

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА



СЕКТОРНА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ
за периода 2007-2013 г.



СОФИЯ, ДЕКЕНВРИ 2005

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРЕДГОВОР

I – СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ В МОМЕНТА

ВЪВЕДЕНИЕ

1. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

- 1.1. Инфраструктура
- 1.2. Пътнически транспорт
- 1.3. Товарен транспорт
- 1.4. Сигурност и безопасност в транспорта
- 1.5. Опазване на околната среда
- 1.6. Оператори
- 1.7. Крайна оценка за моментното състояние на железопътната инфраструктура и железопътния транспорт
- 1.8. Тенденции за развитието на железопътната инфраструктура и железопътния транспорт за периода 2005 – 2006 г.

2. СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

- 2.1 Инфраструктура
- 2.2 Пътнически транспорт
 - 2.2.1 Вътрешен пътнически транспорт
 - 2.2.2 Международен пътнически транспорт
- 2.3 Товарен транспорт
 - 2.3.1 Вътрешен товарен транспорт
 - 2.3.2 Международен товарен транспорт
 - 2.3.3 Транзитен транспорт
- 2.4 Сигурност и безопасност в транспорта
- 2.5 Опазване на околната среда
- 2.6 Оператори
- 2.7 Крайна оценка за моментното състояние на сухопътната инфраструктура и сухопътния транспорт
- 2.8 Тенденции за развитието на сухопътната инфраструктура и сухопътния транспорт за периода 2005 – 2006 г.

3. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

- 3.1 Инфраструктура
 - 3.1.1 Пристанищна инфраструктура
 - 3.1.2 Търговски флот
- 3.2 Услуги предлагани на пътниците
- 3.3 Обработка на товари
- 3.4 Сигурност и безопасност в транспорта
- 3.5 Опазване на околната среда
- 3.6 Оператори
- 3.7 Крайна оценка за моментното състояние на инфраструктурата на националните пристанища и морския транспорт
- 3.8 Тенденции за развитието на пристанищната инфраструктура и морския транспорт за периода 2005 – 2006 г.

4. РЕЧЕН ТРАНСПОРТ

4.1 Инфраструктура

4.1.1 Пристанищна инфраструктура

4.1.2 Речен флот

4.2 Услуги предлагани на пътниците

4.3 Обработка на товари

4.4 Сигурност и безопасност в транспорта

4.5 Опазване на околната среда

4.6 Оператори

4.7 Крайна оценка за моментното състояние на инфраструктурата на националните пристанища и речния транспорт

4.8 Тенденции за развитието на пристанищната инфраструктура и речния транспорт за периода 2005 – 2006 г.

5. ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

5.1 Инфраструктура

5.1.1 Обществени летища

5.1.2. Летища

5.1.3 Центрове за ръководство на въздушното движение

5.2 Пътнически транспорт

5.3 Товарен транспорт

5.4 Сигурност и безопасност в транспорта

5.5 Опазване на околната среда

5.6 Оператори

5.7 Крайна оценка за моментното състояние на инфраструктурата на летищата и въздушния транспорт

5.8 Тенденции за развитието на инфраструктура на летищата и въздушния транспорт за периода 2005 – 2006 г.

6. МУЛТИ-МОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

7. АНАЛИЗ НА СИЛНИТЕ, СЛАБИТЕ СТРАНИ, ВЪЗМОЖНОСТИТЕ И ПОТЕНЦИАЛНИТЕ ЗАПЛАХИ

II – СТРАТЕГИЯ

III – ОБЩА ЦЕЛ, СПЕЦИФИЧНИ ЦЕЛИ, ОПЕРАТИВНИ ПРИОРИТЕТИ

8. ОБЩИ И СПЕЦИФИЧНИ ЦЕЛИ

9. ОПЕРАТИВНИ ПРИОРИТЕТИ

10. СЪГЛАСУВАНЕ/ СЪОТВЕТСТВИЕ С ПОЛИТИКИТЕ НА ЕС

10.1. Съответствие с транспортната политика на ЕС

10.2. Конкурентна политика и държавни помощи

10.3. Обществени поръчки

10.4. Опазване на околната среда и устойчиво развитие

10.5. Равни възможности

10.6. Прилагане на принципа за партньорство

10.7. Лисабонска стратегия

11. ИНДИКАТОРИ ЗА ПРОГРАМАТА

12. ФИНАНСОВ ПЛАН ЗА СОПТ

12.1. Източници на финансиране

12.2. Финансово участие от фондовете на ЕС и национално съфинансиране за периода 2007 – 2013 г.

12.2. Разпределение на фондовете на ЕС и националното съфинансиране по приоритети за периода 2007 – 2013 г.

12.3. Финансов план за СОПТ по години и приоритети в цени към момента (млн. евро)

13. ГОЛЕМИ ПРОЕКТИ

13.1. Индикативен списък на големите проекти

13.2. Приоритети в проектите

13.3. Управление на големите проекти

IV – ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СОПТ

14. ИНСТИТУЦИИ ВКЛЮЧЕНИ В ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОГРАМАТА

14.1. Управляващ орган на СОПТ

14.2. Междинни звена на СОПТ

15. ФИНАНСОВО УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛ

16. МОНИТОРИНГ

16.1. Комитет за наблюдение

17. ОЦЕНКА

18. КОМУНИКАЦИОНЕН ПЛАН

18.1. Цели на комуникационния план

18.2. Задължения на Управляващия орган

18.2.1. Информация за потенциалните бенефициенти

18.2.2. Информация за бенефициентите

18.2.3. Информация за обществото

18.3. Източници за представяне и запознаване със СОПТ

18.3.1. Медии

18.3.2. Интернет страница на Управляващия орган

18.3.3. Интернет страница на Междинните звена

18.3.4. Електронни вестници

18.3.5. Информационни събития

18.3.6. Информационни материали

18.4. Мониторинг и оценка на комуникационния план

18.5. Управление и изпълнение на комуникационния план

V. СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 **АНАЛИТИЧНА И ГРАФИЧНА ИНФОРМАЦИЯ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ**

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 **ИНСТИТУЦИОНАЛНИ РАМКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 **СЪКРАЩЕНИЯ**

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 **ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ**

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 **КАРТИ**

ПРЕДГОВОР

В съответствие с Проекто - Регламент на Съвета на Европейския Съюз СОМ(2004) 492/14.07.2004, за общите условия на Европейския Фонд за Регионално Развитие, Европейския Социален Фонд и Кохезионния Фонд, Секторната оперативна програма Транспорт 2007-2013 г. е част от Националната Стратегическа Референтна Рамка, която определя стратегията за развитие на страната за периода 2007-2013 г., на базата на съгласувана последователност от приоритети за постигане на целта “Сближаване”. Секторната Оперативна Програма Транспорт (СОПТ) се финансира от Кохезионния и Европейския Фонд за Регионално Развитие.

Секторната оперативна програма Транспорт е разработена в изпълнение на:

- Постановление на МС №171/02.08.2002 г., изм. с Постановление на МС №12/19.01.2004 г. за създаване на Координационен съвет по Националния план за развитие и за координация на процеса на подготовка на програмните документи за участие на Република България в Структурните Фондове и Кохезионния Фонд на Европейския Съюз;
- Проекто - Регламент на Съвета на ЕС СОМ(2004)492/14.07.2004, определящ общите условия на Европейския Регионален Фонд, Европейския Социален Фонд и Кохезионния Фонд;
- Глава 21 “Регионална политика и координация на структурните инструменти”;

Подготовка и изработване на Секторната оперативна програма Транспорт:

Разработването на СОПТ стартира през месец октомври, 2004 г., на основата на принципа за партньорство между ключовите министерства, не-правителствените организации, социално-икономическите партньори, академичните кръгове, регионалните и местни власти, включени в работна група, назначена със Заповед на Министъра на транспорта и съобщенията. Координацията по изготвянето на СОПТ и нейната съгласуваност с останалите оперативни програми, националната и европейска транспортна политики е осъществена от Дирекция “Координация на програми и проекти” – Управляващ орган на СОПТ и в тясно сътрудничество с Агенцията за икономически анализи и прогнози – Секретариат на Националния план за развитие. Отделните части и компоненти на програмата са изготвени, дискутирани и съгласувани от членовете на работната група. СОПТ е разработена на български език и преведена впоследствие на английски език.

Основни документи, използвани в процеса на изработване на Секторната оперативната програма Транспорт:

- Стратегия за развитие на националната транспортна система на Република България до 2015 г.;
- Стратегия за развитие на речния и морски транспорт и пристанища до присъединяването на Република България към ЕС;
- Стратегия за развитието на гражданското въздухоплаване на Република България до 2015 г.;
- Национална ИСПА Стратегия – сектор Транспорт;
- Бяла книга: “Транспортна политика на ЕС до 2010 г. – време за решения”;
- Национална стратегия за околна среда 2000-2006 г.;
- Национален план за биоразнообразието 1999-2004 г.

НАСТОЯЩО СЪСТОЯНИЕ НА СЕКТОР ТРАНСПОРТ

ВЪВЕДЕНИЕ

Ключов елемент при вземането на решения и определянето на правилната политика за интегриране на републиканската транспортна система към тази на страните от Европейския съюз е обективния анализ на гео-стратегическото, социалното и икономическо значение на транспорта за развитието и прогреса на страната.

В гео-стратегически план благоприятното географско разположение на Република България осигурява големи възможности за превръщането ѝ в транспортен мост между страните от Западна и Централна Европа; от Близкия Изток, Западна и Средна Азия, както и по направлението “север – юг”.

През България може да се осъществява удобен и бърз достъп до Черноморския регион. Територията на страната се пресича от пет транс-Европейски транспортни коридори – IV, VII, VIII, IX, и X, което поставя допълнителни изисквания към качеството и темповете на развитие на транспортната мрежа на Република България, така че да бъде оползотворено гео-стратегическото предимство на страната и едновременно с това да се допринесе за подобряване функционирането на единния европейски пазар чрез осигуряване на ефективни транспортни връзки през България, които да улеснят

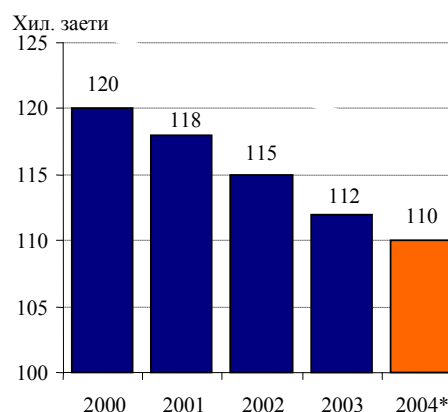
придвижването на хора и стоки и достъпът им до други страни и пазари.

Общоевропейски транспортни коридори



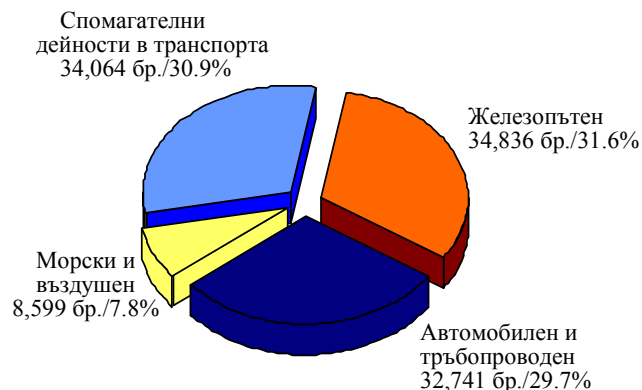
Социалната роля на сектора се измерва с осигуряваната заетост на пазара на труда.

Транспортният сектор осигурява заетост на 112,000 души към края на 2003 г. Броят на наетите лица по трудово и служебно правоотношение в отрасъла плавно намалява (с около 3.5-4.0% средногодишно след 1998 г.) в резултат от оптимизацията на дейността и навлизането на частни фирми в сектора.



Към края на 2003 г. делът на наетите в частния транспортен сектор вече достига около 42% (при 20% през 1998 г.). Въпреки това, обаче, този дял остава значително под средния за частния сектор в страната – 62.2% от всички наети лица за 2003 г. За 2004 г. общият брой на заетите в сектор “Транспорт” се очаква да възлезе на 110,240 души.

Заетостта е сравнително равномерно разпределена между железопътен транспорт, автомобилен и тръбопроводен транспорт и спомагателните дейности в транспорта. Спад на наетите лица бележат основно железопътният и въздушният транспорт.



В хода на нарастване на посещенията на страната от многобройните туристи от Западна и Централна Европа и съседните държави; на пътуванията на български граждани в чужбина; на транзитните пътнически пътувания, по-добре развитата и модерна транспортна система ще допринесе за улесняване движението на хората, ще намали разходите на гражданите и фирмите-оператори, ще повиши комфорта на пътниците и ще допринесе за опазване на околната среда на европейския континент.

Транспортът е ключов фактор за *конкурентноспособността на икономиката*. Той е особено важен за търговския стокообмен между страните, както и за развитието на туризма.

Външната търговия на България през последните години е ориентирана основно към европейските страни. Основната тенденция през последните пет години е траен ръст на външнотърговския стокообмен в стойностно изражение. В следствие на увеличеното вътрешно търсене и все още колебливото външно търсене, вносът расте по-бързо от износа, което води до растящ дефицит на търговското салдо на страната (към края на 2003 г. той се оценява на 12.4% от БВП). В натурално изражение в балансът към края на 2003 г. е разпределен както следва: 40.1% -износ и 59.9% - внос. В количествено отношение при вноса доминиращо е направлението от изток-североизток, т.е. Русия и Украйна основно, с относително постоянен дял от около 49% от общия внос. Вносът от страните от ЕС (15+10) на запад и север от България е около 13.5% с тенденция за постепенен растеж в порядъка от около 0.5 до 1% годишно. Делът на страните извън европейския континент е около 19 %, с тенденция на спад.

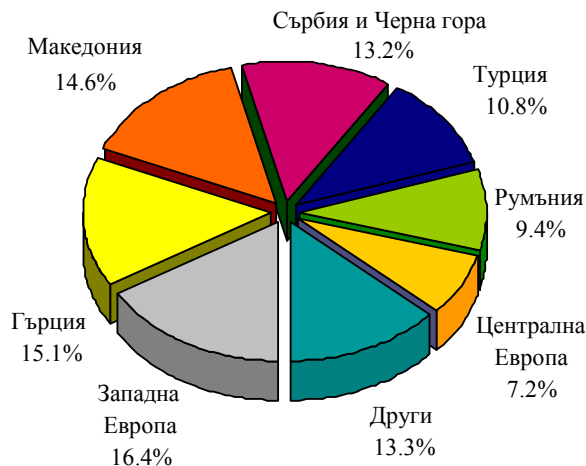
При износа, макар и не толкова убедително, доминира западното направление с 34% и тенденция за нарастване.

Транзитните товарни потоци в периода след 2000 г. през страната възлизат на 5 - 6 млн. т., като през пристанищата се осъществява около 5% от транзита, по железница – между 5 и 10%, а традиционно най-висок е делът на автомобилния транспорт, около 85-90%. Транзитните потоци, които преминават през територията на Република България, основно пристигат и са предназначени от и за Турция, Германия, Румъния и Гърция.

Основната цел на пътуванията на чуждестранни граждани в страната е туризмът, като броят на туристите нараства от 2.0 млн. през 1998 г. на 3.5

Конфигурация по страни през 2004 г. млн. през 2003 г. и достига 56.6% от всички пътувания. През 2003 г. най-голям е делът на посетителите от страните от Западна Европа (28.1%).

Над 75% от гражданите от Западна и Централна Европа пътуват до България с въздушен транспорт, а автомобилният е предпочитан от гражданите на съседните държави.



Налице е трайна тенденция и за увеличаване дела на транспорта при реализирането на Брутната добавена стойност в икономиката: от 6.08% през 1998 г. до 7.47% през 2002 г. и съответно 7.39% през 2003 г. като се очаква през 2004 г. този дял да възлезе на 7.56%. Създадената БДС в транспорта през 2003 г. възлиза на 2.23 млрд. лв. (за 2004 г. – 2.36 млрд. лв.).

Във връзка с подготовката за членство на Република България в Европейския съюз и интегрирането на транспортните системи на всички страни от общността, са положени огромни усилия за въвеждане и утвърждаване на европейските стандарти за модерен, еколого-съобразен и сигурен транспорт; предприети са интензивни действия за хармонизиране на българското законодателство с европейското; създадени са условия за смяна на собствеността в транспортния сектор и за навлизане на голям брой частни компании на пазара на транспортни услуги, което да повиши качеството на предлаганите услуги на базата на изградените конкурентни отношения.

Не-пълно развитият капацитет на транспортната система; влошените технически и оперативни характеристики на инфраструктурата и ниския пазарен дял на българската железница са основните препятствия, пред което е изправена транспортната индустрия на страната в процеса на заемане на добри позиции на европейския пазар като реален и конкурентноспособен партньор на страните от Европейския съюз.

Транспортната политика не е инструмент, способен да върши чудеса, но в много отношения качеството на живот на хората зависи от добрата подготовка и успешната реализация. Опитът показва, че най-добра или идеална транспортна политика на практика не съществува, но има редица примери за успешно прилагане на отделни мерки. За целта е необходимо установяването на механизми, осигуряващи ценова ефективност на транспорта, опазване на околната среда, безопасност на движението и защита правата на потребителите на транспортни услуги.



ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Намаляването на пазарния дял на железницата в последните десет години, тежкото финансово състояние и ниската приспособимост към търговските предизвикателства на конкуренцията на пазара, наложиха създаването на нова законово-нормативна уредба. Приетото ново законодателство отговаря на изискванията на Европейските регламенти и директиви, въвежда либерализирани правила за развитие и експлоатация. С него се премахва монопола върху превозите на пътници и товари, а железопътната инфраструктура остава публична държавна собственост и се стопанисва от държавно предприятие.

В съответствие с разпоредбите на Закона за железопътния транспорт, приет през 2000 г., през 2001 г. и 2002 г. се създаде Изпълнителна агенция “Железопътна администрация”, а Национална компания “Български Държавни Железници” беше разделена на Национална Компания “Железопътна Инфраструктура” (управление и стопанисване на железопътната инфраструктура) и Български Държавни Железници ЕАД (железопътен превозвач). Основният предмет на дейностите съответно на ИА “ЖА”, НК “ЖИ” и “БДЖ”- ЕАД са описани в Приложение №2; Част 1.

1.1. Инфраструктура

Железопътната инфраструктура на територията на Република България е с обща дължина 4 316 км. На 1000 км² от общата площ на страната се падат по 39 км железопътна линия. Имайки предвид планинския релеф, би могло да се заключи, че България има сравнително висока гъстотата на построените ж.п. линии в сравнение със страните от Източна Европа (Приложение №1; Графика №1). Както се вижда от графиката най-висока гъстота на ж.п. мрежа от тях има Унгария и Чехия, България е на 6 място. В сравнение със страните от ЕС имаме по-развита гъстота на железопътната мрежа от Испания, Португалия и Швеция (Приложение №1; Графика №2).

От общата разгъната дължина електрифицираните ж.п. линии са 4 882 км, което представлява 67% от общата дължина на железопътната мрежа. В сравнение със страните от Източна Европа, България е на второ място след Босна и Херцеговина, като превъзхожда по електрификация железниците на някои от страните от ЕС (Приложение №1; Графики №№ 3 и 4).

В сравнение с голяма част от европейските страни, обаче състоянието на железопътната инфраструктура е много по-лошо от гледна точка на оперативните характеристики. Значителна част от железопътните линии в страната са строени преди повече от 50 години с геометрични параметри, долно строене и съоръжения за скорости до 100 км/час; основна част от осигурителната, телекомуникационната техника и електроснабдяването е въведена в експлоатация в периода 1965-1985 г., а отделените средства след 1990 г. за поддържане, подмяна и модернизация са минимални. Съществуват ограничения на скоростта по почти $\frac{3}{4}$ от железопътната мрежа; няма ж.п. линии и съоръжения за скорост 160 км/час, докато в страните от Европейския съюз в края на 2002 г. новопостроените високоскоростни линии са с дължина 3 800 км, като се очаква да нарастват с по 300 км годишно и през 2010 г. да бъдат в експлоатация общо около 6 000 км нови високоскоростни линии.

Провежданата досега политика е насочена към подновяване и/или ремонтиране на отделни отсечки, което не променя като цяло превозната способност на българската железница. От железопътната мрежа през последните десет години са подновени едва 806 км или 18.6% от общата им дължина и е извършен среден ремонт на 790 км главни ж.п. линии и само на 41 км второстепенни линии, което е изключително недостатъчно за привеждането на железопътната инфраструктура към европейските стандарти.

Железопътната мрежа на България е недостатъчно свързана с железопътните мрежи на съседните държави: Турция, Гърция, Сърбия и Черна гора, Румъния; все още България няма железопътна връзка с Република Македония, което силно ограничава

възможностите за развитие на търговските отношения между съседните страни и особено на граничните региони.

В същото време развитието на транспортния пазар поставя завишени изисквания към железопътната инфраструктура, тъй като железопътната мрежа на Република България е част от Европейските транспортни коридори - IV, VII, VIII, IX и X, което допълнително изисква нейните параметри да отговарят на приетите общоевропейски.

Бъдещото **развитие на железопътната инфраструктура** е насочено към разширяване пазарните позиции на НК "ЖИ"; възстановяване, подобряване и увеличаване технико-експлоатационните параметри на железния път, контактната мрежа, съобщителната и осигурителна техника преди всичко по линиите принадлежащи на трансграничните транспортни коридори.

1.2. Пътнически транспорт

През последните 13 години пътническите превози с българската железница спадат близо 3 пъти, което се дължи от една страна на намаляване броя на населението и работната сила, намалената мобилност и платежоспособност на населението и от друга на увеличаване броя на частните автомобили и занижената атрактивност на железопътния превоз (Приложение №1; Таблица №2). Намалението на превозените пътници води към намаляване броя на пътническите влакове. В сравнение с 1990 г. броят на пътническите влакове е намалял с 41 %.

По показател реализирани пътничкилометри за 2003 г., в сравнение със страните от Източна Европа, България е със сравнително по добри резултати от железниците в региона. С най-високо реализиран обем превози са железниците на Полша и Румъния, но те са значително по-ниски от извършените пътничкилометри по железопътна мрежа на Франция, Италия, Германия и Испания, където пътническото движение преобладава пред товарното (Приложение №1; Графика №5).

Анализът показва, че в сегмента на междуградските и международни превози има добър потенциал за нарастване, който зависи до голяма степен от подобренията по железопътната мрежа. Съчетанието с по-добри и по-ефективни услуги, които да се предложат от железопътния оператор би могло да върне съществена част от пътниците, тъй като настоящото ниво на услугите, предоставяни от "БДЖ" ЕАД не отговаря на изискването по отношение на честота и времепътуване.

Развитието на пътническия транспорт в България е насочено към повишаване на ефективността на предлагания продукт: максимална адаптация към потребностите на клиента; развитие на превозите с международните влакове изцяло на търговска основа и в сътрудничество с Европейските железопътни превозвачи; създаване на възможности за участието на заинтересовани организации, предприятия, в това число и алтернативен транспорт - превози с автобуси, собственост на "БДЖ" ЕАД; постепенно преминаване от сегашното състояние (голям брой спирания, ниски скорости, занижено качество и комфорт, малка честота на движение, разнороден подвижен състав и т.н.) към стройна принципно нова организация на предлагането, при която всеки продукт (категория влак) отговаря максимално на критериите, дефинирани на съответния етап.

1.3. Товарен транспорт

След постоянния спад в превоза на товари през последните 12 години - над 3 пъти за периода 1990 г. - 2002 г., през 2003 г. се наблюдава увеличение с 8% в сравнение с предходната година, а през 2004 г. равнището почти се запазва – има увеличение в превоза на товари само с 1,4%. (Приложение №1; Таблица №3). Дρασичното намаление се дължи основно на закриване на голяма част от предприятията от тежката индустрия, намаляващата атрактивност на железопътния транспорт, а от друга страна и

на постоянно подобряващата се Републиканска пътна мрежа, мобилността на автомобилния транспорт, съкратените срокове на доставка.

На транспортния пазар, на ж.п. транспорт се падат 24% от превозите и 41% от тонкилометровата работа. В сравнение с другите видове транспорт в това отношение доминиращ е железопътния транспорт. По реализирани тонкилометри за 2003 г. българската железница е в сравнително по-благоприятно положение спрямо съседните страни от региона. (Приложение №1; Графика №6).

Делът на превозените товари при международните железопътни товарни превози през 2003 г. и 2004 г. запазва постоянно равнище - 20,4% от общо превозените товари (Приложение №1; Таблица №4). Постепенно нараства делът на международните превози през гранични гари, като причините за това са: увеличен стокообмен със страните от ЕС и пренасочване на товари от автомобилния транспорт, поради ограниченията, налагани на товарните автомобили в ЕС.

Развитието на товарните превози е ориентирано към увеличаване на превозите със специална организация – маршрутни, совалкови, блок-влакове. Предвижда се провеждането на преференциална тарифна политика, особено при превозите в производствено-логистични вериги.

“БДЖ” ЕАД продължава дейността си по разработването и внедряването на ефективни транспортни технологии за комбинираните превози, които съчетават avantajите на екологичния, бърз и сигурен железопътен транспорт с мобилността на автомобилния.

1.4. Безопасност и сигурност в транспорта

В съответствие с изискванията на Закона за железопътния транспорт са разработени и приети редица под законови нормативни документи (общо 25 наредби). През месец юни 2004 г. бе приета и Наредбата за оперативната съвместимост на високоскоростна и конвенционална железопътна система.

Поради факта, че все още част от стандартите за безопасност за конвенционален транспорт се разработват от Европейските институции са въведени “Временни правила за функционално взаимодействие на службите по безопасността и контрола в железопътния транспорт” които изпълняват изискванията на Директивата по безопасността и определят категорията и вида на възникнало железопътно произшествие, организацията и взаимодействието на службите и длъжностните лица при възстановяване на движението на влаковете, както и отстраняване на последствието от железопътно произшествие (Директива 2004/49 на ЕС).

От 1991 г. безопасността се третира като елемент на качеството и това е нов етап в развитието на управление на движението, като обхваща овладяването на надеждността на превозите и регулацията при рискови ситуации. Развита схема на организация на контролните органи у нас не включва дейности само на вътрешно-ведомствен орган, но изпълнението и на държавни функции, като достъпа и използването на железопътната инфраструктура от превозвачите.

Благодарение на високото ниво на безопасност, железопътния транспорт в най-голяма степен отговаря за изискванията за превоз на опасни товари.

1.5. Екологични аспекти

Проведените изследвания в Западна и Централна Европа потвърждават, че железопътният транспорт заема не само водещо място при превоза на товари и пътници в световната транспортна система, но е и най-благоприятния вид транспорт за околната среда. Голяма част от екологичните предимства на железопътния транспорт се дължат на широкото приложение на електрификацията.

Количеството на отделения въглероден диоксид от железопътния транспорт е около 40 пъти по-малко в сравнение с това от автомобилния, а това оказва влияние върху глобалното изменение на климата. Като цяло локалните емисии директно и в значителна степен увреждат здравето на хората и екологичното равновесие. Проблемът в Република България е, че железопътния транспорт продължава да отчита спад на превозените пътници и на извършената работа, докато основния му конкурент и най-голям замърсител на околната среда – автомобилния транспорт отчита сериозен ръст. Шумовото замърсяване от ж.п. транспорта е съществен проблем не само за населените места, но и за местата за туризъм и отдих.

Чрез оценката на въздействието върху околната среда (ОВОС) се прилагат на най-ранен етап екологичните изисквания към инвестиционните предложения за транспортни обекти в пълно съответствие с европейските.

1.6. Оператори

Съгласно нормативните документи “БДЖ” ЕАД е националният железопътен превозвач в Република България и е задължен да извършва пътническите железопътни превози на територията на цялата страна (Приложение №2; Част 1.2). Почти цялата гама от услуги на “БДЖ” ЕАД има социален характер, като покрива потребностите на обществото от превози на средно до ниско за страната качествено ниво при достъпни цени, съобразени с неговата покупателна способност.

Възрастта на вагонния парк, притежаван от “БДЖ ЕАД” представлява сериозен проблем: едва 3.9% от вагоните са под 5 години, 9.4% – между 5 и 10 г., 15% – между 10 и 15 г., 18.9% – между 15 и 20 г., 23.4% – между 20 и 25 г. и 29.4% – над 25 г. През 2005 г. ще бъдат доставени 25 нови дизелови мотрисни влакове производство на SIEMENS.

На пазара на международните пътнически превози “БДЖ” ЕАД не може да бъде реален конкурент (международните пътници, превозени от “БДЖ” ЕАД през 2003 г. представляват едва 1.1% от всички пътници превозвани по железница), тъй като осигурява директни превози до ограничен брой дестинации (Истанбул, Солун, Белград, Будапеща, Киев/Москва), след което се налага прекачване. Причините за това положение са както технически и технологични, така и свързани с процеса на съставяне и съгласуване на международните разписания. Допълнително, международната услуга на “БДЖ” ЕАД страда от почти всички недостатъци, характерни за превозите във вътрешно съобщение.

“Булмаркет - ДМ” ООД е 100% частна българска компания със седалище в гр. Русе. Дружеството се занимава основно с дистрибуция на газ пропан-бутан и в по-малка степен с дистрибуция на дизелово гориво, бензин и други горива.

1.7 Заключение за сегашното състояние на железопътната инфраструктура и железопътния транспорт

На този етап националната железопътна мрежа е значително изостанала в сравнение с тази на много от европейските държави. Разпределението на железопътните линии е твърде неравномерно, като в това отношение най-изостанали са Рило-Родопския регион и югоизточна България. Железопътната мрежа в България може да се разглежда като “затворена” поради ниския брой на връзки (само 8) със съседните страни. Това от своя страна обуславя високия процент на крайни гари (около 30%). Постоянният недостиг на средства за ремонт на железния път и съоръженията през последните десет години води до просрочване на междуремонтните срокове, а от там до намаляване на максимално допустимите скорости, критично състояние на експлоатацията и ограничения в капацитета на железопътната мрежа. Досега разработваните програми за поддържане и развитие на железопътната инфраструктура са останали само като

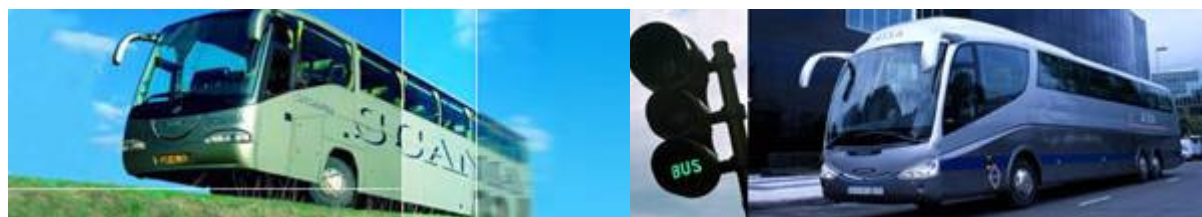
сериозни намерения. Тези програми не са обезпечени с необходимите финансови средства от държавния бюджет и по този начин тяхното неизпълнение води до натрупване на изоставането в ремонтните дейности за поддържането на железопътната инфраструктура. Поради това са налице застаряващи и вече остарели технологии, изискващи висока численост на персонала и големи материални разходи.

Основен проблем в развитието на железопътния транспорт е ниската максимална скорост на пътническите и товарни влакове, която е чувствително под изискванията на Европейските регламенти. Това се определя както от лошото състояние на инфраструктурата, така и от състоянието на подвижния състав - 80% при локомотивите и 70% от пътническите вагони, са в експлоатация над 20 години.

1.8 Тенденции за развитието на железопътната инфраструктура и железопътния транспорт за периода 2005-2006 г.

В следващите две години, до приемането на страната в Европейския съюз, се очаква нарастване на обема на товарните железопътни превози по националните и международни линии. Очаква се слабо нарастване на превозените пътници по българските железници в средносрочна перспектива, което е свързано с политиката и стремежа за повишаване на качеството на транспортната услуга.

Предприемат се мерки за реконструкция и модернизация на железопътната инфраструктура, изграждане на скоростни ж.п. линии, началото на които се поставя с линията Пловдив – Свиленград, както и за обновяване на остарелия вагонен парк с оглед на предстоящото интегриране на транспортната система на България с тази на страните от Европейския съюз.



АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

Съществуването и поддържането на пътна инфраструктура с добри характеристики е в основата на стопанския растеж на страната и е особено важна предпоставка за развитието на автомобилния транспорт. Изпълнителна агенция "Пътища" към Министъра на регионалното развитие и благоустройството осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища (Приложение №2; Част 2.1).

В съответствие с разпоредбите на Закона за автомобилните превози, приет 1999 г., е създадена Изпълнителна Агенция "Автомобилна администрация" към Министерство на транспорта и съобщенията, която осъществява административното обслужване и контрол на вътрешните и международни автомобилни превози на пътници и товари, извършвани от български и чуждестранни превозвачи на територията на Република България (Приложение №2; Част 2.2).

2.1 Инфраструктура

Към 31.12.2003 г. общата дължина на пътната мрежа в България е над 37.3 хил. км, от които републиканските пътища са над 19.264 км (Приложение №1; Таблица №5).

Общата гъстота на цялата автомобилна пътна мрежа е 0.33 км/кв. км, което е по-ниско от средното за ЕС (15) – около 0.51 км/кв. км, но надвишава тази на страни като Полша, Словакия и Турция и е на същото ниво, както тази на Латвия, Литва, Румъния и

Словения. По гъстота на републиканската пътна мрежа (0.171 км/кв. км) България изпреварва, както средната за ЕС (15) – 0.09 км/кв. км, така и тази на всички “нови” страни-членки, с изключение на Унгария и Чехия, изоставайки значително обаче по гъстота на автомагистралната мрежа. Отчитайки факта, че около 40% от територията на България е планинска и следователно слабо населена, като цяло гъстотата на пътната мрежа е достатъчна. Понастоящем само 12 селища не са свързани с пътната система (61.2 км).

Покритието на националната територия с автомагистрали, четири-лентови и три-лентови пътища е неравномерно.

Като цяло състоянието на републиканската пътна мрежа е незадоволително, което се дължи основно на недостига на средства. Относителният дял на пътищата в добро (с повреди по настилките под 10 %), средно (с повреди по настилките от 10 % до 30 %) и лошо (с повреди по настилките повече от 30 %) състояние е приблизително еднакъв, като делът на пътната мрежа в лошо състояние е най-голям (Приложение №1; Таблица №6). Драматично намалява дължината на пътищата в добро състояние. Най-съществено влошаване на състоянието на пътните настилки е настъпило в периода от 1992 до 1997 г., а за изминалите 2002 г. и 2003 г. дължината на пътищата в добро състояние е намаляла съответно с 1.444,6 км и 700 км (Приложение №1; Графика №7). Заедно с намаляване на планираните ремонти по пътищата започва влошаването на състоянието на пътните настилки. За съжаление това се оформя като трайна тенденция, която продължава и до днес.

Голяма част от републиканските пътища не са ремонтирани повече от 15-20 години, при приет норматив 5-7 години за периодичен ремонт и 12 г. за основен. Повечето от прекласираните пътища се нуждаят от реконструкция за привеждане на елементите им в нормите за третокласни пътища. Към края на 2003 г. от реконструкция, основен и периодичен ремонт се нуждаят над 12 000 км, т.е. над 60% от републиканските пътища с настилка.

Слабост на пътната мрежа като цяло е недостатъчната изграденост на обходни пътища, поради което автомобилният трафик транзитира през голям брой населени места. Друг проблем е необходимостта, съгласно поетите от страната международни ангажименти, за повишаване носимоспособността на пътната настилката на 11.5 т/ос по основните направления на международния транспорт.

Въвеждането на пътни такси (винетна система) през месец януари 2004 г. има за цел да гарантира финансирането на поддържането на републиканските пътища, но не и да покрива пълните инфраструктурни разходи. Разработването на система от цени позволява динамично изменение и устойчиво финансиране на пътната инфраструктура.

Развитието на пътната мрежа и на пътния сектор, като цяло, е ориентирано към реализацията на следните стратегически цели:

- Усъвършенстване на системата за управление на републиканската пътна мрежа чрез внедряване на съвременни модели за планиране, осигуряващи ефективното поддържане и изразходване на финансовите средства;
- Привеждане на технико-експлоатационните качества на пътната инфраструктура към европейските технически стандарти за осигуряване на безопасност и комфорт при движението;
- Хомогенизиране на пътната мрежа по направленията на общоевропейските транспортни коридори и в участъците от TINA-мрежата на територията на страната и осигуряване носимоспособност на настилката за осово натоварване от 11,5 т/ос.

Постигането на тези цели ще осигури по-големи възможности за пълноценното интегриране на републиканската пътна инфраструктура към развитата инфраструктура на страните от ЕС.

2.2 Пътнически транспорт

2.2.1 Вътрешен пътнически транспорт

Автомобилният транспорт заема водещо място сред всички останали видове транспорт по превоз на пътници в страната. Поради липса на данни за частните пътувания с лични автомобили не може да се направи точна оценка на общото търсене на пътнически транспортни услуги.

Основно в столицата и големите градове състоянието на пътната настилка създава проблеми на автобусите на градския транспорт, а и на всички участници в движението. Наличието на трудно преодолими дупки и неравности по маршрутите на градския транспорт, липсата на организация на движение по софийските улици, честите задръствания по оживените кръстовища, липсата на бус-ленти с приоритет за движение на градския транспорт, както и спрели или паркирали в района на спирките автомобили са препятствията през ежедневната работа на тези оператори.

Автобусни превози има по почти всички направления в страната, в т.ч. и по тези, непокрити от железопътния транспорт. Въпреки внушителния брой фирми, лицензирани за автобусен транспорт, на пазара на междуградските пътувания има изявиени лидери, които разполагат със значителен парк. Продуктът на автобусните фирми задоволява в по-голяма степен изискванията на клиентите в страната.

Проблемни за автобусния транспорт остават преди всичко безопасността на пътуванията, както и в по-малка степен липсата на твърд час на пристигане, обслужването на пътниците в автогарите и липса на комплексна услуга (автобус – автобус или автобус – влак).

В сегмента на *крайградските пътувания* около по-големите градски агломерации услуги предлагат автобусните и микробусни фирми. Най-често качеството на предлаганата услуга в този сегмент не е добро, тъй като обикновено превозите се извършват с автобуси, които са силно амортизирани, с ниски скорости и други отрицателни характеристики. Съществена част от търсенето се задоволява и посредством частните леки автомобили.

Една сравнително нова услуга, е тази с микробуси, която през последните години се наложи и разраства. Превозите с микробуси, въпреки по-високите цени, осигуряват на пътниците регулярни връзки, спирки по желание, бързина на предвижването и разширен достъп до съответното населено място. Повечето от микробусите са собственост на частни превозвачи.

Съществена част от търсенето на пазара на *междуградските пътнически* превози се задоволява и посредством частните леки автомобили.

2.2.2 Международен пътнически превоз

През последните години се наблюдава устойчива тенденция към предпочитание на автобусните превози за чужбина, осигуряващи преки връзки с всички балкански столици, с изключение на Букурещ и с голям брой държави на запад от България. Въпреки очевидните неудобства на продължителните пътувания, автобусният транспорт се налага на пазара, предлагайки силно конкурентни цени и приемливо качество на услугата.

Като цяло развитието на пътническия автомобилен транспорт е ориентирано към: хармонизиране на Българското законодателство в областта на автомобилния транспорт с това на ЕС; либерализация на транспортния пазар; повишаване нивото на безопасност на автомобилния транспорт; насърчаване развитието на екологичен транспорт; издигане качеството на контрола върху обществените превози до европейско равнище и повишаване на неговата ефикасност.

Даването приоритет на екологосъобразния градски транспорт е политика във всички столици и големи градове по света. Целта е градският транспорт да стане по-

привлекателен, за да се намали непрекъснато растящият трафик на лични автомобили. От екологична гледна точка движението на градския транспорт, особено електрическият, е за предпочитане пред личния.

2.3 Товарен транспорт

2.3.1. Вътрешен товарен транспорт

Около 88% от вътрешния превоз на товари се извършва с автомобилния транспорт. От гледна точка на извършената работа, обаче, доминиращ е железопътния транспорт, тъй като пазарната ниша на автомобилния са превозите на къси разстояния.

Дяловете на автомобилния и железопътния транспорт за превоз на химикали, целулоза и хартиени отпадъци и строителни керамични изделия са приблизително равни, а при останалите групи стоки предпочитан е автомобилният транспорт.

Зоните, генериращи най-голямо търсене на товарни автомобилни услуги са София – област, Варна, София-град, Стара Загора, Бургас, Шумен, и Пловдив.

2.3.2 Международен товарен транспорт

С автомобилен транспорт се извършва 50% от вноса от Западна Европа, около 25% от Централна Европа и 30% от Южна Европа. В случая с Гърция над 75% от стоките се внасят с автомобилен транспорт. От Румъния делът на автомобилния транспорт в този случай е много нисък.

С автомобилен транспорт се превозва 20% от износа за Западна Европа, под 10% от този за Южна Европа, около 40% за бившите социалистически страни от Централна Европа, над 60% за Югославия, 40% за Гърция, около 15% за Турция и 80% за Македония и Албания.

При сухопътните видове транспорт влияе най-вече вида на превозваните стоки. В този смисъл ситуацията може да се обобщи, както следва:

- По отношение превозите на хранителни продукти и химически вещества, с автомобилен транспорт се превозват съответно 98% и 100%, както и 93% от стоките от група 9 на ННТТ (машини, фабрични изделия и други разнообразни стоки);
- При превоза на селскостопанските продукти, строителните изделия и торовете преобладава автомобилният транспорт (68%, 67% и 60%).

Проблемите в развитието на товарния транспорт са комплексни: лоша пътна инфраструктура; липсата на пълен и неограничен достъп на българските превозвачи до транспортния пазар на ЕС. Сега достъпът е ограничен на базата на двустранни споразумения със страните-членки и договорени в тях контингенти от разрешителни за достъп до пазара; липсата на достатъчен административен капацитет и техническа съоръженост за осъществяване на ефективен контрол по прилагането на социалните и технически достижения на правото на ЕС, транспонирани в българското законодателство; по-голямата част от автомобилният парк с който се осъществяват вътрешни автомобилни превози продължава да бъде на ниско техническо ниво.

2.3.3 Транзит

Транзитните товарни потоци през България се влияят силно от международните и регионални фактори като най-висок е делът на автомобилния транспорт около 85-90%. С автомобилен транспорт са превозени 94,6% от преминалите през територията на България товари през 2003 г. Основна част от транзитните превози пристигат и са предназначени основно от и за Турция, Германия, Румъния, Гърция. През 2003 г. обемът на транзитните превози с автомобилен транспорт, измерени в тонове е нараснал

с 11.4% от 4.3 млн. тона на 4.9 млн. тона. Броят на пътните превозни средства, преминали през 2003 г. транзит през страната е нараснал с 19.5% спрямо предходната година, като в края на 2003 г. среднодневният им брой надвишава 1 000. При автомобилния транспорт транзитните направления са значително повече в сравнение с железопътния, най-важните от които са: Капитан Андреево – Калотина; Капитан Андреево – Русе; Капитан Андреево – Оряхово; Капитан Андреево – Дуранкулак; Кулата – Русе; Кулата – Калотина.

2.4 Безопасност и сигурност на транспорта

В българското законодателство са въведени всички социални и технически изисквания на Европейския съюз, свързани с безопасността и сигурността на автомобилните превози.

България е присъединена към Европейската спогодба за приемане на еднакви правила за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства и за взаимното признаване на тези прегледи. От месец март 2003 г. България е присъединена към Европейската спогодба за международни случайни превози на пътници, извършвани с автобуси (ИНТЕРБУС), която налага специфичен контрол върху техническото състояние на автобусите, извършващи случайни международни превози на пътници.

Силно негативно отражение върху безопасността и сигурността на автомобилните превози имат лошата пътна инфраструктура, остарелия автомобилен парк и ниската му степен на активна и пасивна безопасност, липсата на достатъчна техническа съоръженост на контролните органи на Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация” за осъществяване на ефикасен контрол по техническото състояние, груби нарушения и незачитане на правилата на движение от страна на участниците в движението, недостатъчния брой пешеходни подлези и надлези, незадоволителното обезопасяване и сигнализиране на местата с концентрация на ПТП по пътната мрежа.

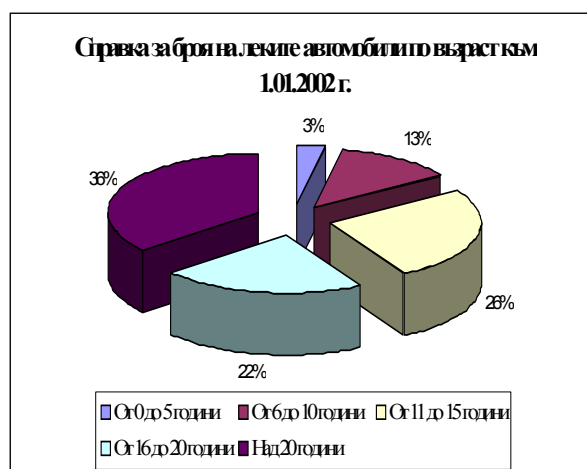
Всяка година по пътищата загиват около 1 000 души, хиляди са ранени и причинените материални щети са големи. Въпреки тенденциите на спад през последните години, състоянието на пътният травматизъм остава да бъде тревожно. По показател загинали/на един милиона жители страната ни се намира в по-благоприятна позиция от държави като Гърция, Португалия, Белгия, Румъния и Словакия, но все още остава далече от Великобритания, Германия, Швеция, Финландия, Швейцария, Дания, Австрия. Сравнителният анализ на състоянието на безопасността на движението за последните години показва известно задържане и намаляване на броя на жертвите от ПТП, на фона на увеличаване броя на МПС и водачите (Приложение №1; Таблица №7). Прогнозата за убитите при пътно-транспортни произшествия, направена по метода на експоненциалните верижни средни, показва, че в периода 2004-2008 г. не се очаква съществена промяна в тенденциите на развитие. Основните мерки, които трябва да се предприемат са свързани с подобряване ефективността на контрола върху участниците в движението; въвеждане в експлоатация на средства за автоматичен контрол за спазване на скоростните режими; подобряване организацията на движението в населените места и курортите; ограничаване вноса на стари МПС; създаване на кадрови и технически предпоставки за повишаване ефикасността на контрола по качеството на периодичните технически прегледи и контрола на техническата изправност на МПС на пътя.

2.5 Екологични аспекти

Транспортният отрасъл, най-вече автомобилния транспорт, оказва негативно въздействие върху околната среда в няколко основни посоки – въздействие върху качеството на атмосферния въздух (КАВ) в населените места, върху глобалните

климатични промени, върху ландшафта и земеделските земи, чрез реализацията на големи транспортни инфраструктурни проекти и източник на шум и отпадъци. Анализът на данните от общите годишни емисии по основните замърсители, показва, че по отношение емисиите на Pb, делът на автомобилния транспорт в общите количества емитирано олово е значителен. Това се дължи на все още значимия дял на оловните бензини спрямо общото потребление на бензини в страната - 33%. Поради нарасналото потребление на безоловни бензини през последните години; емисиите на олово от автомобилния транспорт намаляват значително в сравнение с минали периоди. До голяма степен влошеното качество и значителното замърсяване на атмосферния въздух в т. нар. горещи точки в страната се дължи на непрекъснато увеличаващия се автомобилен парк. Проблемът със замърсяването на атмосферния въздух от МПС се задълбочава и поради факта, че наличният автомобилен парк в страната е и с изключително неблагоприятна възрастова. Броят на новорегистрираните автомобили в страната за периода 1992-2002г. е 817 266, от които 16.7% (136 511 бр.) - нови автомобили и 84.3% (680 755 бр.) – употребявани (Приложение №1; Таблица №8).

Общо 58% от леките автомобили (1 543 229) са на възраст над 16 години, като преобладаващата част от тях са на възраст над 20 години. Данните недвусмислено показват, че автомобилния парк в страната е физически и морално остарял и без съмнение експлоатацията му и излизането от експлоатация създава проблеми за околната среда.



Благоприятна и позитивна е тенденцията и темповете на обновяване на товарния парк, като новорегистрираните превозни средства отговарят на изискванията за вредни емисии и шум (Приложение №1; Таблица №9).

Голяма част от автомобилния поток преминава през населените места, поради което той се явява основен фактор, определящ КАВ в тях. Райони с влошено КАВ, в повечето случаи са големи населени места с интензивен транспорт - София, Бургас, Пловдив, Варна, Перник и др.

Емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух на национално ниво от автомобилния транспорт през 2002 г. нарастват в сравнение с 2001 г. Емитирането на всички тези замърсители води до наднормени замърсявания от първични замърсители при интензивен трафик както за градска среда, така и за природни територии. Причината е най-вече повишеното общо потребление на бензин от 567 038 т до 610 983 т, както и повишената употреба на газ "пропан - бутан" с 27 000 т.

Положителна е тенденцията на намаление само за емисиите на олово от автомобилния транспорт, които спадат от 98.5 т през 1999 г. на 15.9 т през 2002 г. в резултат от изпълнението на Националната програма за постепенно преустановяване на производството и употребата на оловни бензини в Република България след 2003 г. През 2002 г. транспорта общо, вкл. автомобилен и друг транспорт е основен източник на азотен диоксид и един от най-големите източници на въглероден оксид в България: емитира 55% от националните емисии на азотен диоксид и 31% на въглероден оксид. Емисиите на НМЛОС и серен диоксид от транспорта са съответно 14.1% и 3.4% от националните емисии на тези вредни вещества.

Транспортният шум представлява 80-85% от общото шумово натоварване в големите населени места. Шумът от автомобилния транспорт е основен фактор за наднормено шумово замърсяване в градовете. Шумовите характеристики на градовете показват трайна тенденция за увеличаване на шумовото замърсяване в градските територии до нива в диапазона 63-67 dB(A) и 68-72 dB(A), при норма 55-60 dB(A).

От 2002 г. е в сила Наредбата за условията и реда за намаляване на замърсяването с отпадъци от МПС, която транспонира изискванията на Директива 2000/53/ЕС относно отпадъците от ИУМПС. Все още изграждането на самата система и инфраструктура за екологосъобразно третиране на ИУМПС е в самото начало. Разработена е Програма за прилагане на Директива 2000/53/ЕС в България, в която са включени конкретни организационни, административни, инвестиционни мерки за изпълнение на целите на Директивата.

Основно автомобилният транспорт, е основния източник на отпадъци от акумулатори и гуми. В страната е създадена техническа инфраструктура за преработване на отпадъците от акумулатори, а по отношение на отпадъците от гуми през 2003 г. са въведени инсталации за преработване и за изгаряне на стари гуми, които частично решават съществуващите въпроси с този вид отпадъци.

2.6 Оператори

Между автомобилните фирми в страната, няма такива с мажоритарно държавно участие, а значителна част от големите компании са и с чуждестранно участие. В по-голямата си част – над 95% от транспортните предприятия в България са частни. Малка част, извършващи предимно вътрешноградски пътнически превози са общинска собственост. Състоянието на фирмите в бранша не е добро.

Към 31.12.2004 г. за осъществяване на превоз на пътници и товари на територията на Република България са лицензирани:

- За превоз на товари в страната 2 756 превозвачи с 11 322 товарни автомобили;
- За превоз на пътници в страната 2 471 превозвачи с 13 923 автобуса.
- Таксиметров превоз 4 829 превозвачи с 27 372 автомобили.

Към същата дата за международни автомобилни превози на пътници и товари са лицензирани 4 848 превозвачи (Приложение №1; Таблици №№ 10, 11).

Голяма част от превозвачите имат по един камион и един шофьор. На пазара съществуват и оперират и доста големи фирми, които разполагат с голям брой автомобили и дейността им е наложена на пазара.

Средната възраст на товарния автомобилен парк като цяло е доста висока, но се отчитат все по-добри темпове на обновяване. Новорегистрираните превозни средства отговарят на изискванията за вредни емисии и шум.

Основните проблеми пред които са изправени превозвачите в страната са свързани със съществуващия двустранен разрешителен режим; недостига на разрешителни за двустранни превози и превози за/от трети страни; задръстванията по граничните пунктове и загубите, които реализират превозвачите в резултата на проестоя.

2.7 Заключение за сегашното състояние на пътната инфраструктура и автомобилния транспорт

Пътната мрежа на България като цяло е недостатъчно “отворена”. През 2004 г. в страната функционират 21 ГКПП, открити за автомобилен трафик със съседните страни и по 1 на пристанища Варна и Бургас, като не всички от тях са включени в системата TIR за митническо покритие на превозваните стоки и едва 7 от тях са на първокласни пътища. Малкото на брой ГКПП предизвикват неравномерно натоварване на изградената пътна мрежа от транзитните потоци и не улесняват транс-граничното развитие със съседните ни страни. Всички пътища от международно значение са с

асфалтова настилка, но като цяло тяхното състояние, а също и състоянието на съоръженията не е добро.

Покритието на страната с пътища от висок клас е неравномерно – направленията изток-запад са по-силно развити, отколкото направленията север-юг, като е влошено обслужването на периферните райони по южната граница, Дунавското крайбрежие и на тези, разположени между Европейските транс-национални транспортни коридори IV и IX.

Понастоящем в България автомобилният транспорт се развива, отчитайки сериозен ръст по отношение на обема на превозените товари и на извършената работа.

Проблемите с възрастовата структура на автомобилния парк в страната, несигурността в инвестиционната политика на транспортните оператори, емисиите в околната среда и шума, причинени от автомобилния транспорт, третирането на отпадъците от излезлите от употреба моторни превозни средства, са сред най-неблагоприятните фактори, които страната трябва да преодолее за успешно интегриране в транспортната системата на Европейския съюз.

2.8 Тенденции за развитието на пътната инфраструктура и автомобилния транспорт за периода 2005-2006г.

В следващите две години, до приемането на страната в Европейския съюз се очаква повишаване на контрола по републиканската пътна мрежа; повишаване на безопасността по републиканските пътища; намаляване на тежките и фатални пътно-транспортни произшествия.

Налага се тенденцията за нарастване дела на автомобилния транспорт в пътническите превози, както и на броят на пътните превозни средства, преминали транзит през страната.

Нарастването на трафика през страната ще доведе до предприемане на мерки за реконструкция и модернизация на пътната инфраструктура особено на пътните връзки с транс-европейските транспортни коридори и привеждане на технико-експлоатационните качества на пътната инфраструктура към европейските технически стандарти за осигуряване на безопасност и комфорт при движението.



МОРСКИ ТРАНСПОРТ

В структурата на икономиката, морският транспорт има основни задачи да съдейства за изграждането на националния суверенитет чрез поддържане на националните корабоплавателни компании и пристанища; да обслужва голяма част от търговията на страната по внос и износ; да подпомага БВП чрез приходите от извършените превози на български и чужди товари, обработка в българските пристанища на български и чужди товари, да предоставя кораби на български и чужди наематели.

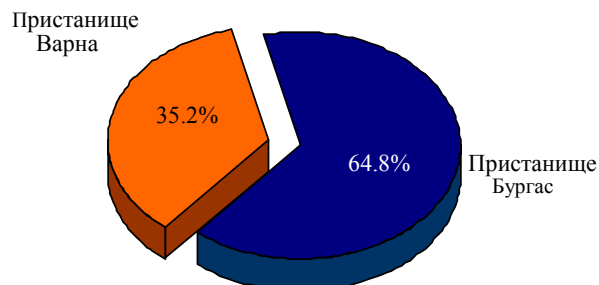
В съответствие с разпоредбите на Закона за изменение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, в края на 2004 г. Изпълнителна агенция “Пристанищна администрация” е реструктурирана в Национална компания “Пристанища”, МТС (Приложение №2; Част 3.1). ИА “Морска администрация”, МТС има определяща контролна роля за безопасността на корабоплаването в морските пространства на Република България (Приложение №2; Част 3.2).

3.1 Инфраструктура

3.1.1 Пристанищна инфраструктура

Голяма част от пристанищата са построени в началото на миналия век, което дава отражение на тяхното техническо състояние и технологични възможности.

Основните пристанища за осъществяването на морски транспорт в България са **Пристанище Варна** ЕАД и **Пристанище Бургас** ЕАД, през които преминава около 60% от националния външнотърговски обмен.



Предвид своето стратегическо разположение на кръстопътя между Европа и Азия, те заемат стратегическо място в концепцията за развитие на Пан-европейските транспортни коридори. Пристанищата разполагат с възможности за обработка на генерални, насипни, наливни и хладилни товари; контейнери; тежки колет и RO-RO единици. Имат добре развита инфраструктура и складова база, притежават претоварна техника. Разполагат с добре развити връзки с пътната и железопътна мрежа на страната, което дава възможност за комуникация с пристанищата по транспортните коридори IX, X, VIII и ТРАСЕКА.

Специализирани са пристанищните терминали Росенец Бургас – за обработка на нефт и нефтопродукти, Фериботен комплекс Варна – за обработка на ро-ро товари; Петрол – Варна за обработка на петрол и ТЕЦ Езерово – за обработка на въглища.

Основен дял в обработката на товари в морските пристанища имат наливните товари и насипните товари (Приложение №1; Таблица №12). При това над 95% от наливните товари се обработват в пристанищен терминал Росенец-Бургас. РО-ро товарите се обработват преимуществено във Фериботен комплекс Варна, контейнерните се разпределят между Пристанище Варна (около 65 %) и Пристанище Бургас. Останалите товари са разпределени почти по равно между Пристанище Варна и Пристанище Бургас.

Основните проблеми, свързани с работата на пристанищата са свързани с липсата на резервни площи за развитие на пристанищните мощности; близостта до градовете и свързаните с това проблеми по обслужването с автомобилен транспорт и спазването на изискванията за опазването на околната среда и екологията; ограничената големина на приеманите кораби (зависеща основно от дълбочината на каналите), липсата на модерна претоварна техника, специализирана за обработка на насипни товари и контейнери. Незадоволителното поддържане на пристанищната инфраструктура в необходимото състояние за експлоатационна годност изисква неотложни действия и значителни инвестиции за тяхното възстановяване и привеждане в съответствие с европейските стандарти.

Предоставянето на българските пристанища на концесия, предвидено в ЗМПВВПРБ, определя основното направление на тяхното развитие – модернизация и развитие в съответствие с принципите на пазарното стопанство.

3.1.2 Морски флот

В страната са регистрирани общо 215 големи и 6,100 малки морски кораба.

Анализът на състоянието на морския флот показва, че от общо 70 броя големи морски кораба, собственост на Параходство Български Морски Флот АД – най-големият корабособственик в България, към 2004 г., само 12,72% са на възраст под 10 години, 13,64% са на възраст 10-15 години и 73,63% са на възраст над 15 години (Приложение №1; Таблица №13). Средната възраст, според статистиката на корабите на БМФ е над 26 години, докато през 2001 г. е била 21,7 г., а през 1987 г. - 11,8 години.

Освен Параходство “БМФ” има още 54 корабособственици на големи кораби, които обаче общо притежават под 5% от общия бруто тонаж.

Намаляването на икономическата ефективност на флота е в пряка зависимост от остаряване на флота и увеличаване на разходите за неговата издръжка; невъзможността за обновяване на корабния парк и невъзможността на българския морски флот да се включи в международния пазар на транспортни услуги.

3.2 Обслужване на пътници

На практика в страната не съществува пътнически морски флот.

Пристанищата и пристанищните терминали, които са получили експлоатационна годност за обслужване на пътници са Варна, Несебър, Созопол, Поморие и Царево. Обслужват се предимно круизни пътници, посещаващи черноморските ни курорти.

След присъединяването на България към Европейския съюз се очаква значителен ръст на круизните пътници, посещаващи изброените пътнически пристанища.

Необходимо е пътническите пристанища в страната да бъдат модернизирани, като бъде подоброено качеството на обслужването и сигурността на пътниците и екипажите, в съответствие с изискванията на Европейския съюз, на който, след 2007 година, ставаме външна граница.

3.3 Обработка на товари

Статистиката след 2002 г. показва значителен ръст на обработените товари по морските пристанища (Приложение №1; Таблица №14). Това основно се дължи на нарастването на контейнерните превози, което съответства на световните тенденции за развитие на контейнерните и мултимодални превози. Преструктурирането на икономиката и на външнотърговските взаимоотношения на България е основна причина за намаленият дял на превозите на насипните товари.

Поради създадените удобни транспортни връзки с Гърция, голяма част от товарооборота на контейнери се прехвърля към Солун, което се отразява негативно върху ръста на контейнерните превози през българските пристанища. За да се ограничи вноса и износа на български стоки през гръцките пристанища, инвестициите трябва да се насочат преди всичко към строителство на нови и модернизация и разширение на съществуващите контейнерни и ро-ро терминали; трябва да се създадат условия, на първо място подобряване на пътната инфраструктура на Република България по европейските транспортни коридори, преминаващи през България, за привличане на транзитни товари по направление Централна и Югоизточна Европа към страните от черноморския басейн и Средна Азия.

3.4 Безопасност и сигурност на транспорта

Съществуващата в момента нормативна база по отношение осигуряване безопасността на корабоплаването е в съответствие с международните изисквания, а така също съответства и на Европейското законодателство. България е страна по всички международни конвенции касаещи безопасността, които са част от националното ни законодателство.

Необходимо е да се отбележи, че безопасността на корабите е комплексно качество, което включва техническото им състояние, снабдяването им с екипаж, техническа поддръжка, начин на експлоатация и т.н. Прилагането на мерки за поддържане на кораб в добро техническо състояние, снабдяването му с квалифициран екипаж и оптималния експлоатационен режим за достигане необходимата безопасност изисква сериозни капиталовложения от страна на корабособственика.

Мерки за повишаване безопасността на корабите плаващи под българско знаме:

- Да се предвиди възможност за забрана да се регистрират кораби надвишаващи определена възраст и да се облекчи процедурата в Кодекса на търговското корабоплаване, предвидена за отписване на кораб от регистъра, поради лошо техническо състояние;
- Да се състави и изпълни програма за ускорено извеждане от експлоатация на старите кораби, които са в лошо техническо състояние;
- Да се проучат възможностите за финансово и/или данъчно стимулиране на корабособствениците за закупуване на нови кораби и/или поддържане на безопасността на най-високо равнище;
- Да се предвидят по-строги мерки за финансово и/или данъчно санкциониране на корабособственици, чийто кораби са задържани, вследствие извършен държавен пристанищен контрол или в рапортите от прегледите има вписани забележки.

3.5 Екологични аспекти

С оглед ефективния контрол на корабната документация и техническите средства, имащи отношение към опазване на морската среда; стриктното спазване на специфичната национална нормативна уредба и изпълнение на изискванията и задълженията по международните конвенции по които Република България е страна; развитието и усъвършенстването на нормативната база, техническите средства, организацията и системите за контрол на българската част от Черно море и повишаване на сътрудничеството и обмен на информация с другите черноморски страни, Република България е приела основните международни правни инструменти, регламентирани ограничаването на замърсяването на морето от кораби, борбата с нефтени разливи и компенсиране на щетите в случаи на замърсяване.

Понастоящем в страната няма систематизирана информация за отпадъците от пристанищата. През 2004 г. стартираха проекти в тази област, с които се поставя началото на проучването, събирането на информация и решаването на тези проблеми. Изключително големи са рисковете за туристическата индустрия и природните дадености на българското Черноморие при възникване на инциденти с танкери.

С оглед прилагането на Международната конвенция за създаване на Международен фонд за обезщетение при щети от замърсяване с нефт до 2005 г. ще бъде разработена наредба (методика) на Министерския съвет за оценка на щетите при нефтени разливи. Това ще позволи покриване на разходи за противодействие на големи нефтени разливи както и възможности за компенсиране на щети на курорти, защитени територии, инфраструктурни обекти, рибари и т.н.

За осъществяване на адекватен екологичен контрол на корабоплаването в българската част на Черно море поетапно трябва да се реализират следните **задачи**:

- Разработване на модул към Системата за контрол на корабния трафик и нефтеното замърсяване, причинено от корабоплаването – до 2006 г.;
- Разработване на Система за контрол на замърсяването на териториалното море на страната от замърсяване от корабоплаването с използване на географска информационна система и информация от Системата за контрол на корабния

трафик, автоматичните системи за идентификация (AIS) и Световната морска система за бедствия и безопасност (GMDSS) – до 2007 год.;

- Използване на сателитни изображения за контрол и мониторинг на движението на нефтени петна при големи нефтени разливи в отговорния черноморски район на страната – до 2008 год.;
- С оглед осъществяване на контрол (за целите на националната сигурност, граничния контрол, търсене и спасяване и опазване на морската среда) на изключителната икономическа зона на Република България в Черно море, до 2015 г., да се изгради система за наблюдение на 200 милната зона.

Необходимо е детайлно проучване и прилагане на опита на страните от ЕС където е вменено пристанищните оператори да изпълняват задълженията на държавата по отношение пристанищните приемни съоръжения, поддържане чистотата на пристанищните акватории и борбата разливи на нефт и други вредни и опасни вещества. Депонирането на токсични утайки и др. опасни отпадъци в морската среда може да създаде сериозни екологични рискове както за хората, така и за биологичното разнообразие и биологичните морски ресурси.

3.6 Оператори

Понастоящем, основният български оператор – Параходство “Български Морски Флот” съкращава състава на флота си – респективно превозната си възможност, поради бракуване/продажба на морално и физически остарели кораби. През 2003 г. дружеството е оперирало средно с около 90% от мощностите си.

Други оператори на пазара са Mediterranean Shipping Co. (MSC), Evergreen, Maersk Sealand, ZIM Israel Navigation Company (Израел), TURKON, Napag Lloyd, P&O Nedlloyd, K-Line. Голяма част от транспортните оператори поддържат и презокеански линии, което им позволява за кратките дестинации да поддържат изключително агресивна ценова политика.

3.7 Заключение за сегашното състояние на пристанищната инфраструктура и морския транспорт

Морските пристанища на Република България през последните няколко години работят под капацитета си. Намалява дялът на насипните товари, за сметка на контейнерните превози, което е световна тенденция. От друга страна, ориентацията на външноикономическите ни връзки към страните от Европейския съюз води до естественото преориентиране на вноса и износа от морски към сухопътен транспорт.

Възрастта на флота и неговото техническо състояние не позволяват договаряне на повисоки навла за определен вид товар, дестинации и време, между корабособственика и товародателите. Влошеното техническо състояние на плавателните съдове води до увеличаване на стойността за издръжката на флота. Корабният тонаж под български флаг става все по-малко атрактивен, поради високата средна възраст на търговските кораби и поради липсата, респективно недостатъчен брой специализиран съвременни хладилни кораби, ро-ро кораби, контейнеровози, танкери и други, което рефлектира в загуба на пазари.

Поради завишените изисквания на Международната конвенция за опазване на морето от замърсяване от кораби, понастоящем в страната няма танкери под български флаг.

3.8 Тенденции за развитието на пристанищната инфраструктура и морския транспорт за периода 2005-2006 г.

До присъединяването на България към ЕС се очертават следните тенденции:

- Концесиониране на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и пълно либерализиране на съпътстващите и морско-технически услуги.
- Нарастване на транзита през българските пристанища от страните на Европейския съюз за страните от черноморския басейн, Централна и Средна Азия, през европейските транспортни коридори, преминаващи през България;
- Нарастване в абсолютни цифри и относително общия товарооборот на контейнерните и ро-ро превози;
- Нарастване на обема на товарите, преминаващ през гръцките пристанища, поради либерализиране на граничните формалности и във връзка с построяването на Дунав-мост 2;
- Създават се възможности за нарастване на товаропотока на гръцки транзитни товари за черноморския регион и Средна Азия през морските ни пристанища;

До 2007 г. се предвижда основните изисквания, свързани с охраната и безопасността, опазването на околната среда и качеството да бъдат практически приложени в българските пристанища.



ВЪТРЕШНО – ВОДЕН ТРАНСПОРТ

Българският участък на **р. Дунав**, който се намира в долното течение на реката, е **единствения корабоплавателен вътрешен воден път** на страната. Транспортната функция на река Дунав е много важна и е от определящо значение за прилежащите на реката територии. Включването на река Дунав в общата схема на европейските вътрешни водни пътища (Общоевропейски транспортен коридор VII), определени на срещите на Министрите на транспорта на европейските страни в Крит, 1994 г. и Хелзинки, 1997 г., потвърждава повишения интерес към главния вътрешен воден пътно-транспортен коридор, свързващ Западна с Източна Европа чрез реките Рейн, Майн и канала Рейн-Майн-Дунав и предоставя отлични практически възможности за осъществяването на преки корабоплавателни връзки между Черно и Северно море с удобен достъп по вода до повечето европейски държави и техните промишлени центрове.

В съответствие с разпоредбите на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Национална компания “Пристанища” управлява собствеността и организира работата в пристанищата за обществен транспорт с национално значение (Приложение №2; Част 3.1); Изпълнителна Агенция “Морска администрация” осъществява функции по безопасността на корабоплаването във вътрешните водни пътища на Република България (Приложение №2; Част 3.2). Изпълнителна агенция “Проучване и поддържане на река Дунав”, МТС поддържа и отговаря за навигационните условия за корабоплаване в българския участък на река Дунав (Приложение №2; Част 4.3).

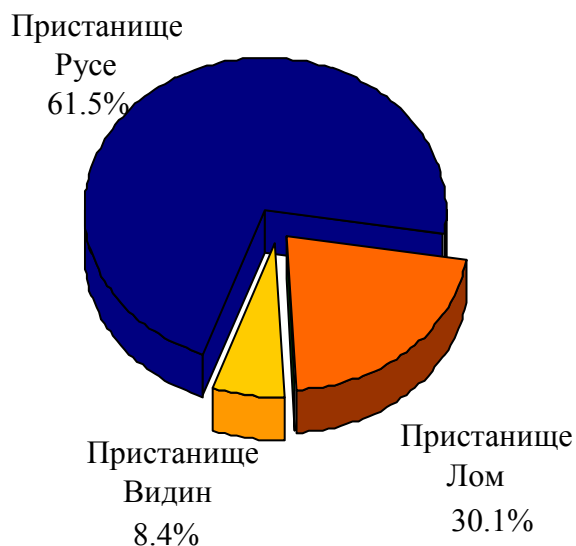
4.1 Инфраструктура

4.1.2 Пристанищна инфраструктура

Значението на българските речни пристанища в общия дял на водния транспорт е съществено, а ролята им за развитието на отрасъла е перспективна, съдържаща значителен потенциал за развитие на регионите, разположени на териториите, прилежащи към река Дунав.

Повечето от българските пристанища са изградени като многофункционални и поради това, понастоящем всички те разполагат с достатъчно свободни мощности. Голямата част от пристанищните съоръжения в Република България са построени в началото на миналия век, което дава отражение на тяхното техническо състояние и на технологичните им възможности.

Най-голямото българско речно пристанище км 489 на река Дунав е **пристанище Русе** (включва пристанищата Русе-Изток, Русе-Център, Русе-Запад, Свищов, Сомовит, Тутракан и Силистра). Пристанището е важен търговско-промишлен и транспортен център – осигурява над 60% от товароборота на страната по река Дунав; разположено е на важен мултимодален възел, намиращ се на Трансевропейските коридори VII и IX. Другите пристанища за обществен транспорт с национално значение на р. Дунав са: **Видин** (включва пристанищата Видин-Юг, Видин-Център, Видин-Север и Фериботен комплекс – Видин) и **Лом** (включва пристанищата в Лом и Оряхово) с над 30% от товарооборота на страната по река Дунав.



Основните проблеми в развитието на българските речни пристанища са свързани с: липса на сериозни инвестиции по поддържане и развитие през последните години; морално и физически остаряла основна и тилова претоварна механизация; липса на подходящо съвременно съоръжения за обработка и съхранение на зърнени храни; не добро състояние на кейовите стени; развитието на транзитната пътна и железопътна инфраструктура за достъп до българските пристанища; от особено значение за развитието на транзитните превози е подобряването на жп и пътната връзка Русе – Варна; модернизацията на пристанищната инфраструктура и на претоварната техника; реструктурирането на пристанищните мощности за предоставяне на пристанищни товаро -разтоварни услуги, осигуряващи мултимодалните превози по европейските транспортни коридори и в направление черноморския регион и Средна Азия.

Възможностите и мерките за развитие на пристанищната система са свързани основно с: изграждането на нови пристанищни съоръжения върху съществуващи пристанища с оглед на уплътняване капацитета на съществуващите пристанища и внедряването на нови технологии в тях; създаване на условия за самостоятелно функциониране на специализирани или многоцелеви терминали; създаване на условия за ускорена амортизация на инвестираните нови съоръжения и мощности; създаване на условия за привличане на транзитни товари; либерализация на пазара на пристанищните услуги; постоянен мониторинг на пазара на пристанищните дейности и услуги.

Цел на политиката за развитие на речните пристанища и транспорта по вътрешните водни пътища (река Дунав) е да се постигне повече равенство в условията на конкуренция между различните видове транспорт, което изцяло е в духа на всички стратегически документи за развитието на транспортна на Европейския съюз.

4.1.3 Речен флот

Понастоящем в България има регистрирани 326 големи и 3 518 малки речни кораба и 53 собственици на големи речни кораби (Приложение №1; Таблица №15).

Сред основните **проблеми в развитието** се очертават:

- Остаряване на флота и увеличаване на разходите за неговата издръжка;
- Невъзможност за обновяване на корабния;
- Намаляване икономическата ефективност на флота – икономическата ефективност на флота е в пряка зависимост от изброените по-горе фактори.

Остаряването на флота се превръща в основен фактор за влошаване икономическата ефективност, което се явява предпоставка за изваждане от експлоатация и прекратяване превозите с тези кораби.

4.2 Обслужване на пътници

Пристанищата за обществен транспорт, предоставящи пътнически услуги са Пристанище Русе – Център, Пристанище Видин – Център, Пристанище Русе – терминал Силистра. Основният пътникопоток преминава, обаче, през ро-ро терминалите във Видин, Оряхово и Русе-Изток. Това са предимно пътници, придружаващи превозваните транспортни средства (Приложение №1; Таблица №16).

Основният пътникопоток в речните пристанища на Република България е със съседна Румъния, което е напълно обяснимо. Това са предимно пътници с крайна дестинация, преминали през ро-ро терминалите.

Пътниците от и за страните от ЕС заемат незначителен процент от общо обслужените пътници, като се наблюдава увеличаване на пътничопотока от Европа (Приложение №1; Таблица №17). Като правило пътниците от ЕС са круизни пътници, посещаващи преди всичко пристанище Русе и Пристанище Видин.

4.3 Обработка на товари

Общият товарооборот на речните пристанища по основните видове товари бележи ръст през последните години (Приложение №1; Таблица № 18).

Анализът показва, че обработката на товари в речните пристанища отбелязва значителен ръст след 2000 г., което се дължи преди всичко на нарастването на обработените товари в Пристанище Русе. В развитието на товарооборота със страните, членки на ЕС, тенденцията е към нарастване, като основният ни партньор е Германия (Приложение №1; Таблица №19). Основните видове товари, които се обработват като внос от това направление са ро-ро и генералните товари. Износът за тези страни е предимно селскостопанска продукция и метали.

Явните преимущества на превозът на товари по река Дунав са свързани с безопасността, икономичността, ниското ниво на замърсяване на околната среда и висок потенциал за развитие, и се определя като алтернатива на автомобилния и железопътния транспорт. Трябва да се отбележи обаче, че настоящото развитие на речния транспорт е твърде далече от подобна перспектива, пред вид редица обективно влияещи негативни фактори.

4.4 Безопасност и сигурност на транспорта

Анализът на безопасността и сигурността на речния транспорт е идентичен с този разработен за морския транспорт.

4.5 Екологични аспекти

Основните стоки, обработвани в българските пристанища са желязна руда, въглища, торове и уреа (насипна), зърно (насипно, директно претоварване от кораб на вагон), цимент (чуваля и биг-баг), рулони, машини и строителни товари, желязо и стомана, други генерални товари и суровини за производство на автомобилни гуми. Остарялата техника и механизация и липсата на инвестиции за модернизиране на производствения процес и обезвреждане на отпадъците са основните причини за замърсяването на водосбора на р. Дунав. Заплахата за околната среда и човешкото здраве се увеличава от случаите на “залпово” изпускане на опасни замърсители.

България е в числото на една от най-бедните на водни ресурси страни в Европа. Водните ресурси в Дунавската равнина се формират главно от оттока на притоците на р. Дунав и подземните води. Ползването на достъпните води се ограничава от влошените им качества в резултат от заустването на промишлени и битово-фекални отпадъчни води директно във водоприемниците, без или след недостатъчно пречистване. Съществуващата тенденция за нарастване на водопотреблението ще се превърне в сериозен социален, икономически и екологичен проблем за страната. Поради този факт, от особено важно значение е запазването на чистотата на дунавските води.

4.6 Оператори

Този пазар е характерен със своята специфика и голяма динамичност, както и крайна чувствителност за промени от всякакво естество – търсене и предлагане на стоки и суровини, данъчни, митнически и други регулации.

Параходство Българско Речно Плаване ЕАД е най-големият български речен превозвач. Към 2003 г. Параходство “Българско речно плаване” ЕАД разполага със 18 броя самоходни и 124 броя несамоходни кораба.

Дейността на БРП е била силно зависима от ограниченията за корабоплаването вследствие от международната обстановка. Наложено след 1992 г. югоембарго и разрушените мостове край Нови Сад през 1999 г., са основните причини за загубите на пазари и понижена конкурентност (Приложение №1; Таблица №20).

Конкурентноспособността на българските превозвачи следва да се разглежда в две направления - източно и западно, поради факта, че различията в двете направления са ясно изразени. Основни конкуренти по източно направление се явяват Украинското Дунавско параходство и Укречфлот. Старата практика за предоставяне на информация за количества товари преминали пред българските пристанища за статистически цели вече е неприложима, поради навлизане на пазарните взаимоотношения и точна съпоставка за годишния период, не може да бъде извършена, но обемът на превозените количества въглища и руда за България от Украинските Параходства е в пъти по-голям от този на българските превозвачи.

Фрахтовият пазар по източно направление не е свободен поради намесата на държавните органи на Украйна, които въвеждат протекционистични мерки чрез лицензи и разрешителни режими за износ на въглища и метали. Поради тези условия и значителният превес в товароподемността на украинския флот над българския, украинските превозвачи транспортират 73% от товарите, българските - 20% и 7% се транспортират от други превозвачи.

По западното направление нараства броят на малките гъвкави частни превозвачи.

4.7 Заключение за сегашното състояние на пристанищната инфраструктура и вътрешно-водния транспорт

Наред с перспективните възможности за развитието на вътрешно-водния транспорт и повишаване на значението му за икономиката на страната, трябва да се отбележи, че понастоящем състоянието на този под-сектор се описва със следните негативни характеристики:

- Остаряване на флота и увеличаване на разходите за неговата издръжка;
- Затруднения при обновяването на корабния парк;
- Недостатъчно включване на речния флот в международния пазар на услугите, осъществяващи превоз по вътрешните водни пътища;
- Намаляване икономическата ефективност на флота;
- Недостиг на квалифицирани кадри поради “бягство” на екипажите от българските кораби при чужди корабоплавателни компании.

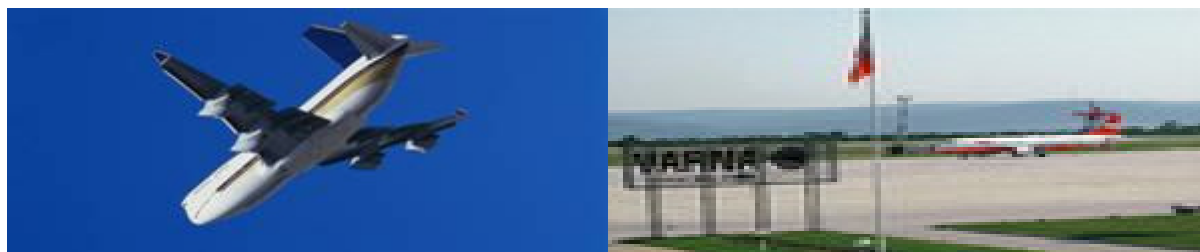
4.8 Тенденции за развитието на пристанищната инфраструктура и вътрешно-водния транспорт за 2005-2006 г.

Тенденцията за развитието на речните пристанища за обществен транспорт с национално значение е свързана с тяхното концесиониране и либерализиране на

предоставянето на пристанищните услуги; подобряване на състоянието на пристанищните акватории и подходи.

В следващите години се очаква нарастване на товаробобрата през пристанище Лом по Коридор IV в направление Солун, Гърция; нарастване на товароборота със страните от ЕС, включително и с Румъния; нарастване на пътническите съобщения с Румъния поради либерализиране на граничните формалности; нарастване на круизните пътници за страните от ЕС.

Повишаването на товаро- и пътничко-потока през речните пристанища ще доведе до предприемане на мерки за модернизация и увеличаване капацитета на пристанищната и прилежащата инфраструктура, както и до подновяване на речния флот.



ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

Въздушният транспорт придобива все по-голямо значение за икономиката на страната. От една страна постепенно се увеличава относителният му дял в пътническата превозна дейност на националната транспортна система, а от друга – способства за развитие на туризма, като предлага широки възможности за избор на чартърни полети от страна на добре развитите ни чартърни въздушни превозвачи.

Съгласно разпоредбите на Закона за гражданското въздухоплаване, Главна Дирекция “Гражданска въздухоплавателна администрация”, МТС осъществява държавния контрол по спазването на нормативните актове и стандарти по безопасността на гражданското въздухоплаване и обслужването на въздушното движение (Приложение №2; Част 5). Държавно Предприятие “Ръководство Въздушно Движение” осигурява организацията и управлението на въздушното движение за осигуряване на безопасност и ефективност на движението на ВС във всички етапи на полета.

5.1 Инфраструктура

5.1.1 Летища за обществено ползване

Понастоящем в страната функционират 5 летища за граждански полети; Летище София е най-голямото и най-добре оборудваното; Летище Варна е много важно за развитието на туристическата индустрия в страната; Летище Бургас разполага с най-дългата писта за излитане и кацане (ПИК) у нас; Летище Пловдив и Летище Горна Оряховица са втора група летища.

Експлоатацията на летищата е много важен елемент от индустрията в тези региони и по-нататъшното ѝ развитие ще е невъзможно без развитието на летищата и тяхната инфраструктура. С оглед на възможността за приемането на по-големи и по-тежки самолети, използвани от чартърните авиопревозвачи, българските летища се нуждаят

от удължаване пистите за излитане и кацане, от развитие на ПР, от полагане на нови покрития по тях. Експлоатиращите предприятия на летищата са 100% държавна собственост с принципал – Министерът на транспорта и съобщенията. Летищната инфраструктура на София, Бургас и Варна е държавна собственост, докато статутът на летищата в Пловдив и Горна Оряховица е по-усложнен, поради факта, че земята и ПИК, които ползват летищата, са собственост на Министерство на отбраната. Сградите и съоръженията на летище Пловдив са частна собственост и се ползват срещу заплащане на наем от страна на експлоатиращото дружество “Летище Пловдив” ЕАД. Пътната мрежа, свързваща летищата с градовете Варна и Бургас и регионите е добре изградена. Като цяло състоянието на летищната инфраструктура не е задоволително и не отговаря на изискванията за съвременните европейски летища. Капацитетът на пътническите и товарни терминали за всички функциониращи понастоящем летища не е достатъчен. Стремително нарастващият трафик на летищата Варна и Бургас, особено през последните две години, категорично диктува необходимостта от разширение и модернизация на тези летища. По ниво на обслужване на пътниците в най-натоварените часове на петте летни месеца на годината, летищата Варна и Бургас се доближават до ниските категории нива на обслужване съгласно критериите на ИАТА.

Единствено летищата София и Бургас имат разработен Генерален план за развитие (за Бургас – необходимост от актуализация), което възпрепятства пълноценното им функциониране. Бъдещото развитие на регионалните летища в страната ще бъде осъществено чрез предоставянето им за експлоатация от концесионер, както е предвидено в Закона за гражданското въздухоплаване, като за летищата Пловдив и Горна Оряховица преди това трябва да бъде решен проблемът със собствеността между МО и МТС.

Перспективата за развитие на летищата е повишаване на капиталовложенията чрез строителството на нови терминали, разширяване на технологичните площи и допускане до пазара на повече оператори по наземно обслужване.

Създаването на ГИС в рамките на следващите две години за разположението на летищата и летателните площадки на територията на страната и основните им технически характеристики ще ги популяризира в европейските авиационни среди, което от своя страна ще предизвика допълнителен приток на туристи и бизнес посещения, като се очертава реална възможност летищата да станат катализатор на икономическото развитие на областите, където са разположени.

5.1.2 Летища (летателни площадки) за обслужване на полети за авиационни услуги

В периода 1950 – 1990 г. на територията на цялата страна са изградени около 300 летателни площадки с ПИК с дължина 400 – 800 м, от които 150 с изкуствена настилка, а останалите – грунтови, обслужващи главно селскостопанската авиация. Много от тях са в добро експлоатационно състояние и могат да възстановят дейността си. На тях могат да кацат малки самолети, мотоделтапланери, хеликоптери и др. ВС, изпълняващи развлекателни, изследователски, спортни, учебни или бизнес полети. Това е особено актуално за райони с лошо поддържана пътна мрежа.

Поради предвидените облекчени условия в Наредба № 20 (предстои промяна в съответствие с последните промени в ЗГВ от 18.06.2004 г.) за издаване на Удостоверение за експлоатационна годност на летателна площадка, малките или затворените за обществено ползване летища могат да стартират своята дейност като летателна площадка, а след акумулиране на по-голям трафик да бъдат прелицензирани като летища за обществено ползване.

Целта е всички летища и летателни площадки от този клас да бъдат лицензирани за вътрешни полети за превоз на пътници и товари.

Ще се използва и възможността за отдаването им на концесия, когато те са публична държавна собственост. В редица случаи (като за летищата Русе и Стара Загора) ще бъде необходимо собствеността върху земята, на която са разположени, да бъде прехвърлена от МО на МТС, за да бъде осигурена възможност за концесиониране.

Прогнозите за запазване на постоянния ръст на туристическия поток и увеличаването на туристическата база ще повиши значението на по-малките летища, които могат да обслужват директно райони във вътрешността на страната в близост до природни и исторически забележителности.

5.1.3 Центрове за управление и организация на въздушното движение

ДП “РВД” осигурява организацията на въздушното движение в районните контролни центрове в София и Варна и летищни центрове за ОВД – Бургас, Горна Оряховица и Пловдив.

В изпълнение на Програмата за модернизация на управлението на въздушното движение в периода 1993 - 2003 г. са обновени основно организацията и техническото осигуряване на системата за УВД. Внедрени са съвременни средства за навигация и радиолокационен обзор. Изградена е модерна комуникационна мрежа за аеронавигационни нужди, базирана на последните технологии, предлагани на пазара. Изграден е достатъчен капацитет за осигуряване на полетите във въздушното пространство на страната без налагане на оперативни или технически ограничения. В сътрудничество с Евроконтрол и ЕИБ е построен модерен център за УВД в София, оборудван с последно поколение автоматизирана система за управление на полетите, който напълно покрива европейските стандарти за ОВД.

В Европейския регион (в рамките на Евроконтрол) се очертава тенденцията на окрупняване на районите за полетно ръководство, обхващащи няколко държави. Такъв е центърът в Маастрихт, а в напреднала фаза на организиране са два подобни за скандинавските страни и 6 страни в Централна Европа.

Налага се изводът, че обективните обстоятелства на ниво организации за ОВД не позволяват в близко бъдеще развитието на Единен център за УВД София като многонационален регионален център.

5.2 Пътнически транспорт

Към началото на 80-те години на миналия век относителното тегло на подотрасъла въздушен транспорт, измерено като “извършена работа в пътничкилометри”, достига до 7 – 8% от общо изпълнената пътническа превозна дейност от цялата национална транспортна система. В общи линии това съотношение се запазва до края на 90-те години.

През 1991 г. се наблюдава срив в транспортния отрасъл, който засяга най-вече гражданското въздухоплаване. Превозените по въздух пътници намаляват 2,4 пъти, а превозените товари – повече от 3 пъти, спрямо предходната година. Относителното тегло на подотрасъла се свежда до около 5% от общо извършената пътническа превозна дейност от националната транспортна система. Въпреки че в следващите десет години

средният темп на нарастване на пътническите превози достига 6,5% годишно, през 2001 г. общо превозените пътници с български авиопревозвачи все още е около 75% от превозените през 1990 г.

Доколкото основният авиационен продукт за страната е превозът на пътници и багажи, то именно неговото разпределение и експлоатация имат отношение към българската икономика.

За последната отчетна 2003 г. 80,6% от общото количество превозени пътници с ВС по международни авиолинии е извършено от частни авиопревозвачи, които обаче са обслужвали предимно чартърния авиационен пазар (Приложение №1; Таблица №21). От посочените данни е видно, че българските АО по редовни международни линии са експлоатирали само 21,9% от националния авиопазар за този тип превози през 2003 г. При чартърните авиопревози този дял нараства до 51,2% в полза на българските авиопревозвачи, но общо почти 60% от пътничкооборота през летищата ни се осъществява от чужди авиокомпани.

През последните три години (от 2000 г. до 2003 г.) средногодишният темп на нарастване на пътническите превози клони към 13 – 14% (Приложение №1; Графики №№№№ 8, 9, 10 и 11). Това дава основание да се счита, че в близкото бъдеще, с обединените усилия на всички български АО, ще бъде достигнато нивото, завоювано от националния ни авиопревозвач в края на 90-те години на миналия век.

Основен дял в прираста на пътничкопотока на българските летища съставляват чартърните полети, обслужващи туризма, като прогнозите сочат удвояване на трафика за следващите 10 години. Изходящият трафик по редовни международни линии е предимно български и се очаква, че поне половината от него ще бъде обслужван от български авиационни оператори. В тази посока следва да се насочат усилията на държавата и частните авиопревозвачи в краткосрочна перспектива.

5.3 Товарен транспорт

Извършването на товарни транспортни услуги по въздуха има изключително нисък дял спрямо общото количество превозени товари. Регистрираните у нас авиационни оператори за товарна превозна дейност работят предимно на трети пазари.

Статистиката от последните няколко години показва, че в страната се установява трайна и устойчива тенденция на увеличаване на тонажа на карго превозите от летище София (Приложение №1; Графика № 12).

Премахването на сегашните граници вътре в ЕС и приемането ни като пълноправен член ще доведе до увеличаване на карго и бизнес полетите, свързани с конкретен район и конкретен търговски партньор в страната.

5.4 Безопасност и сигурност на транспорта

Проблемите на безопасността на полетите могат да се групират най-общо в две основни направления: съвкупност от организационни и квалификационни стандарти и препоръки към експлоатантите на въздухоплавателни средства и стандартите и препоръките, отнасящи се до техническото състояние на ВС и отделни системи и агрегати.

Статистиката, свързана с авиационните произшествия показва, че близо 70 % от тях са възникнали в резултат на грешки от субективен характер. За намаляване на този основен фактор, значителни усилия се полагат в посока на усъвършенстване на подготовката на авиационния персонал.

За повишаване на безопасност в гражданските летища на Република България непрекъснато се извършват следните дейности: усъвършенстване инфраструктурата на летищата и поддръжка на летателното поле; подобряване на маркировката; усъвършенстване на процедурите за ръководство на ВС и транспортните средства на земята; одобряване на техническата и ресурсна обезпеченост на аварийно-спасителните групи.

За повишаване на безопасност на борда на ВС се осигурява: теоретична и практическа подготовка на екипажите за взаимодействие в нормална и аварийна обстановка и усъвършенстване на оперативните процедури, предмет на Ръководството за провеждане на полетите на авиационните оператори.

УВД и безопасност на полетите:

Като член на Евроконтрол, България е ратифицирала ревизираната конвенция на организацията. Евроконтрол задължава страните-членки да хармонизират системите си за УВД, използвайки единната стратегия на организацията – “ATM 2000+”.

Стратегическата цел на Република България по отношение на безопасността на системата за УВД следва да е пълна хармонизация на системата за УВД с подобните европейски системи, чрез изпълнение на общата стратегия на Евроконтрол - “ATM 2000+” и регулативните изисквания за безопасност (ESARRs), които са неразделна част от стратегическия план.

Създадено е специализирано звено по безопасност на полетите, с основни задачи: наблюдаване състоянието на безопасността на полетите; организиране разпространението на информационни бюлетени, свързани с безопасността на полетите; поддържане на информационна система с база данни от авиационните произшествия, сериозни инциденти и инциденти, както и система за анонимно докладване на рискове и опасности в гражданската авиация.

Сигурност в гражданските летища на Република България

Сигурността на гражданското въздухоплаване в Република България беше подложена на одит от страна на ИКАО през месец февруари 2003 г. Докладът от одита бе обект на обсъждане от страна на Съвета за сигурност на ГВ. Приет е план за действия, който се намира в процес на изпълнение. Препоръките в доклада се свеждат, най-общо, до следното:

- Нужен е ясен и адекватен източник на финансиране. Необходимо е да се създадат “Национална програма за обучение” и “Национална програма за контрол на качеството”;
- Създаване на писмени процедури за изпълнението на дейности по осигуряване на сигурността, в рамките на процесуалния подход за управление на качеството;
- Съществена част от доклада заемат наблюденията на инспекторите за непълно изпълнение на нормативно определени процедури;
- Необходимост от осигуряване на финансови средства за закупуване и/или обновяване на огради, рентгени, метал-детекторни рамки, ръчни метал-детектори, автомобили, средства за комуникация, униформено облекло и др.

5.5 Екологични аспекти

Развитието на авиацията дава отражение върху парниковия ефект и изтъняването на озоновия слой, за окисляване и за формиране на тропосферен озон (O₃) чрез емисии на въздушни замърсители. Фокусът на потенциалните здравни и екологични ефекти от шума и замърсяването на въздуха от емисии, като окисите на азота (NO_x), летливи органични съединения и частици, е на местно ниво, в непосредствена близост до

летищата. Летищата са източник на авиационен шум, разпространяван извън територията им и създаван във връзка с използването им за излитане и кацане на ВС. За София авиационният шум е сериозен проблем, поради непосредствената близост на аерогарата до града, което води до създаване на тежка акустична обстановка за жилищните райони в близост до летище София. Нормативното изискване за тези територии е 60 dB(A) ден и 50 dB(A) нощ. За кварталите “Подуяне” и “Кривина” с най-голям процент са стойностите попадащи в диапазона 80-85 dB(A), за квартал “Орландовци” - 70-75 dB(A).

За хармонизиране на българското с европейското законодателство в областта на опазване на околната среда от вредното въздействие от въздушния транспорт се предприемат мерки за ограничаване експлоатацията на самолети, газовите емисии на двигателите на които не отговарят на изискванията на Анекс 16, том II, “Авиационни двигатели”, към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

5.6 Оператори

От шестте основни авиопревозвача, сертифицирани да извършват за изпълнение на редовни и чартърни превози – “България Ер” ЕАД, “Хемус Ер” АД, “Виаджо Ер” ООД, “Българиян Ер Чартър” ООД, “Ер ВИА” ООД и “Би Ейч Ер” ООД, само първите три изпълняват полети по редовни авиолинии през 2004 г. (Приложение №1; Таблица № 22).

А/К “България Ер” ЕАД, е дружество със 100% държавна собственост и изпълнява редовни полети по подписаните двустранни спогодби за въздушни съобщения. Предвижда се приватизация на дружеството. През 2003 г. авиокомпанията е превозила едва 17.5% от общия брой пътници, превозени от български и чуждестранни авиокомпании по редовни линии. По чартърни линии през същата година “България Ер” ЕАД е превозила 5.7% от относителното тегло на пътниците спрямо всички български компании и 2.7% спрямо всички, извършващи чартърни полети през българските летища.

Авиокомпания “Хемус Ер” АД е вторият български АО, сертифициран за изпълнение на редовни международни линии. Към момента дружеството е добре развит регионален превозвач, член на ИАТА и клиринговата банка към нея.

Авиокомпания “Виаджо Ер” ООД заема около 8% от експлоатирания от български АО пазар по брой на полетите по редовни линии.

Характерно за **експлоатирания авиопарк** е неговото голямо разнообразие и високата средна възраст на въздухоплавателните средства – 20 години. Този факт е тревожен, независимо, че масово използваните за пътнически полети самолети от типа В 737 и Ту 154М имат средна възраст около 15-16 години. Това е и основният проблем на българските авиопревозвачи, който предстои да се решава поетапно в следващите години.

Ускорените темпове на възстановяване на въздушния транспорт през последните три години се дължи предимно на добрата работа на малките чартърни авиопревозвачи, които реагираха адекватно на увеличения интерес към страната ни като туристическа дестинация.

Република България към момента е обвързана с 87 двустранни междуправителствени спогодби за въздушни съобщения, които са основен инструмент на държавата, чрез които тя осигурява и регулира своето участие в международният обмен на авиотранспортни услуги. Придобитите с тях права за достъп формират потенциала на страната за участие в системата на предоставяне на обществени услуги на местния и международен пазар за превоз на пътници, товари и поща срещу заплащане.

Тенденцията обаче към либерализиране на пазара на авиационни услуги и стремежът за непрекъснато повишаване на качеството във въздушната транспортна дейност предполагат въвеждането на конкурси при назначаването на авиопревозвачи за експлоатацията на определени редовни международни линии, като ще бъде регулиран достъпът до авиационния пазар за българските АО на базата на търговска конкуренция, без дискриминация.

5.7 Заключение за сегашното състояние на летищната инфраструктура и въздушния транспорт

Ускорените темпове на възстановяване на въздушния транспорт през последните три години, изразени преди всичко в увеличаване на пътническата превозна дейност, доведоха и до възстановяване на относителния дял на този вид транспорт в общата превозна дейност на отрасъла. За периода 2001-2003 г. извършената работа в пътникокилометри от въздушния транспорт поддържа относително стабилен процент (малко над 8%) от общата превозна дейност на националната транспортна система.

Ангажиментите, които страната е поела и изпълнява като член на редица международни организации в областта на гражданското въздухоплаване, гарантират спазването на международните норми за безопасност и сигурност на полетите и за опазване на околната среда.

5.8 Тенденции за развитието на летищната инфраструктура и въздушния транспорт за периода 2005-2006 г.

Налага се тенденцията за трайно и устойчиво развитие на авиосектора.

В следващите две години, до приемането ни в Европейския съюз, се очаква по-значително нарастване на обема на чартърните пътнически превози, свързано с прогнозираното увеличение на чуждестранните туристически потоци за страната. Пазарът за превоз на пътници по редовни международни линии ще нараства със сравнително по-бавен темп.

Поради засилената конкуренция между самите АО, включително и от страна на т. нар. “нискотарифни превозвачи”, се очертава и тенденцията за намаляване на тарифите за превоз и на таксите за обслужване. Това прави въздухоплавателните услуги достъпни до по-широк кръг ползватели, което е един от основните аргументи за оптимистичната прогноза за тяхното развитие.

Нарастването на пътничепотока ще доведе до предприемане на мерки за реконструкция и модернизация на летищната инфраструктура и подобряване на наземното обслужване, както и до обновяване на остарелия самолетен парк.



КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ

Комбинираните превози се налагат като високоефективни технологии, осигуряващи оптимално използване на всички видове транспорт и съчетаване на преимуществата на екологичния, бърз, сигурен и ефективен железопътен транспорт с мобилността на

широко достъпния автомобилен транспорт. Комбинираните превози позволяват транспортирането на унифицирани транспортни единици с използването на различни видове транспорт: автомобилен, железопътен, морски и вътрешно-воден. В България редът и условията за извършване на комбиниране превози са регламентирани от Наредба №53/2003 г. за извършване на комбинирани превози.

Главна цел на транспортния сектор на България е бъдещето развитие на интермодалната транспортна система и по-високо качество на товарните транспортни услуги в съответствие с политиката на ЕС за интермодална транспортна система, като усилията в този сегмент са съсредоточени към изграждане на мрежа за комбиниран транспорт, покриваща Общоевропейските транспортни коридори.

Железопътните линии в България, включени в Европейското споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози и свързаните с тях обекти (AGTC) са:

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

Към AGTC са включени и 9 гари за извършване на международни комбинирани превози – София, Филипово, Стара Загора, Русе, Димитровград-север, Варна, Бургас, Каспичан и Горна Оряховица.

Основната материално-техническа база за осъществяване на вътрешни и международни контейнерни превози е изградена през 70-те и 80-те години. Най-разпространената технология за комбиниран транспорт за този период е била превоз на товари в голямо тонажни контейнери (ГТК), поради което наличната механизация е специализирана предимно за обработка на ГТК. От началото на 90-те години поради драматичния спад на контейнерните товари повечето терминали не се поддържат и използват.

Въпреки моралната остарялост на механизацията и оборудването българската железница има достатъчна възможност за осъществяването на контейнерни превози.

Понастоящем на съществуващия контейнерен терминал София се обработват 2 блок-влака на седмица (контейнерен блок-вагон София – Солун – София) и други контейнери като вагонни пратки във вътрешно или вносно-износно съобщение (общо 60-100 TEU на седмица). Предстои увеличаване честотата на движение на блок-влака до 4-6 влака седмично. Съществуващото оборудване и инфраструктура на контейнерния терминал София са тясно място за обработката на повече интермодални единици и влакове. Изграждането на нов интермодален терминал край София е планирано за периода 2008-2010 г. Дотогава с относително неголеми инвестиции в наличната инфраструктура и оборудване на съществуващия контейнерен терминал в София ще могат да се обработват и следователно – пуснат в движение повече интермодални влакове.

Останалите седем специализирани контейнерни терминала са във вътрешността на страната:

- ж.п. контейнерни терминали, разположени в гарите: Пловдив – Филипово, Димитровград – Север (опериран от Деспред), Димитровград – Север, Стара Загора, Горна Оряховица (Честово – товарна), Плевен – Запад и Враца (на последните три терминала порталните кранове са спрени от експлоатация);
- Три на Черноморското крайбрежие

Като цяло състоянието на инфраструктурата не удовлетворява изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги, но в една част от терминалите

базата се намира в добро състояние и са необходими неголеми инвестиции за въвеждане на механизацията в действие. Липсва директна връзка между железниците и корабите. Необходимо е екипиране на терминалите с необходимите съоръжения съгласно изискванията за извършване на КТ (кранове, складови площи, товарни рампи за камиони и камионни вериги). Модернизирането на инфраструктурата по основните направления, включва: подобряване на техническото състояние на железния път и съоръженията като част от общоевропейската транспортна мрежа; осигуряване на необходимия габарит за извършване на комбинираните превози по разглежданите маршрути.

За България съществуват **потенциални възможности** за развитие на комбинираните превози, които могат да се систематизират на основание на следните изводи:

- Основните маршрути за вътрешни и международни контейнерни превози съвпадат с направленията на българските участъци включени в AGTC и Общоевропейските транспортни коридори – IV, VII, VIII, IX и X;
- Съществува регулярен и устойчив трафик на ТИР автомобили от България и страните от Близкия изток към Европа, който позволява организирането на международни комбинирани превози на унифицирани транспортни единици, при високо качество на услугата, регламентиран срок на доставка, гарантиране потребителската стойност на стоките и стимулиращи цени;
- Не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и други съоръжения по предлаганите маршрути, при използване на подходящ подвижен състав.

През последните години в Европа се утвърждава доминираща тенденция за разработка и предлагане на комбинирани транспортни услуги. Заедно с превоза на контейнери един от основните елементи на европейските комбинирани превози се очаква да бъдат контрейлерните превози. Причини за това са все по-голямото натоварване на автомагистралите в резултат на увеличаващите се превози, замърсяване на околната среда от изгорелите газове на автомобилите, надеждността на жп транспорт при различните атмосферни условия и др.

Развитието на интермодалните превози е непосредствен и дългосрочен приоритет на националната транспортна политика. Успехът в бъдеще за развитие на комбиниран транспорт зависи основно от съществуването на добри взаимовръзки между транспортните компании, като железница – морски транспорт, железница – автомобилни превозвачи или железница – речен транспорт.

Столицата на България като град с най-голямо потребление и най-голям принос за БВП на страната генерира достатъчни по обем транспортни потоци. София е пресечна точка на три европейски транспортни коридора и се намира в центъра на Балканския полуостров, което я прави подходяща за транспортен логистичен център на региона. В непосредствена близост до летището е жп линията София - Пловдив, товарна жп гара с контейнерен терминал, лесно може да се създадат нови отклонения от съществуващата жп мрежа за строеж на терминал за комбинирани превози. Аерогарата има добри пътни връзки до всички части на града и транзитните магистрали. По цялото протежение на летището до околновръстния път има много свободни терени. Тоест има отлични предпоставки за интермодални превози и връзки на всички възможни видове транспорт в столицата - например за далечни (със самолет, влак, комбиниран) и близки превози (с камион). Връзката между летищната гара, карго ситито, местата за паркиране и терминалите може да се осъществи с автобуси-совалки. В България това би могло да изиграе много голяма роля за засилването на конкурентоспособността на БДЖ и утвърждаването на София като водещ транспортен център.

Приоритетните инфраструктурни направления на българска територия за развитието на комбинирания превоз, определени на базата на международни договорености и проучвания (AGTC, TER, AGN, TINA, транс-европейски транспортни коридори) и маркетингови анализи, са:

Линейни:

- Видин-София-Кулата/Пловдив-Свиленград (коридор 4)
- Калотина-София (коридор 10)
- Гюешево-София-Бургас/Варна (коридор 8)
- Русе-Димитровград/София/Варна (коридори 7 и 9)

Точкови:

- пристанища Варна, Бургас, Русе, Лом, Видин, Оряхово
- интермодални терминали: София, в ЮИ, СИ и СЗ България.

В процес на актуализация е “Програмата за развитие на комбинирания превоз в Република България до 2010 г.”. Предстои разработването на “Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт”, чиято главна цел се явява бъдещето развитие на интермодалната транспортна система и по-високо качество на товарните транспортни услуги на територията на Република България в съответствие с политиката на ЕС за интермодална транспортна система.

II – СТРАТЕГИЯ

Стратегията на програмата цели да постигне балансирано и устойчиво развитие на националната и градската транспортна система чрез развитието и модернизацията на ключови транспортни инфраструктурни звена с национално, трансгранично и европейско значение.

Завършването на транс европейската транспортна мрежа е съществена стъпка за подобряване на териториалното сближаване и повишаване на конкурентноспособността и потенциала за растеж на разширения Европейски съюз. Целта ѝ е да намали задръстванията на основните маршрути и да насърчи интермодалността в разширена Европа.

Стратегията на оперативната програма за транспорта съответства на стратегиите и политиките за развитие на транс-европейска транспортна мрежа на ЕС, устойчиво развитие и създаването на динамична и основаваща се на познанието икономика; устойчив икономически растеж и намаляване на безработицата.

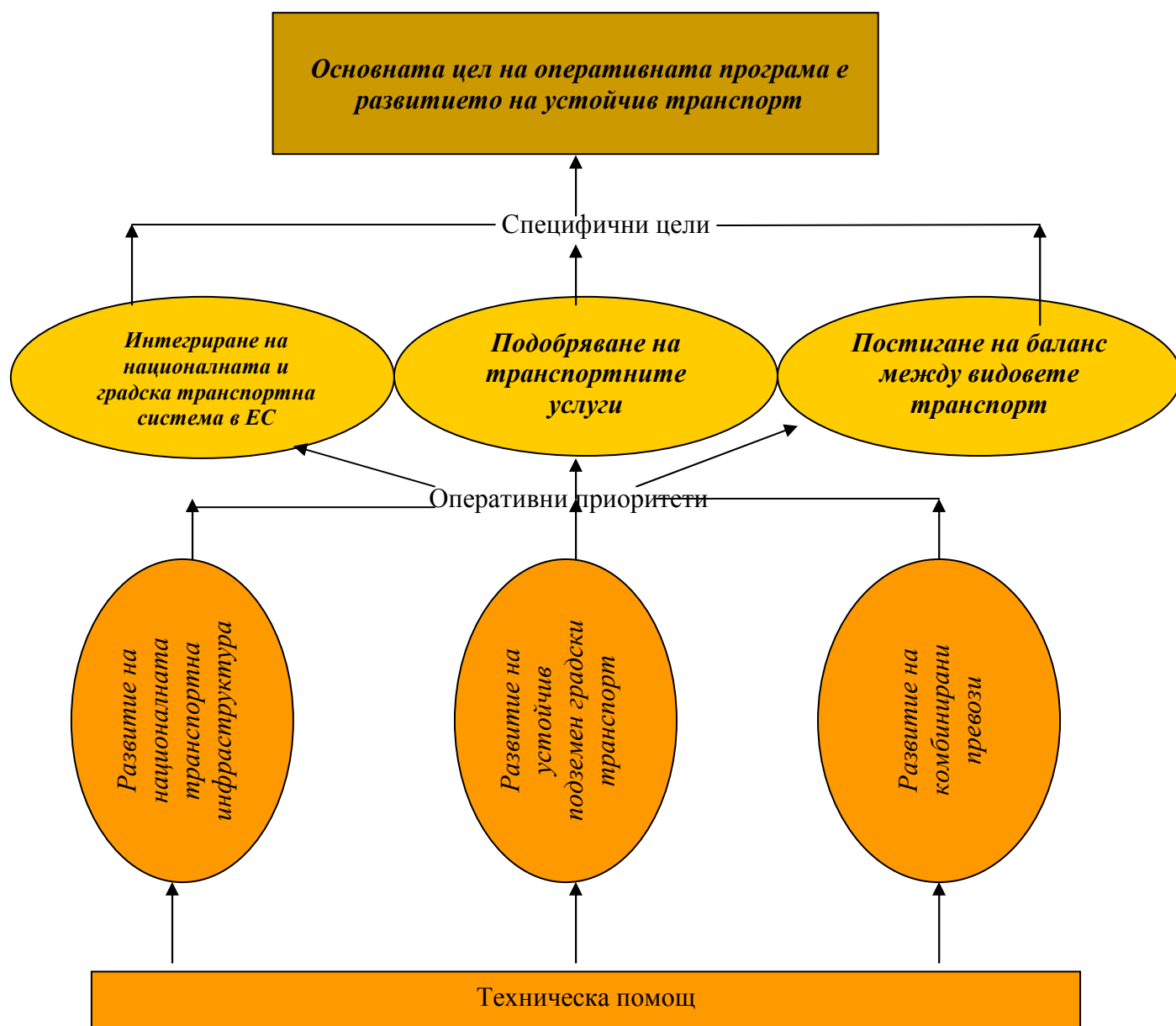
Приоритетите на програмата имат за цел да допълнят приоритетите на стратегията за устойчиво развитие на ЕС, като по този начин спомогнат за създаването на по-добър живот, сега и за идните поколения, да насърчат едно балансирано и справедливо икономическо развитие и запазят околната среда и социалната справедливост.

Програмата фокусира на няколко стратегически цели и приоритети, които ще бъдат постигнати чрез серия от дейности, които ще доведат до интеграцията на националната и градска транспортна система в европейската транспортна мрежа.

Стратегическите цели на транспортната политика са:

Развитие на устойчив транспорт, интеграцията на националната и градска транспортна система в европейската транспортна мрежа, подобряване на транспортните услуги и баланс между различните видове транспорт. Постигането на тези цели е предварителна предпоставка за постигане на дълготраен устойчив и балансиран икономически растеж. Повишената мобилност ще доведе също и до повече и по-добри възможности за работа и ще повиши стандарта на живот. Ефективната и безопасна транспортна инфраструктура ще увеличи стокообмена между различните региони в страната. Освен това, развитието на транс-европейските транспортни коридори ще спомогне за интегрирането на националните пазари към пазарите на ЕС.

III – ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ



ОПЕРАТИВНИ ПРИОРИТЕТИ

ОПЕРАТИВНИ ПРИОРИТЕТИ 2007-2013

Изборът на изброените приоритети е направен от Работната група на основата на:

- Основните заключения, направени в SWOT анализа на Секторна оперативна програма „Транспорт“;
- Несъответствията в развитието на националната транспортна система и тези на страните от ЕС, изброени в Националния план за развитие 2007-2013 г.;
- Стратегическите цели и приоритети в Националната стратегическа референтна рамка 2007-2013;
- Основните приоритети залегнали в Бялата книга: „Европейска транспортна политика до 2010 – време за решение” – основополагащ документ, определящ бъдещите дейности на Общността за оптимизиране на транспортната система;
- Целите в Кохезионната политика на ЕС за периода 2007-2013 г.;
- Националните приоритети за развитие на националната транспортна система;
- Насоките на Общността за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа;
- Приоритети и мерки, залегнали в другите оперативни програми.

За да се повиши съгласуваността и координацията между Оперативните програми и да се реализира принципа на партньорството, през месец февруари 2005 г. стартира проект „Форум за постигане на консенсус върху приоритетите на Оперативните програми”, финансиран от швейцарската Агенция за развитие и сътрудничество. Три сесии на форума са проведени до ноември 2005 г. с участието на ключовите министерства, членове на Парламента, неправителствени организации, социално-икономически партньори, академични кръгове, регионални и местни власти и граждани.

Вземайки предвид: бюджетните средства (бюджета на Общността и националните средства разпределени за Секторна оперативна програма „Транспорт”); времевата рамка на програмата; приоритетните нужди за модернизиране на националната и градската транспортна инфраструктура; избираемите дейности за финансиране от Кохезионния и Европейския фонд за регионално развитие за периода 2007-2013 г.; приоритетите и мерките на останалите Оперативни програми, са определени пет оперативни приоритета.

Приоритет „Развитие на националната транспортна инфраструктура”

Целта на този приоритет е изграждане и развитие на ключовите транспортни инфраструктури връзки от национално, транс-гранично и европейско значение и подобряване на оперативната съвместимост на основните пътни и железопътни артерии.

Пет мерки са идентифицирани по този приоритет:

Мярка 1 Строителство, рехабилитация и модернизация на автомагистрали;

Мярка 2 Строителство, рехабилитация и модернизация на първокласни пътища от национално и европейско значение;

Мярка 3 Строителство, рехабилитация и модернизация на второкласни пътища по транс-европейските транспортни коридори от национално и европейско значение;

Мярка 4 Рехабилитация и модернизация на железопътни линии и участъци по Транс-европейските транспортни коридори и прилежащата им инфраструктура от национално и европейско значение;

Мярка 5 Строителство, рехабилитация и модернизация на пътни и железопътни участъци по Транс-европейските транспортни коридори от транс-гранично значение;

Мярка 6 Подобряване на условията за корабоплаване по морските пътища и по река Дунав

Мярка 1 Строителство, рехабилитация и модернизация на автомагистрали

Основната цел на тази мярка е да развие и модернизира автомагистралите в България.

Избираемите проекти по тази мярка могат да бъдат очертани, както следва:

- строителство на нови автомагистрали
- рехабилитация и модернизация на съществуващи автомагистрали

Дейностите по тази мярка ще бъдат финансирани от Кохезионния фонд.

Мярка 2 Рехабилитация и модернизация на първокласни пътища от национално и европейско значение.

Основната цел на тази мярка е да подобри състоянието на първокласните пътища от национално и европейско значение.

Избираемите проекти по тази мярка могат да бъдат очертани, както следва:

- строителство на първокласни пътища
- модернизация и рехабилитация на съществуващи първокласни пътища

Дейностите по тази мярка ще бъдат финансирани от Кохезионния фонд.

Мярка 3 Рехабилитация и модернизация на второкласни пътища по Транс-европейските транспортни коридори от национално и европейско значение.

Основната цел на тази мярка е да подобри състоянието на второкласните пътища от национално и европейско значение по Транс-европейските транспортни коридори.

Избираемите проекти по тази мярка могат да бъдат очертани, както следва:

- строителство на второкласни пътища по Транс-европейските транспортни коридори
- модернизация и рехабилитация на съществуващите второкласни пътища по Транс-европейските транспортни коридори

Дейностите по тази мярка ще бъдат финансирани от Кохезионния фонд.

Мярка 4 Рехабилитация и модернизация на железопътните линии и участъците по Транс-европейските транспортни коридори и прилежащата им инфраструктура от национално и европейско значение.

Основната цел на тази мярка е да развие оперативно съвместима железопътна инфраструктура по Транс-европейските транспортни коридори.

Избираемите проекти по тази мярка могат да бъдат очертани, както следва:

- модернизация на съществуващи железопътни участъци по Транс-европейските транспортни коридори
- рехабилитация на съществуващи железопътни участъци по Транс-европейските коридори
- електрификация на железопътни участъци по Транс-европейските транспортни коридори

Дейностите по тази мярка ще бъдат финансирани от Кохезионния фонд.

Мярка 5 Строителство, рехабилитация и модернизация на пътните и железопътните участъци по Транс-европейските транспортни коридори от транс-гранично значение

Основната цел на тази мярка е да свърже основната пътна и железопътна мрежа на Република България с тази на съседните страни.

Избираемите проекти по тази мярка могат да бъдат очертани, както следва:

- Строителство, модернизация, рехабилитация и електрификация на железопътни отсечки, свързващи основната железопътна мрежа на Република България с тази на съседните страни
- Строителство, модернизация и рехабилитация на пътни участъци, свързващи основната пътна мрежа на Република България с тази на съседните страни

Дейностите по тази мярка ще бъдат финансирани от Кохезионния фонд.

Мярка 6 Подобряване на условията за корабоплаване по морските пътища и по река Дунав

Основната цел по тази мярка е да модернизира инфраструктурата на пътищата по море и по река Дунав и да подобри условията за корабоплаване и безопасност.

Избираемите проекти по тази мярка могат да бъдат очертани, както следва:

- Модернизация на инфраструктурата по река Дунав и по морските пътища
- Изграждане на средства за навигация
- Модернизиране на съществуващите средства за навигация
- Развитие на информационни системи
- Изграждане на буни

- Подобряване дълбочината в критичните участъци по река Дунав
- Подобряване на ширината в критичните участъци на река Дунав
- Изграждане на брегоукрепителни съоръжения
- Драгажни работи
- Изграждане на приемни съоръжения в пристанищата за отпадъци от корабите
- Изграждане на пречиствателни станции

Дейностите по тази мярка ще бъдат финансирани от Кохезионен фонд.

Бенефициенти на този приоритет са :

- Национална компания „Железопътна инфраструктура” (съответните регионални звена)
- Изпълнителна агенция „Пътища” (съответните регионални звена)
- Агенцията за поддържане и проучване на река Дунав
- Изпълнителна агенция „Морска администрация” (съответните регионални звена)

Приоритет „Развитие на устойчив подземен градски транспорт”

Целта на този приоритет е да съдейства за повишаване и подобряване на мобилността на населението и на околната среда в градските зони.

Една мярка е идентифицирана по този приоритет :

Мярка 1 Разширяване на метрополитен София

Основната цел на тази мярка е да съдейства за развитието на устойчив и екологично-чист градски транспорт в столицата.

Избираемите проекти по тази мярка могат да бъдат очертани, както следва:

- Разширяване на метрополитен София

Дейностите по тази мярка ще бъдат финансирани от Кохезионния фонд.

Бенефициент на този приоритет е:

- Община София

Приоритет „Развитие на комбинирани превози”

Целта на този приоритет е да оптимизира капацитета и ефективността на съществуващата и новоизградена инфраструктура и да насърчи развитието на интер-модалността.

Две мерки са идентифицирани по този приоритет:

Мярка 1 Подобряване на техническите, технологичните и експлоатационните параметри на терминалите и подходната им инфраструктура

Мярка 2 Изграждане на инфраструктура за комбинирани превози и товарни селища

Мярка 1 Подобряване на техническите, технологичните и експлоатационни параметри на терминалите и подходната им инфраструктура

Основната цел на тази мярка е да модернизира интер-модалните терминали в България.

Избираемите проекти по тази мярка могат да бъдат очертани, както следва:

- подобряване на техническите, технологичните и експлоатационни параметри на терминалите
- строителство на нова подходна инфраструктура
- реконструкция на съществуваща подходна инфраструктура

Дейностите по тази мярка ще бъдат финансирани от Европейския фонд за регионално развитие.

Мярка 2 Развитие на мулти-модална инфраструктура и товарни селища

Основната цел на тази мярка е да интегрира железопътния, пътния, морския и вътрешно-воден транспорт.

Избираемите проекти по тази мярка могат да бъдат очертани, както следва:

- строителство на пътни връзки между интер-модалните терминали и основните пунктове на възникване на товара;
- рехабилитация на пътните връзки между интер-модалните терминали и основните пунктове на възникване на товара;
- строителство на железопътни връзки между терминалите на морските и вътрешно-водни пристанища
- модернизация и рехабилитация на железопътните връзки между терминалите на морските и вътрешно-водни пристанища
- изграждане на товарни селища

Дейностите по тази мярка ще бъдат финансирани от Европейския фонд за регионално развитие

Бенефициенти на този приоритет са :

- Национална компания „Железопътна инфраструктура” (съответното регионално звено);
- Общини;
- Изпълнителна агенция „Пътища” (съответните регионални звена)
- Национална компания „Пристанища”

Приоритет „Техническа помощ”

Целта на този приоритет е да съдейства за постигане на ефективно и ефикасно управление и изпълнение на Секторна оперативна програма „Транспорт”.

Две мерки са идентифицирани по този приоритет:

Мярка 1 Техническа помощ за програмиране, управление, изпълнение, наблюдение, контрол и оценка на дейностите, залегнали в програмата

Мярка 2 Техническа помощ за укрепване на административния капацитет за управление на фондовете, за извършване на проучвания, изработване на проекти и проектна документация и др.

Фондовете ще съдействат за финансирането на техническа помощ за инициативите на страните-членки и на Комисията.

Бюджетът на Общността, определен от фондовете трябва да бъде изпълнен в рамките на споделеното управление между Страната-членка и Комисията, в съответствие с Чл. 53, параграф 1, точка в) от Регламент (ЕС, Euratom) № 1605/2002 на Съвета, с изключение на техническата помощ съгласно Чл. 43.

Страните-членки и Комисията трябва да осигурят съответствие с принципа на ефективното финансово управление.

Като техническа помощ, Фондовете могат да осигурят подкрепа за оценките, подобряване на административния капацитет, свързан с управлението на фондовете, проучвания, пилотни проекти и обмяна на опит, в частност да стимулират иновационните подходи и практики.

Съгласно предложението за Регламент на Съвета COM (2004) 492/14.07.2004, съдържащ общите изисквания на ЕФРР, ЕСФ и Кохезионния фонд, Управляващият орган на Секторна оперативна програма „Транспорт” има възможност да отдели до 4% от общото финансиране по СОПТ, за да финансира мерките, свързани с техническа помощ.

Интегрирането на сигурността и опазването на околна среда, заложено в проекта и изпълнението на оперативната програма ще бъде стриктно следвано, наблюдавано и контролирано.

Техническа помощ по инициатива на Комисията:

1. За инициативите на и /или от името на Комисията, в размер до 0.30% от тяхното съответно годишно разпределение, фондовете могат да финансират подготовката, наблюдението, административната и техническа подкрепа, оценката, одит и мерки за инспекции при въвеждането на Регламента. Тези дейности се изпълняват в съответствие с чл. 53(2) от Регламента (ЕС, Euratom) № 1605/2002 и други разпореджения от този Регламент, както и приложимото изпълнение на неговите модалности към формата на изпълнение на бюджета.

Тези дейности ще включват:

- а) проучвания, свързани с изготвянето на стратегически насоки на Комисията, годишни доклади на Комисията и тригодишен кохезионен доклад;
- в) оценки, експертни доклади, статистики и проучвания, включително такива от общ характер, отнасящи се към дейността на фондовете;
- с) мерки насочени към партньорите, бенефициентите на помощта от Фондовете и населението, включително информационни мерки;
- д) мерки за разпространяване на информацията, работа в мрежа, повишаване на самосъзнанието за европейската идентичност, засилено сътрудничество и обмяна на опит в Европейския съюз;
- е) въвеждане, опериране и взаимна връзка на компютаризираната система за управление, наблюдение, проверка и оценка;
- ф) подобряване на методите за оценка и обмяна на информация за практиките в тази сфера.

Оценяването ще бъде финансирана от бюджета за техническа помощ.

Мерките за техническа помощ, изпълнявани по инициатива на или от името на Комисията могат да бъдат финансирани в размер на 100%.

Бенефициенти по приоритет Техническа помощ са:

- Управляващият орган на Секторна оперативна програма „Транспорт“;
- Междинните звена;
- Бенефициентите

С оглед укрепване на административния капацитет на служителите в Министерство на транспорта, с изключение на капацитета на Управляващия орган, междинните звена и бенефициентите на СОПТ, мерки за укрепване на административния капацитет ще бъдат финансирани и изпълнявани чрез Оперативна програма „Административен капацитет“ (ОП АК), управлявана от Министерство на държавната администрация и административната реформа. ОП АК ще се фокусира основно върху укрепване на административния капацитет за въвеждане на *aquis communautaire* и законодателство в сферата на транспорта. ОП АК ще се фокусира върху укрепване на административния капацитет на регионалните структури на Министерство на транспорта.

10. СЪГЛАСУВАНOST С ПОЛИТИКИТЕ НА ЕС

10.1. Съгласуване с транспортната политика на ЕС

Текущата обща транспортна политика на ЕС акцентира на следните четири насоки за действие:

- Промяна на разпределението между видовете транспорт. Дисбаланса между различните видове транспорт води до неравномерно разпределение на трафика, все повече задръствания особено на главните транс-европейски транспортни коридори и в населените места;
- Елиминиране на тесните места в транспортната инфраструктура на общността и разрешаване на финансовата загадка за насърчаване на инфраструктурни проекти чрез създаване на нови източници за финансиране (презастраховане и общо финансиране от частни инвеститори, използване на по-голяма част от бюджета на общността, доизясняване на принципите на публичното и частно партньорство);
- Обръщане на повече внимание на потребителите на видовете транспорт (осъзнаване на външните разходи, развитие на мултимодални пътнически системи, създаване на скала (графика) за правата и задълженията на потребителите на транспорта и 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 в политиката за превози по море и развитие на глобална “интелигентна мрежа” в ЕС – програмата Галилео;

Бялата книга “Европейска транспортна политика до 2010” не определя конкретни инвестиционни насоки за кандидат членките, но когато България стане член на ЕС, съществуващите насоки ще се прилагат и в транспортната политика на България, така че те трябва да се вземат предвид при изпълнението на транспортни проекти финансирани от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд. Насоките включват:

- Създаване на транс-европейска транспортна мрежа (TEN-T);
- Прехвърляне/ пренасочване на товари от сухопътния към железопътния и морския транспорт;
- Развитие на модерен обществен транспорт с оглед намаляване на използването на лични автомобили и намаляването на емисиите от въглероден окис
- Увеличаване на дела на частните капитали в схеми за развитие на транспорта.

От една страна транспортната политика трябва да е свързана с икономическата политика (поради финансовите ресурси необходими за изпълнението ѝ) и от друга страна с териториалната политика (поради изискванията за устройство на териториите). Тази двойна ориентация означава, че проекти предложени за финансиране от ЕФРР и КФ трябва да отговарят на следните критерии:

- Да са част от бъдещата транс-европейска транспортна мрежа;
- Да са предпоставка за увеличаване на трафика в железопътния и морския транспорт;

Да спомагат за подобряване на транспортните услуги в градовете насърчавайки развитието на обществения транспорт;

- Да използват възможно най-много частни фондове за изпълнението си.

В същото време транспортните проекти трябва да имат следните характеристики:

- Да предлагат подобряване на качеството на сухопътния транспорт и да подобряват безопасността по пътищата;
- Да възстановяват железопътните линии;
- Да подобряват морското и речното корабоплаване и безопасност;
- Да популяризират комбинирания транспорт;
- Да елиминират задръстванията в транспортната мрежа;
- Да улеснят използването на обществен транспорт;
- Да увеличат ролята на ЕС при решаването на глобални проблеми в транспорта.

Мерките предложени в Бялата книга и насоките за развитие на транс-европейската транспортна мрежа за взети предвид при определянето на оперативните приоритети и цели на Програмата.

10.2. Конкурендна политика и държавни субсидии

Всички действия по СОПТ, финансирани от Структурните и Кохезионния фонд са в съответствие с клаузите на Споразумението създаващо ЕО и политиката на Общността по отношение на конкурентната политика.

Държавната субсидия се определя от критериите записани в член 87(1) от Споразумението и по конкретно:

- Превеждане/ прехвърляне на държавни ресурси/ средства;
- Икономическо преимущество;
- Селективност;
- Ефект върху конкуренцията у търговията.

ЕС трябва да оцени дали СОПТ е в съответствие с правилата за държавни субсидии. При одобряване на програмата, Управляващия орган е отговорен за съответствието на всички дейности с правилата за държавни субсидии.

10.8. Обществени поръчки

Националното законодателство на България в областта на обществените поръчки ще бъде в пълно съответствие с Директивите на ЕС.

10.9. Опазване на околната среда и устойчиво развитие

От 21 юли 2004 г. България трябва да извършва оценка за влиянието върху околната среда на програми и планове за инфраструктурни проекти, особено в случаите на нови пътища и инфраструктурни разширения, в съответствие с Директива 2001/42/ЕС на Европейския парламент и решение на Съвета от 27 юни 2001 за оценка на ефекта върху околната среда на определени планове и програми.

В споразумение с България, ЕС ще разработи подходящи методи за изпълнението на стратегическа оценка за влиянието върху околната среда, за да осигури, освен всичко друго и съответната координация, като избегне дублиране на усилията и постигне опростяване и ускоряване на процеса на планиране на транс гранични проекти и коридори.

Политиката за опазване на околната среда на ЕС и устойчивото развитие са ключова основа за СОПТ, което е ясно отразено при формулирането на специфичните цели. Принципа, че замърсителите трябва да плащат ще бъде стриктно спазван.

10.10. *Равни възможности*

Всички мерки на СОПТ ще са в съответствие с изискванията на обществото и Наредба 1260/99/ЕС в смисъла на елиминиране на несправедливото отношение и насърчаването на равнопоставеността между мъже и жени.

Равните права на мъжете и жените в семейството, в политически, социален и икономически аспект в България са залежали в конституцията на Република България. По време на изпълнението на програмата ще се вземат мерки, които да премахнат бариерите, които биха попречили на пълното професионално интегриране на жените. Равните възможности на мъжете и жените в тяхното социално и професионално развитие и равните възможности за групите в неравностойно положение са важен аспект от социалното измерение на устойчивото развитие.

Ще бъде осигурено съответното представяне на мъже и жени в Управляващите и комитети и Комитетите за наблюдение.

10.11. *Прилагане на принципа за партньорство*

Принципа за партньорство беше широко използван в подготвителната фаза на СОПТ и структурата за изпълнението ѝ. Работният вариант на оперативната програма беше дискутиран три пъти със социално-икономическите партньори, неправителствени организации, природозащитни организации, местните власти, политици, представители на университетите, ключови министерства и други.

Представители на неправителствени организации и местните власти ще бъдат включени в Комитета за наблюдение.

10.12. *Лисабонска стратегия*

Главната и специфичната цел на секторната оперативна програма за транспорта ще помогне за постигането на общите политически цели заложи в Лисабонската стратегия.

Главните политически цели на Лисабонската стратегия са:

- Създаване на всеобхватна, динамична и основана на познанията икономика;
- Постигане на ускорен и устойчив икономически растеж;
- Възстановяване на пълната заетост като ключова цел на икономическата и социална политика и намаляване на безработицата до нивата постигнати в страните с най-ниска безработица;
- Модернизиране на системите за социална защита.

Главните цели на Лисабонската стратегия са насочени към стимулиране на икономическия растеж и създаване на нови работни места:

- Създаване на по-добри условия за работа в Европа;
- Насърчаване на обучението и иновациите за постигане на икономически растеж в ЕС;

- По-добри условия за развитие на бизнеса с цел създаване на нови работни места.

Лисабонската стратегия е насочена към две главни политически линии – да следва икономическата реформа за подготовка на икономика на основата на знанието и укрепване на европейския социален модел чрез инвестиране в човешки ресурси. Постигането и поддържането на макро икономическа стабилност, както и изпълнението на адекватна бюджетна политика ще доведе до успех в изпълнението Лисабонската стратегия – устойчив икономически растеж, повече и по-добри работни места и по-голямо социално сближаване.

11. ИНДИКАТОРИ ЗА ПРОГРАМАТА

Индикаторите са полезни инструменти за ЕС, Управляващия орган и Междинните звена за следене и измерване на напредъка в изпълнението на програмата.

Като се вземат предвид Насоките за индикатори на Националния план за развитие на България и Оперативната програма изготвена от Министерството на финансите, бяха определени следните индикативни групи индикатори за мониторинг и контрол на изпълнението на СОПТ и оценка на ефективността на усвояването на средствата от ЕС предоставени за СОПТ.

Секторна оперативна програма "Транспорт" 2007 -2013 г. ИНДИКАТОРИ ЗА МОНИТОРИНГ И КОНТРОЛ НА СОПТ						
	Вид	Индикатор	Единица	Първоначална стойност през 2005 г.	Планирана стойност през 2013 г.	Източници на информация
ГЛАВНА ЦЕЛ <i>Развитие на устойчив транспорт</i>	Влияние	○ Увеличаване на общите инвестиции в транспортния сектор	Млн. ЕВРО			
СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ <i>Интегриране на националната и градска транспортна система в ЕС</i>	Влияние	○ Увеличаване на конкурентноспособността на българската транспортна система	% брутната добавена стойност на транспортния сектор в икономиката			
СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ <i>Подобряване на транспортните услуги</i>	Влияние	○ Увеличаване на броя на транспортните оператори	брой			
СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ <i>Постигане на баланс между видовете транспорт</i>	Влияние	○ Баланс между дяловете на различните видове транспорт	Млн. тона км Млн. пътника км			

Приоритетна цел						
Развитие на ключови транспортни връзки с национално и европейско значение и подобрена интероперативност на основните пътни и железопътни инфраструктури						
Приоритет Развитие на националната транспортна инфраструктура	 Влияние	➤ Увеличаване на пътнико-потока	Пътници/км	Сухопътен транспорт- Железопътен транспорт- Речен транспорт - Морски транспорт -		ИА АА, ИАП, ИАМА, ИАПА, НКЖИ
		➤ Увеличаване на товаро-потока	Млн. тона км	Сухопътен транспорт- Железопътен транспорт- Речен транспорт - Морски транспорт -		ИА АА, ИАП, ИАМА, ИАПА, НКЖИ
		➤ Увеличаване на транзитните транспортни потоци	Млн. тона км	Сухопътен транспорт- Железопътен транспорт- Речен транспорт - Морски транспорт -		ИА АА, ИАП, ИАМА, ИАПА, НКЖИ
	 Резултат	➤ Намалено време за пътуване	Минути на 100 км	Сухопътен транспорт- Железопътен транспорт- Речен транспорт - Морски транспорт -		ИА АА, ИАП, ИАМА, ИАПА, НКЖИ
		➤ Увеличаване на капацитета	Превозни средства на 24 ч.	Сухопътна мрежа- Железопътна мрежа-2270 влака/ 24ч. Речни пристанища- Морски пристанища-		ИА АА, ИАП, ИАМА, ИАПА, НКЖИ
		➤ Намаляване на инцидентите по видове транспорт	Инциденти/ население	Сухопътен транспорт- Железопътен транспорт- Речен транспорт - Морски транспорт -		Дирекция “Национална служба полиция” , МВР

Приоритетна цел						
Оптимален капацитет и ефективност на съществуващата и нова инфраструктура и популяризиране на интермодалността						
Приоритет Развитие на мулти-модален транспорт	 Влияние	➤ Увеличаване на интермодалния трафик до, от и през територията на България	ITU/year			Национален статистически институт

		➤ Увеличаване на капацитета за обработка на товари в терминалите	TU/year Ro-Ro Units/year			Пристанищна администрация
		➤ Увеличаване на складовата площ на терминалите	Кв. м.			Пристанищна администрация
		➤ Намаляване на общото време за транспортните операции, т.е. намаляване на времето за доставка	Минути			
	Приоритетна цел Развитие на устойчива мобилност за хората и подобряване на качеството на околната среда в столицата					
Приоритет Развитие на устойчив градски подземен транспорт		➤ Увеличаване на човеко-потока в подземния транспорт	Пътници/ 24 ч.	2005 – 80000 2006 – 159000	380000	Община София
		➤ Намаляване на газовете с парников ефект	Тона газ/ m³			Регионална агенция за контрол на околната среда
		➤ Намаляване на транспортните средства за надземен транспорт	Превозни средства	38		Община София
		➤ Намаляване на времето за пътуване	минути	36	12	Община София

Приоритетна цел Ефективно и ефикасно управление на СОПТ						
Приоритет Техническа помощ		➤ Усвоен % от отпуснатите средства от КФ/ ЕФРР	Млн. ЕВРО	0	100%	ЕС
		➤ Подобряване на качеството на управлението на проектния и програмния цикъл	Брой успешни и изпълнени на време транспортни инфраструктурни проекти съфинасирани от ЕФРР и КФ	0		ЕС

12. ФИНАНСОВ ПЛАН НА СОПТ

12.1. Източници на финансиране

През новият програмен период 2007 – 2013 г. броя на фондовете е ограничен до три (Европейския фонд за рационално развитие (ЕФРР), Европейски социален фонд (ЕСФ) и Кохезионния фонд (КФ)) в сравнение със сегашните шест. *За разлика от сегашните мулти-фондови програми, целта на бъдещите намеси ще е работата със само един фонд за дадена програма.*

Оперативните програми за транспорт и околна среда ще се съфинансират от два фонда едновременно - КФ и ЕФРР. За да посрещне нуждите за опростяване и децентрализация, програмирането и финансовото управление ще бъдат извършвани само на ниво приоритети.

Според предложението за финансиране, участието от Фондовете за всеки приоритет може да бъде съобразен със следните максимални стойности:

- 85% от обществените разходи, съфинансирани от Кохезионния фонд и
- 75% от обществените разходи, съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие.

Без да се приема като пренебрегване на принципите заложи в специалните условия на Фондовете, ЕФРР може да финансира, като взаимно допълващи се и подлежащи на лимит от 5% от всеки приоритет на оперативната програма, мерки спадащи към подпомагане от други фондове, при условие че те са необходими за задоволителното изпълнение на дейността и са директно свързани с нея.

Бюджета на транс-европейската транспортна мрежа, Кохезионния фонд и ЕФРР играят важна роля при подпомагането на проекти свързани с транс-европейската транспортна мрежа чрез директна безвъзмездна помощ.

ЕИБ и ЕИФ могат да участват, в съответствие с модалностите заложи в уставите им, при предлагането на помощ от фондовете.

ЕИБ и ЕИФ могат, по молба на страните членки, да участват в изготвянето на националната стратегическа референтна рамка и оперативните програми, както и в дейностите свързани с подготовката на основни проекти, осигуряването на финансирането и на публичн-частно партньорство. Страните членки, със съгласието на ЕИБ и ЕИФ, могат да съсредоточат заемите отпуснати за един или няколко приоритета от оперативната програма, особено в сферата на иновациите и икономиката на познанието, човешкия капитал, околната среда и основни инфраструктурни проекти.

12.2. Финансиране от европейските фондове и националното публично съфинансиране за периода 2007 – 2013

Финансовият план за СОПТ е изготвен въз основа на финансовия план на Националната Стратегическа Референтна Рамка за Република България за 2007 – 2013 г. и направените оценки за да се покрият приоритетните нужди за развитие на националния и градски транспорт и инфраструктура.

Изпълнението на СОПТ ще се подпомага от Кохезионния фонд /транспортния сектор/ (1420 млн. евро) и от Европейския фонд за регионално развитие (345 млн. евро). Изпълнението на СОПТ ще се подпомага от национално съфинансиране от публични разходи на индикативна стойност от 869 млн. евро.

Европейски фондове		Национално съ- финансиране	Общо
<i>Развитие на националната транспортна инфраструктура</i>			
Кохезионен фонд	Европейски фонд за регионално развитие		
1,380.00	x	710,64	2,090.64
66%		34%	100%
<i>Развитие на устойчив подземен градски транспорт</i>			
Кохезионен фонд	Европейски фонд за регионално развитие		
x	171,00	57,00	228,00
	75%	25%	100%
<i>Развитие на комбинирани и мултимодални превози</i>			
Кохезионен фонд	Европейски фонд за регионално развитие		
x	140,00	70,00	210,00
	66,66%	33,34%	100%
<i>Техническа помощ</i>			
Кохезионен фонд	Европейски фонд за регионално развитие		
40,00	34,00	31,36	105,36
38%	32,3%	29,7%	100%
1,420.00	345,00	869,00	2,634.00

12.3. Финансов план за СОПТ по години и приоритети по цени към момента (млн. евро)

Година	Публични финансови ресурси							ОБЩО с частните инвестиции
	Съфинасиране от ЕС			Национално публично съфинансиране			Общо публични финансови ресурси	
	Европейски фонд за регионално развитие	Кохезионен фонд	Общо	Държавен бюджет	Други (фондове)	Общо		
Развитие на националната транспортна инфраструктура								
2007	x							
2008	x							
2009	x							
2010	x							
2011	x							
2012	x							

2013	x							
Общо	x							

--	--	--	--	--	--	--	--	--

Година	Съфинансиране от ЕС			Национално публично съфинансиране			Общо публични финансови ресурси	ОБЩО с частните инвестиции
	Европейски фонд за регионално развитие	Кохезионен фонд	Общо	Държавен бюджет	Други (фондове)	Общо		

<i>Развитие на устойчив подземен градски транспорт</i>								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

2007	x							
2008	x							
2009	x							
2010	x							
2011	x							
2012	x							
2013	x							
Общо	x							

--	--	--	--	--	--	--	--	--

Година	Съфинансиране от ЕС			Национално публично съфинансиране			Общо публични финансови ресурси	ОБЩО с частните инвестиции
	Европейски фонд за регионално развитие	Кохезионен фонд	Общо	Държавен бюджет	Други (фондове)	Общо		

<i>Развитие на комбинирани превози</i>								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

2007		x						
2008		x						
2009		x						
2010		x						

2011		x						
2012		x						
2013		x						
Общо								
Година	Съфинасиране от ЕС			Национално публично съфинансиране			Общо публични финансови ресурси	ОБЩО с частните инвестиции
	Европейски фонд за регионално развитие	Кохезионен фонд	Общо	Държавен бюджет	Други (фондове)	Общо		
Техническа помощ								
2007								
2008								
2009								
2010								
2011								
2012								
2013								
Общо								
Общо								

13. ГОЛЕМИ ПРОЕКТИ

Като част от оперативната програма, от Европейския фонд за рационално развитие и Кохезионния фонд могат да се финансират операции състоящи се от серии от работи, дейности или услуги насочени сами по себе си към постигането на една неделима задача с конкретна икономическа или техническа същност, която има точно определени цели и общата стойност надвишава 50 млн. евро.

Големите проекти ще се одобряват от Комисията по отделно, но ще се управляват в рамките на оперативната програма.

13.1. Индикативен списък на големите проекти

Основните проекти, определени по време на разработването на СОПТ са както следва:

No	Име	Обхват на работа (кратко описание)	Индикативен бюджет в €М
1	Подновяване на участъци от железопътната инфраструктура по железопътната линия Пловдив – Бургас (по протежение на Транс-европейски коридор VIII)		63.00*
	<i>ЛОТ 1 – Подновяване на железния път в жп участъци Церковски-Карнобат и Михайлово-Калояновец</i>	Подновяване на железния път, целящо достигане на проектните скорости в гарите Церковски, Михайлово и Калояновец и участъците Церковски-Карнобат и Михайлово-Калояновец. Обхватът на работата ще включва и свързаните дейности за поддръжка на съоръженията за сигнализацията, телекомуникациите и контактната мрежа.	30.00
	<i>ЛОТ 2 – Среден ремонт на железния път в участъка Дружба-Бургас, включително доставка и инсталация на компютърни централизации в железопътните гари Дружба, Владимир Павлов и Бургас</i>	Среден ремонт на железния път, целящ достигане на проектните скорости в гари Дружба, Долно Езерово, Владимир Павлов и свързващите ги участъци, включително свързаните дейности за поддръжка на съоръженията за сигнализацията, телекомуникациите и контактната мрежа. Обхватът на работата ще включва и доставка и инсталация на компютърни централизации в гари Дружба, Владимир Павлов и Бургас	33.00
	* Бюджетът на проекта ще бъде изяснен по време на проект за техническа помощ, който ще се финансира по програма ИСПА. Според предварителният времеви график за изпълнение на проекта се очаква строителните работи да приключат през 2009 г.		
2	Подновяване на участъци от железопътната инфраструктура по железопътната линия Мездра-Горна Оряховица (по протежение на Транс-европейски коридор VIII)		160.00*
	<i>ЛОТ 1 - Подновяване на железния път в участъка Плевен-Бутово</i>	Подновяване на железния път с цел достигане на проектните скорости в 5 участъка по жп линията Плевен-	63.50

		Бутово. Обхватът на работата ще включва и свързаните дейности по поддръжката на съоръженията за сигнализацията, телекомуникациите и контактната мрежа.	
	<i>ЛОТ 2 - Подновяване на железния път в участъка Кунино-Ясен</i>	Подновяване на железния път с цел достигане на проектните скорости в 7 участъка по жп линията Кунино-Ясен. Обхватът на работата ще включва и свързаните дейности по поддръжката на съоръженията за сигнализацията, телекомуникациите и контактната мрежа.	81.00
	<i>ЛОТ 3 – Подобряване на съоръженията за сигнализацията и телекомуникациите по железопътната линия Мездра-Горна Оряховица</i>	Доставка и инсталация на оптичен кабел по протежението на жп линията Мездра-Горна Оряховица. Обхватът на работата ще включва и доставка и инсталация на компютърни централизации в жп гарите Горна Оряховица и Червен Бряг.	15.50
	* Бюджетът на проекта ще бъде изяснен по време на проект за техническа помощ, който ще се финансира по програма ИСПА. Според предварителният времеви график за изпълнение на проекта се очаква строителните работи да приключат през 2009 г.		
3	Модернизация на железопътната линия Видин-София (по протежение на Транс-европейски коридор IV)	Изпълнение на договори, свързани със Строителни работи, Сигнализация, Телекомуникации и Информационни системи, Супервизия и Дългосрочен консултант.	1320.00*
	* Бюджетът на проекта ще бъде изяснен по време на проект за техническа помощ, който ще се финансира по програма ИСПА. Проектът се предвижда да бъде разделен на три жп отсечки – Видин-Брусарци (дължина 87 км), Брусарци-Мездра (дължина 94 км) и Мездра –София (дължина 88 км). Според предварителният времеви график за изпълнение на проекта се очаква строителните работи да приключат до края на 2013 г. на обща индикативна стойност 520 млн.евро.		
4	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив (по протежение на Транс-европейски коридор IV и VIII)	Изпълнение на договори, свързани със Строителни работи, Сигнализация, Телекомуникации и Информационни системи, Супервизия и Дългосрочен консултант.	346.25*
	* Бюджетът на проекта ще бъде изяснен по време на проект за техническа помощ (индикативна стойност 4 млн.евро), който ще покрие следните дейности – прединвестиционно проучване, идеен проект, ОВОС и изготвяне на тръжна документация.Проектът се предвижда да бъде разделен на три жп отсечки София – Елин Пелин (дължина 25 км), - Елин Пелин – Септември (дължина 78 км) и Септември – Пловдив (дължина 53 км). Техническата помощ за		

	подготовка на проекта се предвижда да бъде финансирана по приоритет Техническа помощ от СОПТ. Очакван старт на строителните работи – 2009 г.		
5	Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир (като част от жп линията София-Кулата - Транс-европейски коридор IV)	Изпълнение на договори, свързани със Строителни работи, Сигнализация, Телекомуникации и Информационни системи, Супервизия и Дългосрочен консултант.	100.00*
	* Бюджетът на проекта ще бъде изяснен по време на проект за техническа помощ (индикативна стойност 3 млн.евро), който ще покрие следните дейности – прединвестиционно проучване, идеен проект, ОВОС и изготвяне на тръжна документация. Техническата помощ за подготовка на проекта се предвижда да бъде финансирана по приоритет Техническа помощ от СОПТ. Проектът за електрификация на жп линията Дупница – Кулата е приключен през 2000 г., финансиран по програма ФАР – ТГС. За периода 2005-2007 се предвижда приключването на проект за модернизация на телекомуникацията и сигнализацията по жп линията Благоевград – Кулата, финансиран по програма ФАР- ТГС. Очакван старт на строителните работи по жп линията София – Перник – Радомир – 2010 г.		
6	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман (по протежение на Транс-европейски коридор X)	Изпълнение на договори, свързани със Строителни работи, Сигнализация, Телекомуникации и Информационни системи, Супервизия и Дългосрочен консултант.	83.00*
	* Бюджетът на проекта ще бъде изяснен по време на проект за техническа помощ (индикативна стойност 2 млн.евро), който ще покрие следните дейности – прединвестиционно проучване, идеен проект, ОВОС и изготвяне на тръжна документация. Техническата помощ за подготовка на проекта се предвижда да бъде финансирана по приоритет Техническа помощ от СОПТ. Очакван старт на строителните работи – 2010 г.		
7	Модернизация на железопътната линия Кюстендил – Гюешево – Македонска граница (като част от жп линията Радомир – Гюешево - Транс-европейски коридор VIII)	Изпълнение на договори, свързани със Строителни работи, Сигнализация, Телекомуникации и Информационни системи, Супервизия и Дългосрочен консултант.	50.00*
	* Бюджетът на проекта ще бъде изяснен по време на проект за техническа помощ. Техническата помощ за подготовка на проекта се предвижда да бъде финансирана по приоритет Техническа помощ от СОПТ. Според предварителният времеви график за изпълнение на проекта се очаква строителните работи да приключат до края на 2013 г. на обща индикативна стойност 37,5 млн.евро.		
8	I-1 (Е 79) Видин - Монтана	Изграждане на първокласен път с дължина 20,5 км с нова	32.00

		проекция, между Димово-Бела-Ружинци по маршрута на път Е-79 and коридор IV.	
9	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 коридор IV.	85.00
10	I-1 (Е 79) Ботевград - София	Строителство на нова магистрална отсечка с нова проекция с дължина 8,5 км по коридор IV. По този начин ще се свърже изградената вече част от автомагистрала Хемус с близкото село Яна и околновръстния път на София.	32.00
11	Автомагистрала Хемус Лот 1	Ново строителство на приблизително 59 км автомагистрален път между вече съществуващите части от магистралата, близо до Коритна и пресечната точка на път II-35 между Ловеч и Плевен.	262.00
12	Автомагистрала Хемус Лот 2	Ново строителство на приблизително 85 км автомагистрален път между края на Лот 1 и пресечната точка с път Е-85 близо до Велико Търново.	378.00
13	I-5 (Е 85) Русе – Велико Търново	Модернизация на съществуващия път в четири лентов път, с дължина 107.0 km, между градовете Русе и Велико Търново. Проектът ще доведе до облекчаване на трафика по коридор IX и ще даде осигури по-добра връзка с направление за София чрез автомагистрала Хемус.	250.00
14	I-5 (Е 85) Габрово - Шипка	Строителство на 3,2 км тунел по Шипка и 10,3 км път. Реализирането на проекта ще осигури по-кратък път между двата града, сигурност и безопасност на движението, и ще има значителен социално-икономически ефект.	180.00

15	I-5 Кърджали - Подкова	Рехабилитация на съществуващ път и ново строителство на подходящ път и околоръстен път на Кърджали. Проектът включва рехабилитация на 12 км съществуваща настилка, 16,5 км ново строителство на две нови отсечки от Кърджали до Джебел и Джебел – Подкова и изграждане на околоръстен път на Кърджали – 15 км.	32.00
16	II-71 Силистра - Добрич	Рехабилитация и частична реконструкция на съществуващ път с дължина 79.0 km. Това ще осигури по-добри условия за транс-граничното сътрудничество с Румъния и за туристическия трафик до черноморските курорти.	19.00
17	Проект Рехабилитация на транзитни пътища IV – II фаза	Рехабилитация на 222 км пътища по TEN-T	50.00
18	Строителство на околоръстни пътища по TEN-T – фаза I	Изграждане на околоръстни пътища в градове по TEN-T	40.00
	1. Околоръстен път при Монтана 2. Околоръстен път при Враца 3. Околоръстен път при Луковит, Румянцево, Петровене, Златна Панега 4. Околоръстен път при Бяла, Самоводене, Дряново, Гоброво, Поликраище, Димитровград, Хасково, Кърджали 5. Околоръстен път при Радомир 6. Околоръстен път при Кранево, Ахелой, Бургас		
19	Разширение на метрото от „Интерпред“ до ж.к. „Младост“, ж.к „Дружба“ и новото летище в гр. София	Разширяването на съществуващото метро в София е разделено на 3 фази на изпълнение. I етап – разширяване от метро станция 10 до метро станция 13; II етап – разширяване от метро станция 13 до метро станция 17; III етап – разширяване от метро станция 17 до новия терминал на летище София	228.00
20	Подобряване на навигацията в българо-румънския участък на река Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 – Белене по	Проектът предвижда подобряване на сигурността на навигацията по р. Дунав – част от коридор VII. Подобряване на навигационните условия в двата критични участъка по р. Дунав (на +107 cm най-ниското водно нива	138.00

	протежение на общоевропейски транспортен коридор VII	за регулиране на навигацията).	
--	---	--------------------------------	--

13.2. Приоритизиране на проекти

Изборът на големи проекти, които ще се управляват в рамките на СОПТ се базира на:

- Достъп на българската национална транспортна мрежа до транспортната мрежа на ЕС (приоритети по Транс-европейската транспортна мрежа, трансгранично влияние)
- Икономически критерий (трафик прогнози, икономическа възвращаемост)
- Технически критерий (безопасност, времепътуване, нужди на транспортните оператори, съответствие с проектантските и технически изисквания на ЕС, правилото N+2)
- Критерий за социално въздействие (трудова заетост по време и след изпълнението на проектите, принос към БВП, обществена приемственост)
- Институционален критерий (капацитет и готовност на УО, МЗ и бенефициентите за изпълнение на проектите)
- Критерий за въздействие върху околната среда (по-малка необходимост от отчуждаване на земи, намаляване на замърсяването на атмосферата, намаляване на шумовото замърсяване)

Проектите са избрани в съответствие с принципа отдолу-нагоре.

13.3. Управление на големи проекти

Управляващият орган ще предоставя на Комисията следната информация за големите проекти:

- Информация за звеното, отговарящо за изпълнението;
- Информация за естеството на инвестицията и описание, финансов размер и местоположение;
- Резултатите от прединвестиционни проучвания;
- Времеви график за изпълнение на проекта и в кои случаи периода за изпълнение се очаква да бъде по-дълъг от програмния период, фазите, за които съфинансирането от страна на Комисията е изискано по време на програмния период 2007-2013 г.;
- Разходи-ползи анализ, включващ оценка на рисковете и предвидимото въздействие върху сектора и социално-икономическата обстановка в страната членка и/или региона, и когато е възможно в други региони в Общността;
- Гаранция за съответствието с правото на Общността;
- Анализ за въздействието върху околната среда;
- Обосновка за публичния принос/инвестиция;
- Финансовият план, показващ общо планираните финансови средства и тези от фондовете, ЕИБ, ЕИФ и всички други източници за финансиране в Общността, включително годишния график на проекта.

Комисията ще оцени големите проекти, ако е необходимо с помощта на външни консултанти, включително ЕИБ, тяхното съответствие с приоритетите на оперативната програма, техния принос за постигане на целите на тези приоритети и съответствието с политиките на Общността.

Комисията ще предложи на страните членки методологическа подкрепа и ще съгласува съответните стойности за принципните параметри на разходи-ползи анализа.

Комисията ще взема решение във възможно най-кратък срок, след изпращане на информация от страната членка или Управляващия орган, в съответствие с Член 39. Това решение ще определи физическия обект, сумата, която кореспондира на размера за съфинансиране за съответния приоритет, и годишния график.

В случаите, когато Комисията отказва да съфинансира голям проект, тя ще уведомява страната членка за причините.

IV – ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА ЗА ИПЪЛНЕНИЕ НА СОПТ

14. ИНСТИТУЦИИ, ВКЛЮЧЕНИ В ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОГРАМАТА

Секторната оперативна програма „Транспорт” ще се администрира на няколко нива:

Звеното за оценка на съответствията (ЗОС) – звено, отговорно за оценка на финансовото управление и системи за контрол в съответствие с Член 70, 3 от новия Регламент. В България, функцията на ЗОС ще бъде делегирана на външна компания, за която би могло да се поиска финансиране от ЕК тъй като Одитиращият орган още не е създаден.

Одитиращият орган (ОО) – ще бъде създаден обособен орган за всички оперативни програми в съответствие с чл. 61 от новия Регламент. Той ще бъде новосъздадено звено в Министерство на финансите с определени функции и отговорности. ОО е отговорен за прилагането на чл. 61, А, Б и Г проверки (нов Регламент).

Сертифициращият орган (СО) – обособен орган за всички оперативни програми в съответствие с чл. 60 от новия Регламент. В България, това е дирекция „Национален фонд” в Министерство на финансите.

Звеното отговорно за получаване на средства от ЕК – обособено звено за всички оперативни програми в съответствие с чл. 58, 2 от новия Регламент. В България, това е дирекция „Национален фонд” в Министерство на финансите.

Отговорно звено/а за извършване на плащания към бенефициентите – Управляващите органи за оперативните програми ще извършват плащания към МЗ/Крайните бенефициенти, на базата на лимити, определени от НФ (трезора) в МФ. Тази функция може да бъде делегирана на МЗ ако се вземе такова решение от съответния УО.

Управляващият орган (УО) на СОПТ ще бъде дирекция „Координация на програми и проекти” в Министерството на транспорта, която ще бъде отговорна за цялостното изпълнение на програмата. Управляващият орган ще делегира определени изпълнителни задачи на междинните звена (виж по-долу).

Оперативното изпълнение на СОПТ ще се осъществява чрез **Междинните звена** – Национална компания „Железопътна инфраструктура” (НК „ЖИ”) към Министерство на транспорта; Изпълнителна агенция „Пътища” (ИАП) към Министерство на регионалното развитие и благоустройството и Изпълнителна агенция „Морска администрация” (ИАМА) към министерство на транспорта.

Комитетът за наблюдение на СОПТ ще бъде създаден в рамките на три месеца след решението за одобряване на програмата.

14.1 Управляващ орган на СОПТ

Дирекция „Координация на програми и проекти“ бе определена да бъде Управляващ орган на Секторна оперативна програма „Транспорт“ и ще бъде отговорна за осигуряване на ефективност и коректност при управлението на операциите съфинансирани от ЕФРР и Кохезионния фонд.

Лице за контакти: г-жа Нели Йорданова
Директор на Управляващия орган

Адрес: Министерство на транспорта
София, 1000, ул. „Дякон Игнатий“ 9
тел.: 00359 2 9409 422
факс: 00359 2 987 88 08
www.mtc.government.bg

Управляващият орган ще отговаря за цялостното ефикасно, ефективно и коректно управление и изпълнение на СОПТ и в частност за:

- Изготвяне и изпращане на СОПТ и водене на преговори с ЕК;
- Осигуряване на съответствие на целите и приоритетите с другите оперативни програми и Националната стратегическа референтна рамка;
- Осигуряване на това, операциите да бъдат избрани за финансиране в съответствие с критериите, приложими за оперативната програма, и че те съответстват, за целия период на изпълнение, с националните правила и тези на Общността;
- Потвърждаване и проверка на това дали съфинансираните продукти и услуги са доставени, и че разходите, декларирани за операциите са направени в съответствие с националните правила и тези на Общността;
- Осигуряване на това да има система за записване и съхраняване в компютъризирана форма на подробни счетоводни данни за всяка операция, финансирана от оперативната програма, и че данните за изпълнението, необходими за финансовото управление, мониторинг, контрол и оценка са събрани;
- Оценка и избор на звена, които да действат като Междинни звена под управлението на УО;
- Осигуряване на това бенефициентите и други звена анагажирани с изпълнението на операциите да поддържат или отделна счетоводна система, или адекватен счетоводен код за всички транзакции, свързани с операцията;
- Осигуряване на това оценките на оперативните програми да бъдат направени в рамките на времевите ограничения, заложи в Регламента и да покрият стандартите за качество, съгласувани между комисията и страната членка;
- Установяване на процедури, които да осигуряват това, че всички документи, свързани с разходи и одити, изискващи гарантирането на адекватна одитна пътека, са изпълнени;
- Осигуряване на това сертифициращият орган да получава цялата необходима информация за проведените процедури и одити във връзка с разходите за целта на сертифицирането;

- Създаване и ръководене на Комитета за наблюдение и снабдяването му с изискваните документи, позволяващи качеството на изпълнението на оперативната програма да бъде наблюдавано в съответствие с нейните специфични цели;
- Изготвяне, и след одобрение от страна на Комитета за наблюдение, изпращане на годишните и заключителни доклади за изпълнението на Комисията;
- Осигуряване на публичност на СОПТ.

14.2 Междинни звена на СОПТ

Управляващият орган на СОПТ ще делегира определени задачи и отговорности на МЗ за изпълнението на транспортни проекти.

Индикативни отговорности: УО/МЗ

	УО	МЗ
Програмиране		
Програмиране по СРР (процес и партньорство)	x	
Програмиране по ОП (процес и партньорство)	X	x
Преговори с ЕК	X	
Подготвителни дейности		
Създаване на Информационна система за управление	X	x
Изготвяне на ръководства за управление/ подпомагане на работата	x	
Назначаване и организация на МЗ	X	
Обучение на персонала (УО, МЗ, бенефициенти) PAs	X	
Организира комитетите за наблюдение и Управляващите комитети	X	
Информираност и публичност		
Изготвяне на комуникационния план на СОПТ	X	
Изпълнение		
Изготвяне на система от проекти		X
Подпомагане и информиране на кандидати		X
Проверка на съответствието с политиките на Общността	X	X
Осигуряване на коректност на операциите	X	X
Наблюдение/мониторинг		
Мониторинг на операциите, докладите и корективните дейности по операциите		X
Мониторинг на мерките/приоритетите на СОПТ, докладите и корективните дейности	X	X
Мониторинг на приоритетите на СРР, докладите и корективните даейности	X	
Оценка		
Организация на оценките	X	
Осигуряване на информация по време на оценките	X	X
Финансово управление и контрол		
Сертифициране на разходите и контрол	X	
Плащания		
Вътрешен одит		

Разделението на отговорностите между УО и МЗ ще бъде установено чрез писмени споразумения. Министерство на финансите е отговорно за изготвянето на Ръководство за изготвянето на писмени споразумения между УО и МЗ.

Разпределението на отговорностите между УО, МЗ и бенефициентите ще бъде уточнено по Тунинг проект „Укрепване на капацитета на Министерство на транспорта да управлява СОПТ, финансирана от КФ и ЕФРР”.

Избраните Междинни звена за изпълнение на операциите съгласно приоритетите, заложи в програмата са, както следва:

- **Изпълнителна агенция „Пътища”**
- **Национална компания „Железопътна инфраструктура”**
- **Изпълнителна агенция „Морска администрация”**

15. ФИНАНСОВО УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛ

Бюджетът на Общността, разпределен за СОПТ ще бъде усвояван в рамките на съвместно управление между Министерство на транспорта, Министерство на финансите и Комисията, в съответствие с чл. 53, параграф 1, т. б) от регламента (ЕК, Euratom) No1605/200210 на Съвета, с изключение на техническата помощ, отнасяща се към чл. 43.

Министерство на транспорта, Министерство на финансите и Комисията ще осигуряват съответствието с принципа за сигурно и прозрачно финансово управление.

Ангажиментите по бюджета на Общността в СОПТ ще бъдат изпълнявани годишно за всеки фонд в периода 1 януари 2007 г. и 31 декември 2013 г. Първият ангажимент по бюджета ще бъде направен преди приемането от страна на Комисията на решението за одобряване на оперативната програма. Всеки следващ ангажимент ще бъде направен от Комисията на базата на решението да се отпуснат средства от фондовете съгласно чл. 31.

В случаите, когато Министерство на транспорта не предлага промяна на оперативната програма, съгласно чл. 36(5) или не е направено плащане, може да се направи искане най-късно до 30 септември на годината, трансферът на ангажиментите/задълженията по оперативната програма, свързани с националните непредвидени средства да се резервират за други оперативни програми.

Плащанията ще приемат формата на **предварително финансиране, междинни плащания и балансови плащания/изравнителни плащания.**

Общите процеси на искания/заявки за плащания и сертификациране

Текстът по-долу описва процесите на искания/заявки от крайните бенефициенти и сертифициране на разходите.

1. Крайните бенефициенти са отговорни за докладване и сертифициране на точността, действителността на разходите и доставката на съфинансирани стоки и услуги. Те изпращат на Междинното звено платени фактури или счетоводни документи за еквивалентно доказуема стойност.

2. Междинното звено получава и контролира фактури, и сертифицира допустимостта на разходите. МЗ изпраща доклад за сертифициране на УО в рамките на установените от УО крайни срокове.

3. Базирайки се на прогнозите изпратени от УО, НФ (СО) одобрява размера на границите за финансиране с национални и европейски средства;
4. Базирайки се на сертифицираните разходи от МЗ, УО плаща на МЗ;
5. МЗ плаща на крайния бенефициент/изпълнител*;
6. На базата на вече извършените разходи УО изпраща до НФ (СО) месечен доклад за сертифицирането.

Разделение на функции и задължения

Текстът по-долу описва разделението на отговорностите при процесите на предявяване на искания и сертифициране, базирано на действащите регламенти и новия Регламент.

Роля на крайния бенефициент

Крайният бенефициент е отговорен за възлагане проекти, съфинансирани от Структурните фондове и Кохезионния фонд в рамките на оперативната програма. След като са контракувани и услугите са доставени, фактурите се издават от частния изпълнител или доставчик и се изпращат на крайния бенефициент (КБ). След сертифициране на доставката на стоки или услуги КБ извършва проверка на базата на съответното Техническо задание или Спецификация и плаща фактурата със собствени средства.

Докладът за сертифицирането за доставка на стоки или услуги заедно с платените фактури се изпращат на МЗ към УО.

За да осигури необходимите данни в доклада до МЗ, КБ трябва да изгради подробна счетоводна система на ниво договор. Тази задача съдържа поддържането (архивиране) на финансовите данни, допълнителни документи и доклади в съответствие с изискванията на чл. 7 от Регламент No 438/2001.

Роля на междинното звено

Процедурата за проверка, извършвана от Междинното звено, трябва да включва документираните проверки на 100% от исканията (заявките).

Крайните бенефициенти изпращат техните платени фактури или счетоводни документи за еквивалентно доказуема стойност до Междинното звено към УО. МЗ получава и контролира фактурите за да потвърди следното:

- Проверката на допустимостта (фактурата отговаря на проект, одобрен в рамките на програмата и тя може да бъде сертифицирана);
- Формална проверка (фактурите са издадени на името и адреса на бенефициента; датата за изпълнение е след датата на одобряването на искането и т.н.);
- Проверка на съдържанието (фактурите съдържат допустими разходи, включени в съпътстващия договор, който отговаря на целите на операцията и т.н.);
- Проверка за правдоподобност (фактурата не е изпратена към друга програма; съгласно формалните проверки фактурите отговарят на законодателните изисквания и т.н.).

Междинното звено е отговорно за събирането на информация за разходите, изпратена от КБ в доклад за сертифицирането, и за сертифицирането на такива разходи. На базата на това, МЗ изпраща доклад за сертифицирането на УО. Докладът е приключен на ниво мярка или приоритет, с приложени проектни списъци и препоръки направени към докладите за сертифицирането от КБ, и е обект на проверка от УО.

С доклада за сертифицирането МЗ потвърждава, че:

- Разходите за операцията са в съответствие с Регламента на Комисията (ЕС) 1685/2000 (критерий за избираемост/допустимост);
- Целта на операцията е в съответствие с целите на съответната програма;
- Искането за плащане са базира на допустимите разходи, които са изплатени от КБ и съпътстващата документация е налична;
- Разходите, които трябва да се изплатят в рамките на допустимия период за съответната програма;
- Следи се физическия и финансов напредък, включвайки проверки на място където е уместно;
- Няма припокриване на фондове на ЕС за операцията;
- Доказателство за получаване на средствата от КБ е налично;
- Подробности за скритите транзакции са записани, където е възможно на компютърни файлове и са налични за съответните служби на комисията и националните власти при поискване;
- Съществува задоволителна одитна пътека т.е. в съответствие с Анекс I от Регламента на Комисията (ЕС) 438/2001;
- Разходите са съгласувани между звеното за изпълнение и счетоводното/финансово звено и всякакви различия са оправдани;
- Никакви слабости, рискове или нередности по отношение на финансовия контрол не са били идентифицирани във връзка с проекта или са под въпрос или ако има такива, какви корективни действия са били предприети.

Регламент (ЕС) No. 1685/2000 установява правилата показващи типа разходи, които могат да се съфинансират от структурните фондове. Като основно правило, разходите които директно са свързани с одобрения проект и са вече платени от КБ, и които могат да бъдат подкрепени от получените фактури или документи с еквивалентно доказуема стойност могат да бъдат разглеждани като допустими. Проверовъчните листове за сертифициране на допустимостта на разходите трябва да бъдат разписани за всяка мярка.

На базата на сертифицираните фактури МЗ изпраща на УО искане за съфинансиране с национални и европейски средства, събрани на ниво мярка, на периодична база или на базата на индивидуален проект.

Въз основа на пускане на одобрение на заявката за плащане МЗ (ако е уместно) без забавяне урежда КБ/изпълнителя да получи цялата сума по плащането без намаления, задържания или по-нататъшни специфични удържки.

Роля на Управляващият орган

Управляващият орган е отговорен за събирането на информация за разходите, която е осигурена от Междинните звена чрез доклади за сертифициране и служи за сертифициране на такива разходи в доклади за сертифициране. Последните се приключват на ниво ОП и се изпращат до НФ (СО) със съответните списъци с мерки или приоритети, с направени препратки в доклада за сертифициране, изпратен от МЗ, както и към доклади предоставени от крайните бенефициенти. УО изпраща до НФ (СО)

доклада за сертифициране и декларация за разходите на периодично (обикновено месечно но в зависимост от естеството на програмата). Управляващият орган още определи крайния срок, в който МЗ трябва да изпрати доклада за сертифициране.

С доклада за сертифициране, УО потвърждава, че изискванията съгласно чл. 59 от новия Регламент са изпълнени, както следва:

- Операциите са избрани в съответствие с критериите и правилата на ЕС;
- Доставката на услуги е проверена и е в съответствие с правилата на ЕС;
- Компютризирана система за счетоводство функционира нормално;
- Оценките на оперативните програми съгласно чл. 46 са направени в рамките на определения период и са в съответствие с необходимите стандарти за качество;
- Разработени са процедури за съхранение на документи във връзка с направените разходи и одити за да се осигури адекватна одитна пътека съгласно чл. 88 и 98;
- Гарантиране, че СО получава цялата необходима информация за проведените процедури и одити;
- Ръководене на Комитета за наблюдение и осигуряването му с необходимите документи за да се позволи качествено изпълнение на операциите в съответната оперативна програма;
- Изпращане на годишни и заключителни доклади;
- Осигуряване на съответствие с изискванията за информираност и публичност съгласно чл. 68.

Съдържанието на декларациите за разходите да бъдат изпратени от УО включва:

- Стойността на разходите;
- Допустими дати за разходите;
- Разбивка на разходите в съответните категории (приоритети, мерки);
- Списък на фактурите;
- Идентификация (подпис) от човека, който е изготвил/проверил/одобрил декларацията в съответствие с принципа на четирите очи;
- Доказателство, че са направени проверки от ръководството (доклади за сертифициране);
- Доказателство, че физически проверки на стоки или проекти са извършени, в случаите където е необходимо (доклади за сертифициране);
- Местонахождение на съпътстващите оригинални документи;
- Одитни доклади на управленските и контролни операции (вътрешен одитен доклад от УО/МЗ и външни одитни доклади);
- Нередностите са идентифицирани, коригирани и докладвани (преодолени) по подходящия начин (доклад за нередностите);
- Описание/модификация на процедурите за управление и контрол.

Ако, условията за сертифициране на разходите не са изпълнени, НФ (СО) информира УО за откритите различия/проблеми. УО ще представи обяснения за отклоненията или проблемите и ще предложи корективни мерки с краен срок за изпълнение. При получаване на надеждно обяснение за идентифицираните проблеми, или ако предложените корективни мерки за елиминиране на проблемите са задоволителни, НФ (СО) ще сертифицира декларацията за разходите.

При даване на одобрение на размерите от НФ (СО) УО осигурява за МЗ цялата сума по плащането, без никакви намаления, задържания или други специфични удръжки.

Роля на Одитирацият орган

Съществува методология, отнасяща се към чл. 61, а и б от проверките в новия Регламент, която базирана на периодични доклади осигурява НФ (СО) с резонна гаранция, че процесите на искане и сертифициране функционират нормално.

Роля на Националния фонд (Сертифициращият орган)

Националният фонд (Сертифициращият орган) е отговорен за изготвянето и изпращането на заявки за плащане както и получаването на средства от Комисията. Съгласно чл. 69 от новия Регламент НФ (СО) е отговорен за:

- Изпращане на актуализирани прогнози за заявките за плащания за текущата година и прогноза за следващата година до Комисията;
- Изпращане на сертифицирани декларации за разходи и заявки за плащания в електронен формат до Комисията;
- Използване на наличните средства от Комисията за плащане на разходите, свързани с предоставената помощ;
- Сертифициране на декларациите за разходи, които са фактически платени от Структурните фондове и Кохезионния фонд, в електронен формат, че те са резултат от надеждни чсетоводни системи, и са базирани на проследяеми съпътстващи документи;
- Че декларираните разходи са в съответствие с приложими национални правила и правила на Общността, са направени съобразно избраните за финансиране операции в съответствие с приложимите критерии за програмата;
- Осигуряване за целите на сертифицирането, че е получил адекватна информация от УО за проведените процедури и одити от или под ръководството на Одитирацият орган;
- Гарантиране, че крайните бенефициенти получават пълни плащания от Структурните фондове и Кохезионния фонд и във възможно в най-кратки срокове;
- Докладване на Комисията за нередности, които са били обект на първоначални административни или съдебни разследвания, и информирането ѝ, с препратки към предишни доклади, за процедурите следвайки всички нередности, идентифицирани преди и за важни промени произлизащи от там;
- Изпращане на декларации за сумите за възстановяване на тази дата, класифицирани по годината на започване на процедурите;
- След възстановяване, неправомерно платените суми се връщат, заедно с получената лихва за закъснели плащания, като се изваждат сумите от следващата декларация за разходи и заявката за плащане към Комисията, или, ако това е недостатъчно, чрез връщане на средствата към Комисията.

16. МОНИТОРИНГ

16.1 Комитет за наблюдение

Комитетът за наблюдение (КН) на СОПТ ще бъде създаден в рамките на три месеца от решението за одобряване на програмата.

Членовете на Комитета за наблюдение ще бъдат представители от МТ, МОСВ, ИАП, НК”ЖИ”, ИАМА, МФ, МРРБ, членове на Работната група по изготвяне на СОПТ. Членовете на КН ще бъдат назначени от министъра на транспорта, на базата на предложените кандидатури от съответните институции, на принципа за партньорство.

Комитетът за наблюдение ще бъде създаден при изпълнението на Туининг проекта „Укрепване на капацитета на Министерство на транспорта да управлява СОПТ, финансирана от КФ и ЕФРР”.

КН ще разпише правила за процедури и ще ги приеме в съгласие с УО. КН ще се председателства от представители на УО. По негова инициатива, представител на ЕК може да участва в качеството на съветник на КН. Представители на ЕИБ и ЕИФ могат да участват в работата на КН със съветнически функции ако е налице съфинансиране от страна на тези институции.

Отговорността на КН е да следи изпълнението на СОПТ, и по-конкретно дали е в съответствие с регламентите на ЕК и законодателството на Република България.

КН ще има следните задачи:

- Да обсъжда и одобрява критериите за избор на операции, финансирани в рамките на четири месеца от одобрението на оперативната програма. Критериите за избор ще бъдат ревизирани в съответствие с нуждите на програмата;
- Да прави периодичен преглед на напредъка за постигане на специфичните цели на оперативната програма на базата на изпратените документи от УО;
- Да преглежда резултатите от изпълнението, и в частност на целите, заложи към всеки приоритет и оценките съгласно чл. 46(5);
- Да обсъжда и одобрява годишните и заключителни доклади за изпълнението съгласно чл. 66 преди да са изпратени в Комисията;
- Да бъде информирана за годишния контролен доклад и за всякакви коментари, които Комисията може да направи след прегледа на този доклад;
- По инициатива на българската страна, може да бъде информирана за годишния доклад съгласно чл. 27;
- Може да предлага на УО корекции или преглед на оперативната програма с цел даването на възможност за постигане на целите на фондовете съгласно чл. 3 или да се подобри дейността на УО, включително и финансовото управление;
- Да обсъжда и одобрява предложения за изменение на съдържанието на решението на Комисията за финансиране от фондовете.

Управляващият орган и Комитетът за наблюдение ще осигурява качествено изпълнение на оперативната програма.

17. ОЦЕНКА

СОПТ е обект на оценка. Оценкаите имат за цел да подобряват качеството, ефективността и съгласуваността с помощта от фондовете и изпълнението на оперативната програма. Те също ще измерват въздействието на СОПТ във връзка със стратегическите цели на Общността, съгласно чл. 158 от Договора за присъединяване и специфичните структурни проблеми на България, имайки предвид нуждите за устойчиво развитие и съответното европейско законодателство, касаещо въздействието върху околната среда и стратегическата екологична оценка.

Оценките са правят преди, по време и след програмния период.

Предварителна оценка на СОПТ

Целта на предварителната оценка е да оптимизира разпределението на бюджетните средства по СОПТ и да подобрява качеството на програмирането. Предварителната оценка се очаква да стартира в началото на януари 2006 г. Препоръките и измененията след предварителната оценка ще бъдат инкорпорирани в СОПТ.

Текуща оценка

По време на програмния период, България ще прави текущи оценки, свързани с мониторинга на СОПТ, където мониторинга на програмата показва значително разминаване с първоначално заложените цели и в случаите където са направени предложения за ревизиране на програмата.

Резултатите ще бъдат изпратени на Комитета за наблюдение на СОПТ и на ЕК.

Последващата оценка трябва да бъде направена до 31 декември 2015 г.

Оценките ще се финансират от бюджета за Техническа помощ.

18. КОМУНИКАЦИОНЕН ПЛАН

В настоящият програмен период 2000-2006 г., чл. 46 Регламент (1260/1999) постановяващ операциите по Структурните фондове и Регламент (1159/2000) за мерките за информация и публичност за изпълнение от страните членки, касаещи помощта от Структурните фондове изисква да се отдаде достатъчно внимание на осигуряването на информация и публичност за дейностите, финансирани от фондовете. За да изпълни изискванията комуникационният план трябва да съдържа обосновка, цели, отговорности и предложени дейности от страните членки.

В новия програмен период 2007-2013 г. правилата дейностите за предоставяне на информация и публичност ще бъдат включени в предложение за регламент на Комисията, постановяващ подробни правила съгласно Регламент на Съвета (ЕС) № .../... , показващ общите правила на ЕФРР, ЕСФ и Кохезионния фонд и съгласно Регламент (ЕС) № .../... на Европейския парламент и Съвета за ЕФРР. В работния документ, все още обсъждан от Комисията и Съвета, се поставя силен акцент върху правилата за мониторинг и оценка и за дефинирането на отговорностите при изпълнението на дейностите за предоставяне на информация и публичност. Освен това, тези работни варианти на членове показват новия подход на Комисията към комуникационните дейности.

Съгласно предложението за регламент, показващ общите правила за ЕФРР, ЕСФ и КФ, България трябва да предоставя информация за и да публикува такава за съфинансирани програми и операции. Информацията ще бъде адресирана до европейските граждани и

бенефициентите. Тя ще има за цел да подчертае ролята на Общността и да гарантира, че помощта от фондовете е прозрачна.

18.1 Цели на Комуникационния план

Целта на дейностите, свързани с информираността и публичността в Комуникационния план за действие е да информира целевите групи, отбелязани по-долу, за възможностите от съвместната помощ от ЕС и страните членки.

Всеобщата цел на всяко действие, свързано с информираността и публичността е повишаване на осведомеността за ключовите приоритети и ключовите мерки на програмата, съвместно финансирана от ЕС и България:

Ключови приоритети на СОПТ	Ключови операции в СОПТ
Развитие на националната транспортна инфраструктура	Строителство, рехабилитация и модернизация на автомагистрали; строителство, рехабилитация и модернизация на първокласни пътища; строителство, рехабилитация и модернизация на второкласни пътища по протежение на Транс-европейските транспортни коридори; рехабилитация и модернизация на жп линии и участъци по протежение на Транс-европейските транспортни коридори и прилежащата инфраструктура; подобряване на корабоплаването по морските и вътрешно-водните пътища. <i>Операциите към този приоритет ще бъдат финансирани от Кохезионния фонд.</i>
Развитие на устойчив подземен градски транспорт	Развитие и разширение на метрополитен София. <i>Операциите към този приоритет ще се финансират от ЕФРР.</i>
Развитие на мултимодален транспорт	Подобряване на техническите, технологичните и операционни параметри на терминалите и довеждащата инфраструктура; развитие на мултимодална инфраструктура и товарни селища. <i>Операциите към този приоритет ще се финансират от ЕФРР.</i>
Техническа помощ	Техническа помощ за програмиране, управление, изпълнение, мониторинг, контрол и оценка на операциите,

	заложен в СОПТ; техническа помощ за укрепване на административния капацитет за управление на фондовете, прединвестиционни проучвания, проекти, проектна документация.
--	---

18.2 Отговорности на Управляващия орган

Управляващият орган на СОПТ е отговорен за публикуването и разпространението на програмата. Разпространението на СОПТ има за цел да подчертае ролята на Общността и да гарантира, че помощта от фондовете е прозрачна. Информираността и публичността имат за цел да увеличават общественото познаване и прозрачността във връзка със съвместните дейности на ЕС и страната членка и постигнатите резултати.

Информацията ще бъде адресирана до посочените по-долу целеви групи .

- **Потенциалните бенефициенти**
- **Бенефициентите**
- **Обществеността**

18.2.1. Информация за потенциалните бенефициенти

Управляващият орган ще предоставя ясна и детайлна информация на **потенциалните бенефициенти** за:

- Административните процедури, които трябва да се следват за финансиране по оперативната програма;
- Описание на процедурите за разглеждане на апликационните форми за финансиране;
- Критериите за избор и оценка на операциите, които ще бъдат финансирани;
- Имената на хората или контакти на национално, регионално или местно ниво, които могат да обяснят начина, по който работи оперативната програма и критериите за избор и оценка на операциите.

Управляващият орган ще разпространява възможно най-пълна информация за възможностите за финансиране, предложени от съвместната помощ от Общността и страните членки за оперативната програма. Управляващият орган ще гарантира, че оперативната програма е широко разпространена, с подробности за финансовите средства от фондовете, и че те са предоставени на **всички заинтересовани страни** :

Европейски информационни източници на българска територия

- Европейски библиотечни центрове
- Европейски информационни центрове
- Други специализирани центрове за получаване на информация за ЕС
- Правителството на Република България
- Посолства на страни членки на ЕС
- Европейски проучвания в България
- Национална асоциация на българските европейски клубове (НАБЕК)

(Целият списък е наличен на Интернет страницата <http://www.evropa.bg/en/del/info-pad/info-points.html>)

(след присъединяването тези центрове най-вероятно ще се превърнат в Европейски директни центрове и ще заместят съществуващите)

Структури, които могат да действат като заместители

- Търговски асоциации
- Икономически и социални партньори
- Неправителствени организации
- Бизнес организации
- Други важни участници по всеки приоритет.

18.2.2. Информация за бенефициентите

Управляващият орган ще гарантира, че известяването за отпускане на помощта информира бенефициентите, че операцията, която им е поверена за изпълнение е избрана от програмата, която е частично финансирана от ЕФРР или КФ и приоритетната ос на оперативната програма.

Управляващият орган на оперативната програма и бенефициентите ще предприемат всички стъпки за осигуряване на информираност и публичност за обществеността относно операциите избрани за реализация по оперативната програма.

18.2.3. Информация за обществеността

Управляващият орган ще информира обществеността за:

- Приемането на оперативната програма от Комисията, основните постижения при изпълнението на оперативната програма и нейното приключване;
- Приемането на решение за голям проект съгласно чл. 38 от Общия регламент и основните стъпки при изпълнението на този проект.

Минималните изисквания за мерките за информираност и публичност, съгласно предложенията за регламенти, както следва:

- Най-малко една основна аудиовизуална презентация трябва да бъде направена или на постиженията на оперативната програма или програми, покрити от комуникационния план;
- На 9 май всяка година, развяване на европейския флаг за една седмица на местата, на които са изпълнени всички проекти съфинансирани от Структурните фондове и центровете за обучение, при които има обучения, съфинансирани от ЕСФ.

18.3. Източници за представяне и запознаване със СОПТ

УО ще организира серии от мероприятия, показващи важността от ставането на страна членка, които обясняват възможностите за финансиране. УО ще участва в публични дебати по телевизията и радиото, информационни събития, статии във вестници и специализирани списания, обясняващи ползата от фондовете на ЕС.

18.3.1. Медии

Пресата може да играе важна роля при информационните кампании сред по-широката общественост, а на по-късен етап и при резултатите. Всички медии са от значение: телевизия, радио, вестници на национално, регионално и местно ниво.

Тези публикации могат да бъдат организирани чрез:

- Реклами, напр. обяви за предложения/оферти
 - Официални съобщения за пресата
 - Пресконференции и интервюта
- УО и МЗ ще организират всички тези начинания.

18.3.2. Интернет страницата на УО

Интернет страницата на СОПТ трябва да бъде свързана с УО на НСРР и по-конкретно с интернет страниците на другите оперативни програми. Интернет страниците могат да съдържат следното (актуални субекти на интернет страницата са):

- Напредъка на разработването на ОП на следващ етап:
- Приоритети
- Операции
- Целеви групи
- Критерии за избор
- Бюджет
- Примери за проекти
- Процедури, апликационни форми, инструкции за кандидатстване (би могло, тази информация да се публикува на интернет страниците на МЗ)
- Адреси за контакти на МЗ и индикации, къде би могло да се придобие повече информация (и препратки към техните интернет страници)
- По време на изпълнението: напредъка, постиженията, най-добрите практики
- Страница за дискусии, на която могат да се задават въпроси и най-често срещаните въпроси да бъдат публикувани
- Тестове за оценка

18.3.3. Интернет страници на МЗ

Интернет страниците на МЗ трябва да имат препратки към страниците на съответните Интернет страниците могат да съдържат следното:

- Съдържание на операциите, които са изпълнявани от МЗ
- Целеви групи
- Критерии за избор
- Бюджет
- Апликационни форми
- Инструкции за кандидатстване по проекти
- Ръководства
- Правила за подбор
- Адреси за контакти: къде може кандидата да получи повече информация;
- Страница за дискусии, на която могат да се задават въпроси и най-често срещаните въпроси да бъдат публикувани
- Тестове за оценка

Интернет страниците на МЗ ще бъдат създадени в сътрудничество с УО и, ако е уместно, с други МЗ, така че интернет страниците да бъдат интерактивно свързани. Ако това е направено, съдържанието на интернет страниците може да бъде подобро и да се избегне безсмисленото дублиране на информация .

В повечето случаи, обединяването с интернет страници на организациите, хостващи УО и МЗ би било логично, но разбира се, отделни интернет страници биха могли да бъдат разработени.

18.3.4. Електронни вестници

В подготвителната фаза, бюлетините могат да послужат за информирането и привличането на социалните партньори в процеса на програмиране. По този начин, може да се достигне до по-широка група, а не само до партньорите в работните групи по ОП. Също така, за вътрешна информация за напредъка по НСРР и ОП, може да се разпространяват бюлетини между УО и МЗ. Бюлетините могат да послужат и за осведомяване на потенциалните кандидати.

По време на изпълнението, бюлетините биха могли да бъдат добър инструмент за информиране на бенефициентите относно напредъка на програмата и новите развития.

Организирането на разпространението на бюлетините може да се организира посредством интернет страниците.

18.3.5. Информационни събития

За разпространение на програмата могат да се използват няколко вида събития и срещи. Примери за такива дейности са:

- Информационни срещи за потенциални кандидати
- Семинари за подготовка и изпълнение на проекти
- Представяне на симпозиуми, събития и панаири

Събитията на УО трябва да бъдат колкото е възможно по-добре организирани. Ако е възможно, би могло да се организират съвместни събития, в зависимост от въпросите, които ще се разглеждат и целевите групи. Особено в предстоящата година, съществуват добри възможности за съвместни информационни събития и презентации.

18.3.6. Информационни материали

За информационните събития е важно да бъдат създадени стандарти за представяне. Това биха могли да бъдат информационни репортажи, кратки новини, би могло да се дава информация за фондовете.

- Кратките съобщения биха могли да бъдат бизнес визитките на ОП или на индивидуалните приоритети и мерки. Те служат за предразполагане, тъй като съдържат обща информация за програмата, приоритетите или мерките. Целевата група на кратките съобщения биха могли да бъдат обществеността като цяло, потенциалните кандидати, НПО, социално-икономическите партньори и обществени представителства, в зависимост от съдържанието на тези съобщения
- Брошурите са каталози за продукта на програмата. В зависимост от етапа на развитие на програмата, брошурите могат да съдържат обща информация за възможностите за финансиране на определен проект, цели, целеви групи и първоначално ориентиране за условията за финансиране. Целевите групи за такива брошури са потенциалните кандидати. На по-късен етап би могло брошурите да съдържат общ преглед на първите резултати и примери за проекти. Целевите групи за този тип брошури се формират от примерни

кандидати, обществени представителства, НПО, социално-икономически партньори и търговски и професионални организации.

- Стандартните презентации могат да се използват за всяка среща/панаир, където се представят програмите. Целевата група и съдържанието на презентацията зависят от типа посетители и обхвата на събитието (местен, регионален, национален).
- Представяне на видео материали може да бъде много ефективно средство за комуникация на резултатите от мерките/програмите, насочени към физическа инфраструктура, но също така и в случаи напр. на организирането на събития.

Би било добра идея да се направят формати за тези материали, които биха могли да се използват от всички УО и МЗ. Имайки единен подход, хората лесно биха могли да разпознаят материалите и публикациите за Структурните фондове и Кохезионния фонд.

18.4. Мониторинг и оценка на Комуникационния план

Дейност	Мониторинг	Оценка
Телевизионни и радио програми	Брой на публиката	Ниво на интерес
Интернет страница	Брой на посещенията	Ниво на увеличаване
Информационни материали, електронни бюлетини, брошури	Брой на заявките	Съдържание на информацията
Информационни събития	Брой на участниците	Нарастване на информираността за това една страна да бъде страна членка
Обява за търг	Брой на кандидатите	Брой на проектните предложения
Въпросници/тестове за оценка	Брой на тестовете	Съдържание на информацията
Страница за дискусии	Брой на въпросите	Увеличаване на информираността за финансирането от страна на европейските фондове

18.5. Управление и изпълнение на комуникационния план

В рамките на УО ще бъде създадено звено за връзки с обществеността. Една от главните задачи на това звено ще е да изпълнява Комуникационния план на СОПТ. Задачите на това звено включват основно: водене на преговори с ЕК по Комуникационния план, съгласуване на комуникационния план на СОПТ с този на

НСРР; управление и изпълнение на КП на СОПТ; изготвяне на доклади за изпълнението на мерките за информираност и публичност; изготвяне на продукти или информация за публицистичните дейности; разпространение на обща информация за възможностите за финансиране, предложени от съвместната помощ от Общността и национално и друго съфинансиране; актуализиране на интернет страницата на СОПТ, играеща ролята на основно свързващо средство с потенциалните бенефициенти и със съответните МЗ където е приложимо.

Звеното за връзки с обществеността ще се състои от 4 държавни служители.

Длъжностните характеристики ще бъдат изготвени. Ще бъде привлечен квалифициран експерт по връзки с обществеността.

Съответният бюджет на КП ще бъде изготвен след подробен анализ на разходите за всяка дейност.

<i>СПИСЪК ОТ ПРИЛОЖЕНИЯ</i>

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 *АНАЛИТИЧНА И ГРАФИЧНА ИНФОРМАЦИЯ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ*

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 *СЪКРАЩЕНИЯ*

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 *ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ*

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 *КАРТИ*