са източниците на финансиране и статуса им на изпълнение. Това осигурява цялостна картина на състоянието на транспортната мрежа, което е показано на приложени карти. Липсват резултати от оценяването на проекти, които са финансирани по ФАР или ИСПА. Това не позволява правенето на съпоставка.

Стратегията, предложена в Националната стратегическа референтна рамка и заложена в СОПТ, залага на силните страни на транспортната мрежа и осигурява условия за използване на възможностите, които произтичат от разширението на Европейския съюз, за да бъдат осигурени транспортни услуги за по-широк кръг клиенти и за да се използват най-добре наличните средства по Структурните и Кохезионния фонд. Слабостите могат да се неутрализират чрез ефикасна координация, процедури по наблюдение и бързо взимане на решение и административни действия. Дейността „Подготовка, оценяване, наблюдение и контрол на СОПТ”, финансирана по Приоритетна ос „Техническа помощ” ще допринесе за това. Основните компоненти, които могат да представляват заплахата за изпълнението на СОПТ са свързани с ефикасната подготовка на всяко проектно досие, което трябва да включва всички проучвания, които се изискват (техническо, проектно, проучване за ефекта върху околната среда), точен бюджет и одобрение на Оценката за въздействие върху околната среда и предложените мерки за намаляване на негативните ефекти. Предвидени са средства по операции „Повишаване на административния капацитет” и „Административно управление на СОПТ” по приоритетна ос „Техническа помощ”, с оглед на повишаване на административния капацитет.

Провеждането на Национално транспортно изследване изглежда необходимо за страната, за да се приоритизират по-добре транспортните проекти, не само за програмния период 2007 – 2013, но и в бъдеще. Това изследване е включено като независима дейност в Приоритетна ос „Техническа помощ” под името „Общ генерален транспортен план”.

Транспортните стратегически инициативи, включени като приоритетни оси и съответните дейности в СОПТ отговарят на Национално план за развитие и адаптираната Национална транспортна стратегия, в съответствие с Националната стратегическа референтна рамка. Препоръките по отношение на съгласуваността са взети предвид и предложените дейности отговарят на критериите за финансиране по правилата за 4 годишния програмен период. Заключение е, че общите цели и дейности са в съответствие с приоритетите на Европейския съюз.

На този етап предварителната оценка е ограничена до качествените „Приоритетни оси” и ниво „Операции”. Операциите трябва да бъдат допълнени с проектни проучвания и оценка за влияние върху околната среда на проектите които ще бъдат финансирани. Няма нужда тази документация да влиза в текста на СОПТ, но трябва да бъде готова за включване в проектната документация.

Трябва да се работи по индикаторите за изпълнение. Индикаторите за постижение, резултати и въздействие трябва да се изчислят за 2013, за всеки приоритет. Това ще позволи наблюдението и текущото оценяване на изпълнението на програмата.

От опита по изпълнение на други оперативни програми в минали програмни периоди, най-важните изисквания за успешното изпълнение на проектите, включват добре организиран надзор на проектите като се използват съвременни методи за управление на проекти и наблюдение (по отношение на времеви рамки и цени), обикновено с интегрирана информационна система. Въвеждането на Система за управление на качеството (ISO 9001) е също много критичен фактор, както и установяването на гъвкави правила за провеждането на изследвания и подготовката на проекти, както и пълна хармонизация с европейската правна рамка и изготвянето на модели за проектиране, проучване и проектно задание. Успехът на програмата е базиран също така на сътрудничество и координация между всички участници, както и на ефективно използване на услугите на консултанти и трансфер на знания към служителите а местно ниво.

Като се вземе предвид настоящата и бъдеща система за изпълнение, механизмите за програмиране, управление и наблюдение, които ще се включат системата за управление на СОПТ, трябва да дефинират ясно ролите и отговорностите между участниците, децентрализацията на управлението и наблюдението на програмата, увеличаване на общественото участие, измерване на постигнатите резултати и стриктно наблюдение, основано на целеви индикатори, както и стриктен финансов контрол.

Трябва да бъде предоставена допълнителна информация за организационната структура на Управляващия орган и процедурите, които трябва да следват бенефициентите. Би било полезно включването на организационна схема, представяща всички участващи органи и отношенията между тях, както и с други органи, извън Министерството на транспорта, като се постави ударение на отношенията между Управляващия орган и Бенефициентите. Тази организационна схема може да помогне за идентифициране на необходимото законодателно или институционално изменение, за да бъде постигнат ефективен механизъм за наблюдение.

Накрая, но не на последно място, беше идентифицирана връзката с проекти, свързани с транспорта и финансирани по други Оперативни програми. Процентът на средствата за техническа помощ беше увеличен. Препоръката на оценителите по отношение на тази приоритетна ос беше да се увеличи бюджета на 4%. Обхвата на дейностите по приоритетна ос „Техническа помощ” напълно съответства на препоръките на оценителите и след предварително изчисляване на тези дейности, Управляващият орган реши да отдели 3,29 % (65,95 млн. Евро) за приоритетна ос „Техническа помощ”.

Докладът за екологична оценка беше част от крайния доклад за предварителна оценка на СОПТ по проект „Предварителна оценка на Секторна оперативна програма „Транспорт” към Българския национален план за развитие 2007-2013”. При реализацията на Стратегическата екологична оценка на бяха спазени всички изисквани процедури в съответствие с установените в Директивата за СЕО и транспонирани в българското законодателство изисквания. В резултат от публичните консултации не бяха получени мотивирани възражения, съответстващи на законодателството.

При изпълнението на Стратегическата екологична оценка продължителността на публичните консултации беше 21 дни.

Публичните консултации бяха проведени:

1. В рамките на работната група (РГ) поради широкото представителство, осигурено в РГ и доброто познаване на дейностите по СОПТ от членовете ѝ.
2. Публичен достъп до документацията беше осигурен посредством Интернет страницата на Министерството на транспорта.

3. Беше осигурен свободен достъп до Доклада от екологичната оценка в сградата на Министерството на транспорта. (Информацията къде може да се намери доклада беше поставена на информационното табло на министерството).

Следните документи бяха публикувани на Интернет страницата:

- Доклада от екологичната оценка;
- СОПТ;
- Екологични въпросници.

С оглед на това да се отрази становището на Работната група, членовете ѝ бяха поканени на официална среща, за да изразят виждането си за екологичното въздействие на СОПТ, като попълнят Матрица за екологична оценка за Стратегическа екологична оценка на СОПТ.

Становищата на членовете на Работната група и на Обществеността, изразени по време на консултациите бяха инкорпорирани във финалния вариант на Доклада за екологична оценка.

В резултат от публичните консултации не бяха получени мотивирани възражения, съответстващи на законодателството.

Ще бъде поставен акцент на спазването на изискванията за Оценка на въздействието на околната среда за всеки отделен проект.

Резултатите от Стратегическата екологична оценка са в съответствие с приоритетните оси на СОПТ. Те не водят до промени в приоритетните оси на СОПТ.

Екологичният доклад осигурява Екологичната оценка за въздействие на приоритетните дейности, заложи в Секторна оперативна програма „Транспорт”. Целта на този доклад е да документира екологичните оценки и политиките и стратегиите, които са очертани в СОПТ и начина, по който процеса на ЕО е бил извършен.

Оценката на Секторна оперативна програма „Транспорт” показва, че политиките и стратегиите, които ще бъдат развивани са в подкрепа на целите на ЕО за подобряване качеството на въздуха, редуциране на задръстванията и подобряване качеството на живот.

СОПТ ще допринесе към развитието на устойчива транспортна инфраструктура като насърчава използването и нарастването на дела на обществения транспорт, което е очакван резултат в повечето социални общности. Като резултат ще подобри достъпа до основни услуги и здравна помощ.

Екологичните аспекти бяха взети под внимание при разработването на СОПТ. Методологията за оценка и приоритизация на проектите беше изготвена от експертна работна група на базата на мулти-критериен анализ, включващ и екологичен критерий. Проектите бяха оценени посредством критерии с различна тежест, като екологичния имаше 20 % тежест.

Интегрираният подход към използването на земята и транспортното планиране трябва да бъде поощрявано чрез СОПТ, заедно с дейностите, целящи подобряване на инфраструктурата, борба със задръстванията, за да се изгради образ на РБългария, като привлекателно място за инвестиране и живот. Чрез успешно реализиране на стратегиите, представени в СОПТ се очаква РБългария да реализира своите амбиции за икономически растеж и устойчиво развитие.

Някои определени потенциално негативни ефекти бяха подчертани. Те са свързани с инфраструктурни строителни дейности.

Стратегическо пътно планиране и оценка на потенциалния ефект на инфраструктурните схеми ще се изисква, за да гарантира ефекта от намаляване на задръстването, подобряване качество на въздуха, подобряване на достъпа, като по този начин ще се минимизира негативния ефект, свързан с природната и историческа среда. За да се осигури минимизиране на негативните ефекти за околната среда, строителните дейности трябва да се разглежда и изпълнява в рамките на предварително определени схеми.

Особено препоръчително е в мерките на приоритетната ос „Техническа помощ” да бъде включен екологичен мониторинг на програмата.

Специфичните действия по приоритетната ос „Техническа помощ” включват:

- Изготвяне на Генерален екологичен план за наблюдение
- Наблюдение на екологично изпълнение в железопътния сектор
- Наблюдение на екологично изпълнение в пътния сектор
- Наблюдение на екологично изпълнение в морския и вътрешно-воден транспорт
- Наблюдение на екологично изпълнение в интермодалния сектор
- Екологично наблюдение и изпълнение – информация и публичност

Периодът на консултации за Стратегическата екологична оценка на СОПТ стартира на 15 септември 2006 и продължи до 6 октомври 2006. Представянето на Екологичния доклад пред Работната група за изготвяне на СОПТ беше проведено на 28 септември 2006 и беше последвано от дискусия. След периода на консултации бяха прегледани отговорите от Стратегическата екологична оценка. В светлината на тези коментари Екологичния доклад беше изменен и окончателния вариант беше публикуван на 12 октомври 2006.

На края всички препоръки, получени от оценителите по време на предварителната оценка, след всяка от петте им мисии бяха инкорпорирани в СОПТ с подкрепата на консултантите по гореспоменатия проект за Техническа помощ.

СОПТ е в съответствие с всички препоръки от предварителната оценка с изключение на препоръката за бюджета по приоритетна ос «Техническа помощ», която беше частично приета.

СПИСЪК С ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. АНАЛИТИЧНА И ГРАФИЧНА ИНФОРМАЦИЯ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. АБРИВИАТУРА

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. КАРТИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ И ПЪТНИТЕ ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. МЕТОДОЛОГИЯ ЗА ПРИОРИТИЗИРАНЕ НА ПРОЕКТИТЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ИНДИКАТИВЕН СПИСЪК НА ПРОЕКТИТЕ НА СЕКТОРНАТА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНПОСРТ 2007-2013

ПРИЛОЖЕНИЕ 7. СТАНОВИЩЕ ПО ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА НА СЕКТОРНАТА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНПОСРТ 2007-2013

ПРИЛОЖЕНИЕ 8. ПРОЕКТИ ЗА ТРАНС-ГРАНИЧНО СЪТРУДНИЧЕСТВО ПО ПРОГРАМА ФАР

ПРИЛОЖЕНИЕ 9. ИНДИКАТОРИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ПРОЕКТИТЕ НА СЕКТОРНАТА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНПОСРТ 2007-2013

ПРИЛОЖЕНИЕ 10. СПИСЪК НА ЧЛЕНОВЕТЕ НА РАБОТНАТА ГРУПА ЗА ПОДГОТОВКА НА СЕКТОРНА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ 2007-2013

ПРИЛОЖЕНИЕ 11. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОВЕДЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ ПРИ ПОДГОТОВКАТА НА ДОКЛАДА ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА НА СЕКТОРНА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ” 2007-2013