

СТРАТЕГИЯ

ЗА

РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2020 Г.



МАРТ 2010 Г.

СЪДЪРЖАНИЕ

Съдържание	1
Увод	4
1. Стратегическа рамка за планиране развитието на транспортната система	7
2. Мисия на транспортния сектор и визия за неговото развитие	9
3. Стратегически цели на транспортната политика	10
4. Роля на държавата	11
5. Институционална рамка на транспортния сектор	13
6. Стратегически фактори, влияещи върху транспортния сектор	16
6.1. Външни за транспортния сектор фактори	16
6.1.1. Международни фактори	16
6.1.2. Национални фактори	17
6.2. Вътрешни за транспортния сектор фактори – настоящо състояние на транспортния сектор	18
6.2.1. Търсене на транспортни услуги	18
6.2.2. Предлагане на транспортни услуги	23
6.2.3. Транспортно законодателство	25
6.2.4. Безопасност на превозите и сигурност	27
6.2.5. Ефективно усвояване на средства по програми на ЕС и изпълнение на приоритетни инфраструктурни проекти	29
7. Европейската транспортна политика	31
7.1. Пакетът „По-зелен транспорт”	33
7.2. Железопътен транспорт	34
7.3. Автомобилен транспорт и интелигентни транспортни системи	35
7.4. Воден транспорт	36
7.5. Въздушен транспорт	38
7.6. Интермодален транспорт	39
7.7. Градски транспорт	40
7.8. Зелена книга за развитието на TEN-T	41
8. Тенденции за бъдещо развитие	42
8.1. Търсене на транспортни услуги	42
8.1.1. Прогнози за ръста на товарната превозна дейност по видове транспорт	44
8.1.2. Прогнози за ръста на пътническата превозна дейност по видове транспорт	46
8.1.3. Тенденции в разпределението на товарния транспорт по видове	49
8.1.4. Тенденции в разпределението на пътническия транспорт по видове	50
8.2. Трафични прогнози	50

8.3.	Развитие на Трансевропейската транспортна мрежа. Приоритетни направления на територията на България	54
8.3.1.	Общоевропейски транспортни коридори	54
8.3.2.	TINA мрежа	55
8.3.3.	Приоритетни оси за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа ..	55
8.3.4.	Приоритетни оси за свързването на Трансевропейската транспортна мрежа със съседните държави и региони	56
8.3.5.	Изводи	57
8.4.	Перспективи и предизвикателства пред транспортния сектор	58
9.	SWOT анализ на българския транспортен сектор	60
9.1.	Силни страни на българския транспортен сектор	60
9.2.	Слаби страни на транспортната система	60
9.3.	Възможности за развитие на транспортната система.....	61
9.4.	Заплахи за развитие на транспортната система	62
10.	Стратегически приоритети на транспортната политика	63
Приоритет 1	Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура.....	64
Приоритет 2	Интегриране на българската транспортна система в европейската.....	65
Приоритет 3	Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда	66
Приоритет 4	Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове	66
Приоритет 5	Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.....	67
Приоритет 6	Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта.	69
Приоритет 7	Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната	70
Приоритет 8	Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.....	71
11.	Изпълнение и мониторинг.....	73
11.1.	Изпълнение на Стратегията	73
11.2.	Мониторинг	74
	СТРУКТУРА НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ.....	75
12.	Мерки за изпълнение на стратегическите приоритети.....	76
12.1.	Приоритет 1	76
12.2.	Приоритет 2	78
12.3.	Приоритет 3	79
12.4.	Приоритет 4	80
12.5.	Приоритет 5	81

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

12.6.	Приоритет 6	82
12.7.	Приоритет 7	83
12.8.	Приоритет 8	85
Списък на използваните съкращения		87
Списък на използваните документи		88

УВОД

Транспортът играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, като средство за икономическо развитие и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. Транспортният сектор на България е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Доказателство за това е фактът, че към 2008 г. българската транспортна система ежедневно е осигурявала средно по 2,54 млн. пътнически пътувания и превоз на 274 хил. т. товари. Транспортът и съобщенията генерират 11,7% от брутната добавена стойност на страната и осигуряват пряка заетост на над 138 000 души (*Източник на данните: НСИ, заети по трудовоправни отношения*). развитието на транспортния сектор е от съществено значение за утвърждаването на външнотърговските връзки на страната и на туризма.

Като цяло, през последните години нуждите от транспортни услуги – товарни и пътнически се увеличават, като успоредно с това се повишават изискванията към тяхното качество. В този смисъл, целта на държавната администрация в лицето на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, е да създаде законови и икономически условия за предоставянето на обществени транспортни услуги и съответната инфраструктура, които да отговорят на очакванията на потребителите.

Добре изготвената и успешно прилагана транспортна политика допринася за повишаване качеството на човешкия живот. В световен план съществуват много примери за успешно приложени мерки за развитие и модернизация на транспортните системи. Стъпка в правилната посока е изготвянето на механизми за повишаване ефективността на транспорта, при съблюдаване на принципите за неговото устойчиво, сигурно и безопасно развитие, отговарящо на изискванията на потребителите.

Настоящата разработка представлява дългосрочен стратегически документ, който цели да очертае най-важните насоки за развитие на транспортната система в следващия десетгодишен период. Въз основа на определените в нея приоритети и мерки ще се изготвят средносрочни и краткосрочни програми и планове. Средносрочните програми (4 г.) ще планират действията, проектите и задачите на правителството, което управлява страната в този период. Краткосрочните програми представляват план за действие за предстоящата година със съответни срокове и отговорници. Планираните средства от Държавния бюджет се определят в тригодишната бюджетна прогноза, като се следват насоките за развитие от посочените по-горе документи. В тази връзка, изпълнението на предложените в Стратегията мерки няма да доведе до пряко и/или косвено въздействие върху държавния бюджет.

Всички стратегически документи в следващия десет годишен период трябва да бъдат съобразени с настоящата Стратегия.

Форматът на Стратегията за развитие на транспортна система на Република България за периода до 2020 г. съответства на формата на стратегическите документи на Европейския съюз. Тя се основава на анализ на съществуващото положение и тенденции за развитие, както на вътрешните за отрасъла фактори, така и на външните такива. Документът е съобразен с местните специфични условия и нужди и със следните стратегически национални документи (подредени по хронологичен ред):

- Национална ИСПА стратегия за сектор „Транспорт”

- Национална стратегия за регионално развитие на България за периода 2005 –2015 г.
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.
- Националната стратегическа референтна рамка за периода 2007 – 2013 г.
- Оперативна програма „Транспорт” за периода 2007 – 2013 г.
- Оперативна програма „Регионално развитие” за периода 2007 – 2013 г.
- Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт до 2015 г. (проект)
- Национална стратегия за устойчиво развитие (проект)
- Национална дългосрочна програма по енергийна ефективност до 2015 г.
- Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008 – 2020 г.
- Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Република България 2009 – 2013 г.
- Национална стратегия за околната среда 2009 – 2018 г.
- Програма на правителството на европейското развитие на България
- Общ генерален план за транспорта (Master Plan).

Стратегическият документ е напълно съобразен с последните насоки за развитие на европейската транспортна политика. Основна негова цел е да очертае основните задачи, стоящи пред българската транспортна система за успешното ѝ интегриране в европейската такава. При разработването на документа са използвани следните основни стратегически документи: Бялата книга на ЕК „Европейска транспортна политика до 2010 г.: Време за решения”, Междинният преглед от 2006 г. на Бялата книга, Насоките на ЕС за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа, Зелената книга за градска мобилност, както и Съобщението на Комисията „Устойчиво бъдеще на транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система”, очертаващи европейската транспортна политика.

Стратегията възприема европейските основни принципи за:

- Хармонизирано развитие на всички компоненти на транспортната система
- Елиминиране на тесните места в инфраструктурата
- Поставяне на потребителите в центъра на вниманието на политиката
- Управление на последствията от процесите на глобализацията.

Настоящият документ е съобразен и с Лисабонската стратегия, чиято стратегическа цел е постигането на по-динамична и конкурентоспособна икономика. От транспортна гледна точка, тя цели по-нататъшно развитие и усъвършенстване на транспортната инфраструктура, либерализация на пазара на транспортни услуги и широко приложение на информационните и телекомуникационни технологии.

Особено внимание в разработената стратегия е отделено на кохезионната политика на Европейския съюз, целяща да намали различията в разширяващия се съюз и на стратегическите насоки за нейното изпълнение, които представляват базата за определяне

на инвестиционната политика. Достигането на пълна кохезия – политическа, икономическа и социална между разширена Европа и България като част от нея и интегрирането на българската в европейската транспортна мрежа е необходимо условие за действителна свобода за движение на стоки, хора и услуги, както и за икономическото развитие и обединяване на периферните и изолирани региони с централните части на Европа.

1. СТРАТЕГИЧЕСКА РАМКА ЗА ПЛАНИРАНЕ РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА

Основните принципи, залегнали в разработването на настоящата Стратегия не са тясно секторно ориентирани, а обхващат следните общи насоки:

➤ **Транспортни:**

- Интегрален подход, разглеждащ транспортния сектор като цяло и във взаимосвързаността на отделните видове транспорт, които се конкурират и взаимодействат помежду си

- Устойчиво и балансирано развитие на отделните видове транспорт
- Насоченост към нуждите на потребителите
- Ограничаване на пряката зависимост между икономическия ръст и нарастването на транспортното търсене.

➤ **Икономически:**

- Хармонизиране на условията за постигане на лоялна конкуренция
- Ефективно използване на наличните ресурси
- Заплащане на всички разходи (включително и пълните социални) на принципа „потребителят заплаща“.

➤ **Екологични:**

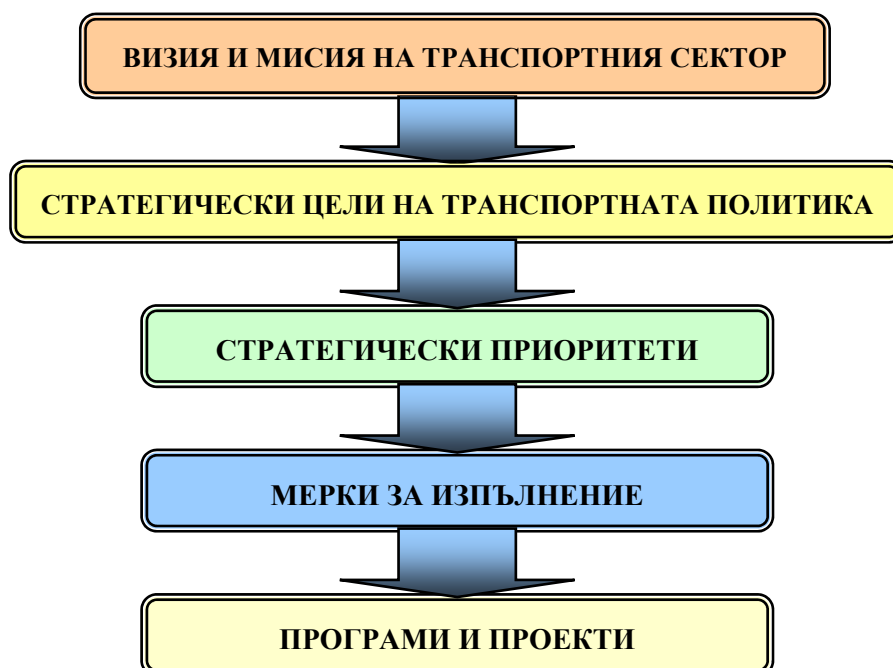
- Ограничаване на вредното влияние на транспорта върху околната среда, средата за живот и климата
- Енергийна ефективност
- Заплащане за нанесените вреди от причинителя.

➤ **Социални:**

- Равни условия за достъп до обществените услуги
- Задължителни обществени услуги
- Превес на обществения над индивидуалния и/или местен интерес
- Опазване на здравето на населението и повишаване на безопасността на транспорта и качеството на живот.

Следвайки този подход настоящата Стратегия не е резултат от механичното събиране и обобщаване на наличните програми и проекти, а следва логическия процес от общото към частното, включващ следните стъпки:

Фигура 1



Транспортната стратегия се състои от набор от цели и средства за тяхното изпълнение. Съответствието между тях е задължително условие за практическото приложение и изпълнение на транспортната политика, като динамичен компонент на икономическото развитие и за интегрирането на транспортната система на страната в европейската.

Транспортната политика на Република България преследва изпълнението на една глобална мисия на транспортния сектор, развита в три хоризонтални цели, които са общовалидни и намират своето по-конкретно измерение в специфични вертикални стратегически приоритети. От своя страна, методът за изпълнението на вертикалните приоритети е конкретизиран поотделно за всеки от тях посредством специфични мерки. Логическата взаимосвързаност на визията, мисията, стратегическите цели, приоритетите и мерките е представена нагледно във фигура 3 на стр. 75.

Инструментите, използвани за разработването на Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., включват задълбочени анализи на вътрешните и външни фактори, влияещи върху системата, на тенденциите за развитие на международно, регионално, национално, и областно ниво, както и анализ на силните и слабите страни на сектора, на възможностите и заплахите за развитието му (SWOT анализ), основните изводи от които са представени по-долу.

2. МИСИЯ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР И ВИЗИЯ ЗА НЕГОВОТО РАЗВИТИЕ

В съответствие със стратегическата визия за развитието на страната, дефинирана в Националната стратегическа референтна рамка, България е изправена пред предизвикателството да постигне устойчив процес на реално сближаване чрез висок икономически растеж, основан върху инвестициите, значително повишаване на производителността и подобряване на конкурентоспособността. За да се справи с рисковете, които могат да попречат на поддържането на висок и устойчив темп на растеж, икономическата политика трябва да се фокусира върху подобряване на качеството на физическата инфраструктура (като се засили свързаността и достъпността), инвестиране в човешки капитал и повишаване на стандартите в образованието и здравеопазването за поддържане на качеството на работната сила, отстраняване на неефективността в действията на администрацията и пазара, с цел да се стимулира предприемачеството и инвестирането, да се подпомогне едно балансирано териториално развитие.

Изпълнението на тази визия изисква в средносрочна перспектива България да постигне две стратегически цели:

- Да постигне и поддържа висок икономически ръст посредством динамична икономика в съответствие с принципите за устойчиво развитие
- Да повиши качеството на човешкия капитал и да постигне ниво на заетост, доходи и социална интеграция, осигуряваща висок жизнен стандарт.

В пълно съответствие с националната визия и приоритети, мисията на транспортния сектор е формулирана, както следва:

Транспортният сектор на България е призван да съдейства за икономическото и социално развитие на страната, като:

- Осигурява ефикасен (с максимални ползи), ефективен (с минимални разходи) и устойчив (с минимални външни влияния) транспорт
- Подпомага балансираното регионално развитие
- Съдейства за пълноценното интегриране на страната в Европейските структури, отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал.

Въз основа на така определената мисия на транспортния сектор е формулирана и следната **визия** за развитието му:

Към 2020 г. България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен транспорт и да предоставя много по-големи възможности за избор на населението и бизнеса.

Модернизирането на транспортната система е задължително условие за успешното ѝ интегриране в европейската транспортна система. То е съществена необходимост за повишаване качеството на живота, за високото икономическо развитие и подобряване състоянието на околната среда. Устойчивото развитие на обществения транспорт, като част от развитието на сектора като цяло, е предпоставка за повишаване мобилността на населението и намаляване на социалната изолация на определени групи.

3. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА

Мисията на транспортния сектор е доразвита в стратегическите цели на политиката, както следва:

- **Постигане на икономическа ефективност** посредством:
 - Укрепване на конкурентоспособността на българската транспортна система
 - Създаване на подходящи условия за устойчив ръст на вътрешните и международните превози при повишена енергийна ефективност
 - Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт.

- **Развитие на устойчив транспортен сектор** посредством:
 - Намаляване на отрицателното влияние на транспорта върху околната среда и климата
 - Интегриране на българската транспортна система в европейската
 - Осигуряване на висока степен на безопасност и сигурност на транспортната система.

- **Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност** посредством:
 - Координирано развитие на транспортния сектор в съответствие с икономическото и социално развитие на национално и регионално ниво
 - Подобряване на регионално ниво на достъпа до транспортните коридори и стимулиране развитието на граничните райони
 - Осигуряване на задължителните обществени превозни услуги на достъпни за населението цени.

4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА

Постигането на горепосочените цели на транспортната политика не може да бъде резултат единствено от дейността на държавата, а изисква усилия от страна на всички участници в транспортния процес. Преструктурирането на икономиката, в това число и на транспортния сектор, налага освобождаването на държавата от неприсъщите ѝ функции на собственик и мениджър и ограничаването им до организационни и контролни такива. В този смисъл отговорностите, задълженията и функциите на държавата следва да бъдат ясно и недвусмислено очертани.

Задължения на държавата са:

- Разработването и провеждането на общата политика за развитието на транспортния сектор като цяло и по видове транспорт и свързаното с това анализиране и прогнозиране на транспортния пазар
- Разработването, съгласуването и провеждането на политика за повишаване на безопасността и сигурността във всички видове транспорт и на транспортната система като цяло
- Развитие, модернизиранието, поддържането и организацията на експлоатацията на националната транспортна инфраструктура
- Регулирането, правоприлагането и контролът на условията за конкуренция, достъп до пазара, професията и транспортните услуги
- Регулирането на политиката в областта на инфраструктурното таксуване в условията на конкурентна пазарна икономика
- Разработването на националното транспортно законодателство, съобразно европейските норми и изисквания
- Реорганизацията и модернизацията на институционалната система в сектора
- Контролът над управлението на публичната държавна собственост в транспортната система
- Провеждането на национална транспортна политика, насърчаваща използването на интелигентни транспортни системи (ИТС)
- Определянето и контролът върху прилагането на техническите стандарти за планиране, проектиране, изграждане, поддържане и експлоатация на транспортната инфраструктура с оглед осигуряване на безопасност за потребителите, еднородност и техническа съвместимост на мрежите
- Определянето и контролът върху прилагането на техническите стандарти за превозните средства
- Организацията на готовността на транспорта за работа в условия на кризи и за транспортно осигуряване на отбраната
- Осигуряването на изпълнението на ангажиментите, произтичащи от двустранни и многостранни държавни споразумения
- Съгласуването на регионалното развитие и това на транспорта
- Управлението на човешките ресурси в транспортния сектор, включително въвеждането на европейските стандарти за подготовка на кадри.

Главната пътна и железопътна мрежа, както и пристанищата за обществен транспорт с национално значение и гражданските летища за обществено ползване ще останат и занапред **публична държавна собственост**. Някои елементи на транспортната инфраструктура, обаче, могат и следва да бъдат отдавани за експлоатация на частния сектор при гарантиране на обществените услуги и недискриминационния достъп до тях.

Развитието на транспорта, продиктувано от нуждите на икономиката и обществото, изисква мобилизирането на значителен по обем финансов ресурс. Отговорността за проучването, разработването, оценката и прилагането на различни финансови инструменти и схеми за осигуряването на този ресурс от местни и/или чуждестранни финансови фондове и/или институции и от частния сектор посредством публично-частното партньорство е на държавата.

5. ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, подпомаган от състава на министерството, провежда държавната политика в областта на транспорта и координира разработването и реализацията на стратегия за развитие и реструктуриране на транспорта.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министърът на регионалното развитие и благоустройството осъществяват държавната политика за развитието на пътната инфраструктура.

По отделните видове транспорт към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията са създадени и функционират регулаторни органи – изпълнителни агенции:

- **Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” (ИА „ЖА”)** координира и контролира дейността в областта на железопътния транспорт и изпълнява функциите на регулаторен орган в железопътния транспорт. Основните дейности, които ИА „ЖА” изпълнява, са: контрол на достъпа до железопътната инфраструктура и изпълнението на задълженията за обществени услуги; проверка на изпълнението на изискванията за издаване на лицензи и разрешения по Закона за железопътния транспорт; издаване на документи за правоспособност на персонала в железопътния транспорт; разработване на проекти на нормативни актове в областта на железопътния транспорт

- **Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” (ИА „АА”)** контролира изпълнението на изискванията към пунктовете за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътни превозни средства; разработва републиканската транспортна схема; анализира действието на нормативните разпоредби в областта на автомобилния транспорт и оценява ефекта от прилагането им; следи за спазването на нормативно установените условия и ред за извършване на обществен превоз на пътници и товари; води регистър на моторните превозни средства към всеки лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България

- **Изпълнителна агенция „Морска администрация” (ИА „МА”)** изпълнява регулаторните и контролните функции на държавата в областта на пристанищата и осъществява надзора върху корабоплаването по вътрешните водни пътища; контролира предоставянето на речни информационни услуги на корабния трафик; следи за спазването на приетите от Република България норми и стандарти за предотвратяване и ограничаване замърсяването на морската среда; организира дейностите по търсене и спасяване; води регистри на корабите, морските лица, пристанищата и пристанищните оператори в Република България; следи за изпълнението на разпоредбите по обезпечаване сигурността на корабите, плаващи под българско знаме и пристанищата в Република България; представя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията мотивирани становища по инвестиционните инициативи за изграждане на нови и разширяване на съществуващи пристанища за обществен транспорт; одобрява плановете за приемане и обработка на отпадъци, съгласува плановете на пристанищните оператори за действия при бедствия, аварии и катастрофи

- **Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав” (ИА „ПД”)** организира, ръководи и контролира проучването и поддържането на условията за корабоплаване във вътрешните водни пътища на Република България в съответствие с вътрешното и международното право; осигурява навигационно-пътната обстановка за

поддържане на корабоплавателния път по р. Дунав и в акваториите на пристанищата и зимовниците

- **Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” (ГД „ГВА”)** изпълнява функциите на гражданска въздухоплавателна администрация в съответствие с международните договори в областта на гражданското въздухоплаване, по които Република България е страна; контролира гражданското въздухоплаване, гражданските летища и летателните площадки, гражданските въздухоплавателни средства, аеронавигационните и други съоръжения на територията на страната; контролира изпълнението на задълженията на летищните оператори и на въздушните превозвачи относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт.

С оглед осигуряване на нормално функциониране на транспортната система са създадени следните държавни предприятия (по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон), в които министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията упражнява правата на едноличен собственик на капитала:

- **Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (ДП „НК ЖИ”)** е управителят на железопътната инфраструктура в България. Основните дейности на ДП „НК ЖИ” са свързани с осигуряването на използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия; развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура; събирането на инфраструктурни такси; разработването на графици за движение на влаковете, съгласувано с превозвачите, а за пътническите превози – и с общините; управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност

- **Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” (ДП „ПИ”)** управлява инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Основните дейности на ДП „ПИ” са свързани с изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането и управление на собствеността и организация на работата в пристанищата за обществен транспорт с национално значение; обезпечаване на достъпа до тях; поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа, вълноломи, защитни съоръжения и други; осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването във вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата, както и предоставяне на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик

- **Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение” (ДП „РВД”)** изпълнява държавни функции по управление на въздушното движение и извършване на аеронавигационни услуги в обслужваното гражданско въздушно пространство в съответствие със Закона за гражданското въздухоплаване и ратифицираните международни договори в областта на гражданското въздухоплаване, по които Република България е страна. Основните дейности на ДП „РВД” са свързани с управлението на въздушното движение за постигане на безопасност, ефективност и редовност на полетите в обслужваното гражданско въздушно пространство.

Както бе отбелязано по-горе, държавната политика за развитието на пътната инфраструктура се осъществява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството. В тази връзка важна роля изпълнява и **Агенция „Пътна инфраструктура”**, която е

второстепенен разпоредител с бюджетни кредити към Министерството на регионалното развитие и благоустройството.

В провеждането на държавната политика в областта на транспорта министерството си сътрудничи с много широк кръг институции на международно, национално, регионално и местно ниво, както и с неправителствени и обществени организации.

6. СТРАТЕГИЧЕСКИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Като обслужващ отрасъл, транспортът е в пряка зависимост от множество външни фактори от различно естество (икономически, социално-демографски, политически, екологични), с различен обхват на действие (международен, национален, регионален и местен), които взаимодействат помежду си и най-често имат разнопосочен ефект. Допълнително, едни и същи фактори могат да повлияят положително върху развитието на даден вид транспорт и негативно върху друг. В настоящия раздел са систематизирани и обобщени основните фактори и изводи за очакваното им бъдещо въздействие върху транспортния сектор като цяло.

6.1. Външни за транспортния сектор фактори

6.1.1. Международни фактори

- В дългосрочна перспектива тенденцията за глобализация на световната икономика се очаква да продължи и българската икономика и транспортният сектор трябва да се подготвят да посрещнат това предизвикателство и да се възползват от нарастващите възможности. Транзитните превози между ЕС и Азия ще се развиват при всички случаи и България следва да привлече значителен дял от тях

- С достатъчна степен на сигурност може да се каже, че в прогнозния срок на настоящия стратегически документ се очаква трайна тенденция към увеличаване на цените на петролните продукти, която ще повлияе върху цените на транспортните услуги, пазарните дялове на видовете транспорт и ще засили търсенето и предлагането на алтернативни технологични и инженерни системи (горива, двигатели и т.н.)

- Нарастващото внимание по отношение сигурността на превозите може да повлияе върху транспортните и търговски потоци, пренасочвайки ги към „по-сигурните“ транспортни мрежи и оператори. Този факт изисква активни действия за повишаване сигурността на българската транспортна система и най-вече на пристанищата и летищата. Значението на сигурността е още по-голямо предвид факта, че България отговаря за сигурността на 1 647 км. външни за Общността граници

- Систематичното прилагане на принципите за опазване на околната среда, към които България се е присъединила, ще доведат до:

- Ръст на експлоатационните разходи и цената на транспортните услуги
- Ръст на инвестиционните разходи и тези за поддържане и експлоатация на транспортната инфраструктура.

- Благоприятното географско положение на България само по себе си не е гаранция за развитие на международните транзитни превози. Необходими са значителни инвестиции, най-вече за подобряване и поддържане на съществуващата инфраструктура и в по-малка степен за изграждане на липсваща такава. В този смисъл, правилното определяне на приоритетите в кратко-, средно- и дългосрочен план е от изключително значение с оглед максимизиране на очакваните ползи при ефективно използване на наличните ограничени ресурси и при отчитане на приоритетите на ЕС и на съседните държави

- След присъединяването на България и Румъния към ЕС, поради отпадането на границите, осезателно се увеличи пътническият трафик между България и страните-

членки на Общността като цяло и в частност – между България, Румъния и Гърция, особено в крайграничните райони, превръщайки го от международен във вътрешен за ЕС трафик. Отпадането на границите вече оказва положително влияние върху развитието, преди всичко, на Общоевропейски транспортен коридор IV и частично на Коридор IX, а в перспектива се очаква такова и за Коридори VII, VIII и X

- Политическата стабилизация на балканския регион, както и изграждането на значими инфраструктурни обекти в региона на Югоизточна Европа, като железопътния тунел под Босфора и комбинирания мост на р. Дунав при Видин – Калафат очертава тенденция за засилено търсене на транспортни услуги, нарастване на интермодалните и транзитните превози през територията на България и необходимост от интегриране на транспортните мрежи на отделните страни.

6.1.2. Национални фактори

- След преходния период на първоначална евроинтеграция и преодоляването на последиците от световната икономическа криза, прогнозираното устойчиво икономическо развитие в периода на стратегията ще доведе до ръст на транспортното търсене

- Процесът на промяна на превозваните стоки от големи по обем и ниска стойност количества от насипни суровини, основно ориентирани към железницата и водния транспорт, към по-малки обеми генерални товари с висока стойност, ориентирани към автомобилния транспорт, се наблюдава в световен мащаб. Той е основният фактор, обясняващ промяната в разпределението на трафика по видове транспорт, чиято валидност се доказва повсеместно. Тази тенденция, резултат от реструктурирането на националната икономика, ще изисква реорганизация в структурата, управлението и експлоатационния процес в железопътния и до известна степен във водния транспорт, осигуряваща по-голяма гъвкавост, оперативност и адекватно поведение в променящите се пазарни условия

- Дългосрочните перспективи за развитието на основните отрасли от индустрията се очаква да повлияят в посока на намаляване на търсенето на превози на суровини и готова продукция по железница и воден транспорт

- Развитието на енергийния сектор в перспектива до 2020 г. предполага запазване и дори известен ръст в търсенето на вътрешни товарни превози по железница

- Положителните тенденции за развитието на леката промишленост в перспектива до 2020 г. очертават ръст на търсенето на товарни превози с автомобилен транспорт, най-вече във вътрешно съобщение, но и макар и по-ограничен и в рамките на ЕС

- Перспективите за развитие на селското стопанство предполагат слаб ръст на търсенето на транспортни услуги в полза на автомобилния транспорт

- В резултат на по-нататъшното развитие на страната като една от основните европейски туристически дестинации, може да се очаква продължение на плавното нарастване на международните пътувания (основно с въздушен и автомобилен транспорт), което да се стабилизира в средносрочна перспектива

- В резултат на непрекъснато намаляващото население и ограничения вътрешен пазар следва да се очаква относително по-нисък ръст на вътрешните товарни превози. Демографската характеристика и прогноза предполагат относително ниско ниво на ползване на съществуващата транспортна инфраструктура. В същото време, прилагането на принципа „потребителят заплаща за експлоатацията и поддържането на инфраструктурата” поставя населението и операторите пред проблема за много високите инфраструктурни такси, особено за железопътната мрежа. В средно- и дългосрочна

перспектива този проблем следва да намери решението си чрез рационализиране на инфраструктурните мрежи и оптимизиране на поддържането им

- В средно- и дългосрочна перспектива може да се очаква промяна на историческите стереотипи на социално поведение, която да доведе до ръст на редовните крайградски пътувания и на тези на средни разстояния с цел работа или обучение. Това налага изпреварващи действия за оптимизиране и интегриране на обществените превозни услуги с цел превенция на стихийното нарастване на пътуванията с лични автомобили и свързаните с тях проблеми за пренасяне на мрежата и социалните им въздействия

- Относително niskият жизнен стандарт ограничава мобилността на населението и в краткосрочна перспектива ще продължи да оказва негативно влияние върху интензивността на пътническия трафик. Наблюдаваните тенденции към плавно нарастване на брутния вътрешен продукт (БВП) на човек от населението, както и на средната годишна работна заплата в годините след присъединяването на Р. България към ЕС, предполага нарастване в търсенето на пътническите пътувания с частен и обществен транспорт в средно- и дългосрочна перспектива

- В кратко- и средносрочен план екологичните проблеми, създавани от транспорта, налагат предприемането на спешни мерки за:

- Извеждане на транзитното и предимно тежкотоварно автомобилно движение извън населените места (обходни и околоръстни пътища)
- Обновяване на подвижния състав в транспортния сектор с енергийно ефективни и по-екологосъобразни превозни средства
- Привеждане на транспортната инфраструктура в състояние, осигуряващо на превозните средства оптимален, по-екологичен и енергоспестяващ режим на работа.

В дългосрочна перспектива, повишената чувствителност на обществото към опазване на околната среда и необходимостта от намаляване на негативното въздействие на транспорта върху световния климат, ще наложат строги изисквания за подбор и прилагане на мерки за намаляване употребата на фосилни горива и насърчаване масовото използване на алтернативни горива и енергии (водород, електроенергия) за превозните средства, за ограничаване нарастването на градския автомобилен трафик, за поощряване ползването на екологосъобразните видове транспорт

- Балансирането между нуждите от инфраструктура и транспортните услуги на вътрешнорегионално ниво (район на планиране, област, община) изисква тясна координация между регионалното развитие от една страна и транспортния сектор от друга, при ясно отчитане и степенуване на разходите и ползите за обществото и икономиката.

6.2. Вътрешни за транспортния сектор фактори – настоящо състояние на транспортния сектор

6.2.1. Търсене на транспортни услуги

- През последните години търсенето на товарни транспортни услуги на национално ниво варира над 100 млн. т. годишно, а това на пътнически услуги около 950 млн. пътувания годишно, като по предварителни данни за 2008 г. 80% от тях са градски. Не се забелязва устойчива тенденция за промяна, макар че в дългосрочна перспектива може да

се очаква ръст на търсенето в резултат на подобряването на икономическото и социално положение в страната

- Търсенето на товарни вътрешни превози е относително стабилно, вариращо около 82 млн. т/год., което представлява около 74% от общото търсене на товарни превози. Задоволява се предимно от автомобилния и в по-малка степен от железопътния транспорт, който е предпочитан за превоз на насипни суровини и материали на дълги разстояния. Водният транспорт почти не се използва във вътрешно съобщение

- Търсенето на международни товарни услуги за внос и износ, което се задоволява основно от морския транспорт, е относително стабилно, с тенденция към нарастване. В резултат на реструктурирането на икономиката и външнотърговската ориентация на страната се забелязва тенденция на засилване на търсенето на международни товарни услуги с автомобилен и железопътен транспорт, която се очаква да продължи

- Търсенето на транзитни товарни превози през страната, което се обслужва основно от автомобилния и в по-малка степен от железопътния транспорт, е относително постоянно със слаба тенденция за нарастване. Транзитът през пристанищата е минимален. След подобряване параметрите на плавателния път на р. Дунав и елиминиране на тесните места в българо-румънския участък ще се създадат условия за нарастване на транзитите и по-ефективно натоварване на българските речни пристанища по р. Дунав. В бъдеще може да се очаква ръст на транзитните превози по основното направление между Западна и Централна Европа и Близкия и Среден Изток.

Данните за превозените товари (в хиляди тона) и за извършена работа (в млн. т/км.) за периода 2003 – 2008 г. са представени в следните таблица и диаграми.

Таблица 6.2.1.1.: Превозени товари по видове транспорт за периода 2003 – 2008 г., хил. т.

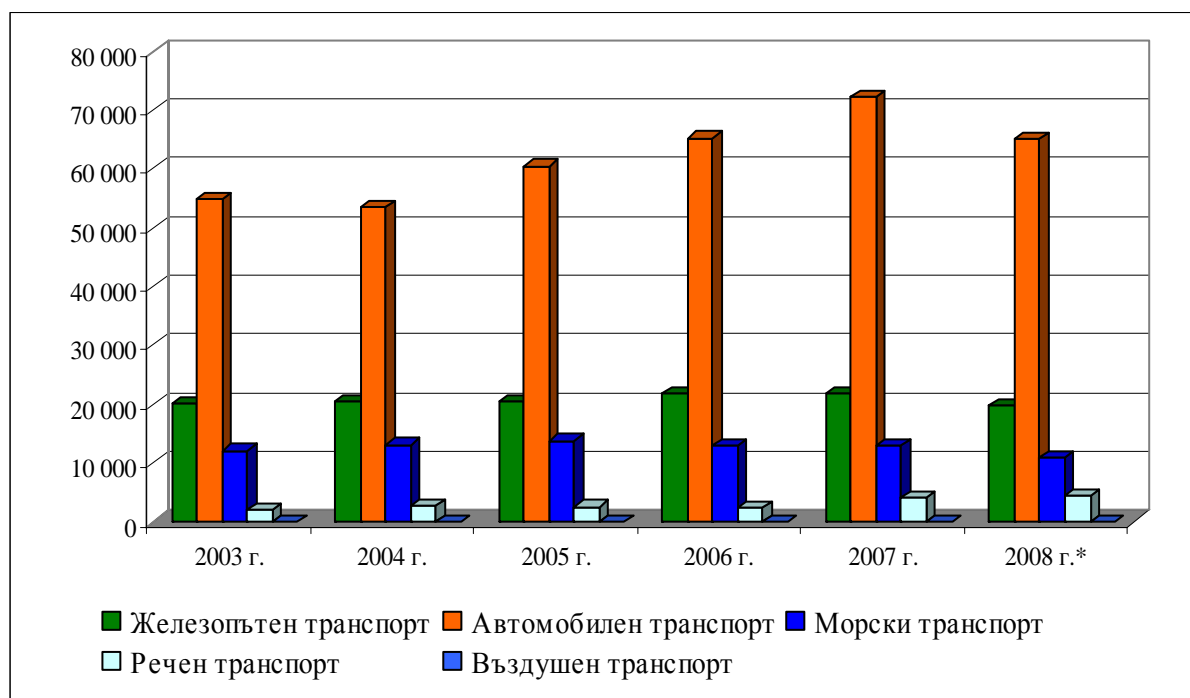
Видове транспорт	Превозени товари – хил. т.					
	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.*
Железопътен транспорт	20 070	20 387	20 298	21 882	21 905	19 716
Автомобилен транспорт	54 743	53 530	60 418	65 212	72 156	65 143
Морски транспорт	12 065	13 097	13 758	12 862	12 833	10 828
Речен транспорт	2 107	2 686	2 557	2 265	4 021	4 466
Въздушен транспорт	13	24	21	13	2	5
Общо	88 998	89 724	97 052	102 234	110 917	100 158

Източник: НСИ

*Забележка: Данните за 2008 г. са предварителни¹

¹ Данните се считат за предварителни, доколкото са взети от „Статистически справочник 2009” на НСИ и някои други периодични издания. Прието е за окончателни да се считат данните, публикувани в Статистически годишник. „Статистически годишник 2009” на НСИ ще бъде издаден през 2010 г.

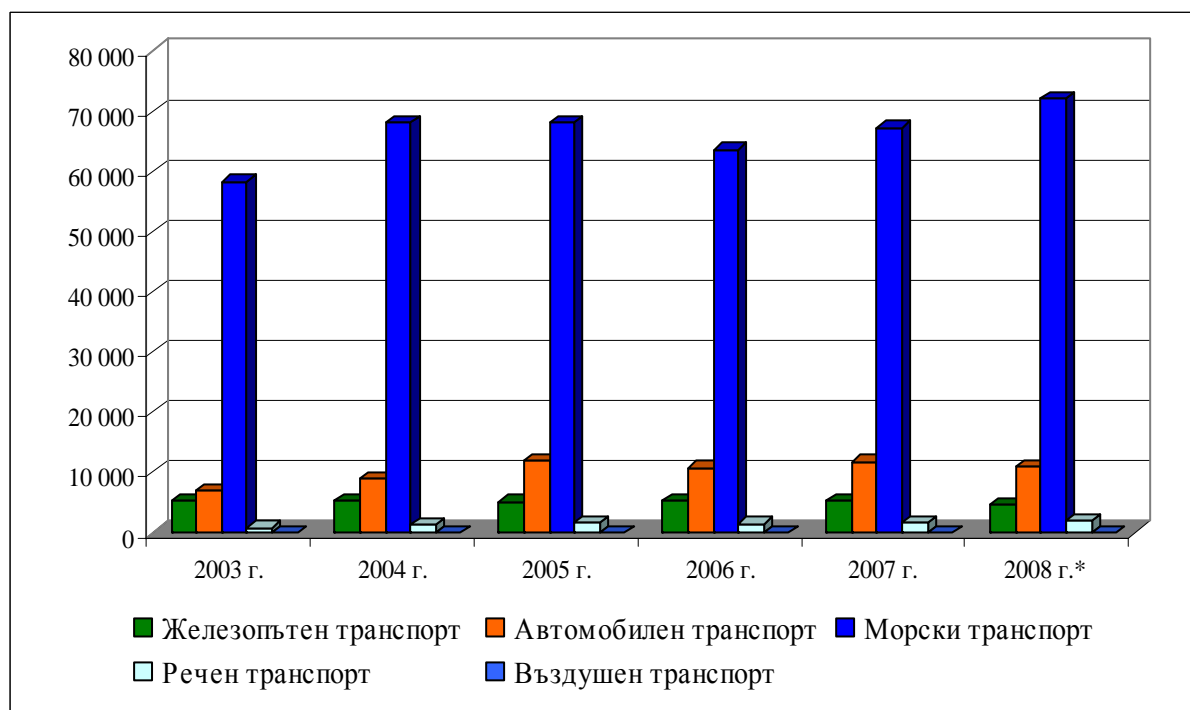
Диаграма 6.2.1.1.: Превозени товари по видове транспорт за периода 2003 – 2008 г., ХИЛ. Т.



Източник: НСИ

*Забележка: Данните за 2008 г. са предварителни

Диаграма 6.2.1.2.: Извършена работа при преvoза на товари по видове транспорт за периода 2003 – 2008 г., млн. т/км.



Източник: НСИ

*Забележка: Данните за 2008 г. са предварителни

- Оценката на общото търсене на пътнически транспорт в страната е невъзможна поради липсата на национално проучване на пътническите пътувания, обхващащо и тези с частни превозни средства. През последните години се наблюдава тенденция към намаляване на междуселищните пътувания с обществен транспорт. Търсенето се задоволява предимно от автобусния транспорт, който е предпочитан за по-късите разстояния, и в по-малка степен от железопътния, който е предпочитан за по-дългите разстояния и от определени социални групи, ползващи преференции. Въздушният транспорт няма практическо значение за задоволяване на нуждите от вътрешни пътнически пътувания

- Оценката на търсенето на крайградски и градски пътувания е невъзможна, поради липсата на национално проучване за пътническите пътувания. Наблюдава се тенденция към плавно намаляване на търсенето на вътрешноградски превози на пътници с масовия обществен транспорт. Същевременно се отчита съществен ръст в броя на новорегистрираните леки автомобили, което предполага увеличаване на пътуванията с лични моторни превозни средства

- Търсенето на международни пътнически пътувания до и от България нараства с устойчив темп и се задоволява основно от автомобилен, автобусен (от съседните и близки държави) и въздушен транспорт. Над 50% от пътуванията са от и до съседните на България страни, като има тенденция за увеличаване на пътуванията от и до страните от ЕС

- Търсенето на транзитни пътнически превози през страната бележи устойчив ръст, като преобладават пътувания на граждани на съседните държави. Задоволява се преимуществено с автомобилен и автобусен транспорт.

Данните за превозените пътници (в хиляди пътници) и за извършена работа (в млн. п/км.) за периода 2003 – 2008 г. са представени в следната таблица и диаграми.

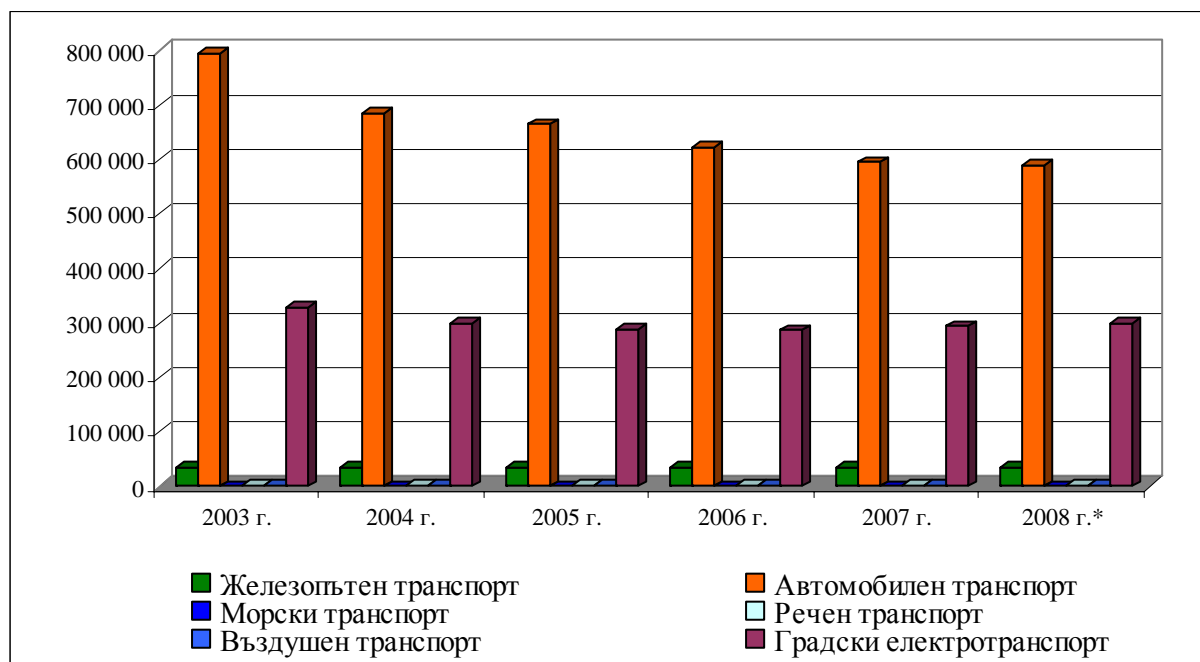
Таблица 6.2.1.2.: Превозени пътници по видове транспорт за периода 2003 – 2008 г., хил.

Видове транспорт	Превозени пътници – хил.					
	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.*
Железопътен транспорт	35 206	34 149	33 748	34 113	33 283	33 759
Автомобилен транспорт	795 066	685 233	664 266	623 249	594 879	589 786
Морски транспорт	6	3	6	5	11	7
Речен транспорт	73	81	80	75	232	246
Въздушен транспорт	1 471	1 782	2 071	2 320	2 237	2 636
Градски електротранспорт	329 444	299 850	288 410	286 339	293 794	299 100
Общо	1 161 266	1 021 098	988 581	946 101	924 436	925 534

Източник: НСИ

*Забележка: Данните за 2008 г. са предварителни

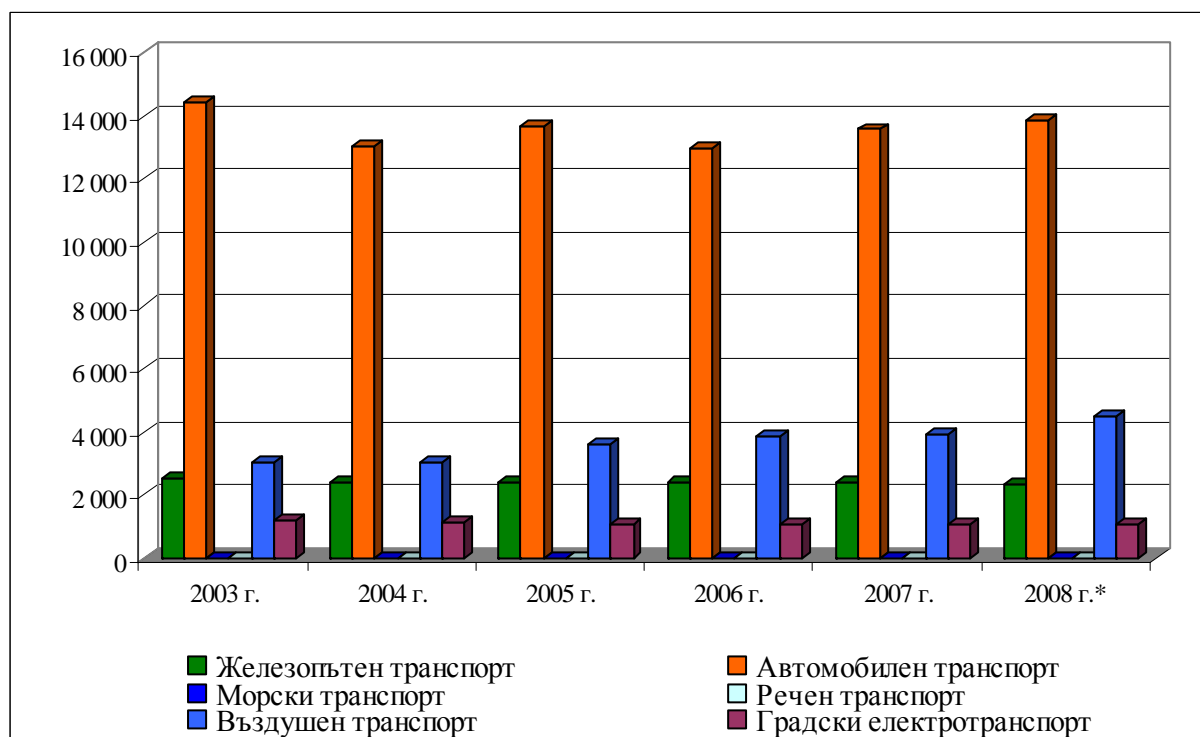
Диаграма 6.2.1.3.: Превозени пътници по видове транспорт за периода 2003 – 2008 г., хил.



Източник: НСИ

*Забележка: Данните за 2008 г. са предварителни

Диаграма 6.2.1.4.: Извършена работа при превода на пътници по видове транспорт за периода 2003 – 2008 г., млн. п/км.



Източник: НСИ

*Забележка: Данните за 2008 г. са предварителни

6.2.2. Предлагане на транспортни услуги

- Като цяло транспортната инфраструктура на страната има висока степен на изграденост, създаваща сравнително добри условия за всички видове транспорт: железопътен, автомобилен, морски, речен, въздушен и интермодален

- Железопътната мрежа на страната е с висока степен на изграденост и електрификация и е в състояние да задоволи значително по-високо търсене на транспортни услуги. Поради просрочените ремонти състоянието ѝ като цяло е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости, времепътуванията, комфорта и експлоатационните разходи за влаковото движение. В голямата си част осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи са остарели и на ниско технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост и би могло да представлява проблем за безопасността на превозите. Качеството на продукта на железопътната мрежа е на незадоволително ниво при относително високи инфраструктурни такси за достъп, целящи да покрият в по-голяма степен дефицита за поддържането на мрежата, резултат от ниския трафик

- Наличната пътна инфраструктура е с достатъчна степен на изграденост и е в състояние да поеме търсенето, освен в крайградските райони на големите агломерации. Качеството на предлагания от пътната мрежа продукт е незадоволително, най-вече поради състоянието на пътната настилка и недостатъчно развитата мрежа от автомагистрала и пътища с повече от две ленти за движение. Цената на продукта е конкурентна, но не включва в себе си пълните социални разходи. Слабост на пътната мрежа е недостатъчната изграденост на обходни пътища, поради което автомобилният трафик преминава през голям брой населени места. Друг проблем е необходимостта, съгласно поетите от страната международни ангажименти, за повишаване носимоспособността на пътната настилка на 11,5 т/ос по основните направления на международния транспорт до 2014 г.

- Морските пристанища на България с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни, наливни и хладилни товари, контейнери, тежки палети и RO-RO единици. Понастоящем се използва между 70% и 80% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Като слаби страни на пристанищата могат да бъдат посочени:

- Недостатъчната специализация на терминалите
- Незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения и претоварна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота
- Недостатъчната дълбочина на акваторията и подходите към пристанищата
- Остарялата организация, която не отговаря на съвременните пазарни изисквания
- Ограничените възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места
- Недостигът на съвременни логистични и информационни системи на пристанищата.

- Съществуващите хидроложки и климатични условия по протежение на единствения вътрешен воден път на страната – р. Дунав налагат предприемането на мерки за подобряване на навигационните условия и осигуряване на минимална дълбочина от 2,5 м. през цялата или по-голямата част от годината, необходима за кораби до 3 000 т.

- Речните пристанища на България с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни и наливни товари, контейнерни и RO-RO единици. Понастоящем се използва около 60% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Слабите страни на пристанищата са:

- Незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения (кейове) и претоварна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота
- Липсата на подходящо оборудване за обработка и съхранение на зърно
- Незадоволителното състояние на връзките с пътната и железопътната инфраструктура на страната
- Недостигът на съвременни логистични и информационни системи на пристанищата
- Слабо развитите съоръжения за контрол върху замърсяването.

- Летищната инфраструктура на страната е добре развита, но капацитетът ѝ в последните години се изчерпва твърде бързо. Това налага предприемането на мерки за разработване на идеен проект за разширение на столичното летище и подкрепа на усилията на концесионера „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ за бързо строителство на нови пътнически терминали на летищата Варна и Бургас. Нивото на обслужване на пътниците постоянно се подобрява

- Главните железопътни линии са включени в споразумението AGTC, но като цяло мрежата от логистични терминали в страната е слабо развита. Предвид настоящия обем на трафика, капацитетът е достатъчен, но би бил изчерпан бързо при нарастването му. Както самите линии и терминали, така и претоварното оборудване е в незадоволително техническо състояние. Качеството на предлаганите услуги е ниско

- Пазарът на сухопътни транспортни услуги се характеризира със силна конкуренция, както между железопътните и автомобилните превозвачи, така и между самите автомобилни фирми. Частните железопътни оператори не привличат товари от конкурентните видове транспорт, а преразпределят наличното търсене. Качествена промяна може да се очаква основно в сегмента на транзитните превози при евентуално навлизане на чуждестранни оператори, тъй като либерализацията на товарните железопътни превози е осъществена. Вагонният и локомотивен парк е със силно неблагоприятна възрастова структура и по-голямата част от него не отговаря на европейските изисквания и стандарти. Товарният автомобилен парк, използван за вътрешни превози, също е остарял, но темповете за обновяване на парка за международни превози са по-добри

- Българските морски превозвачи, представени най-вече от Параходство „Български морски флот“, се конкурират с утвърдени световни превозвачи, като пазарните им позиции се влошават, поради неблагоприятната структура на корабния парк

- Българските речни превозвачи оперират в силно конкурентна среда, характеризираща се със своята специфика и голяма динамичност, както и с крайна чувствителност към промени от всякакво естество – търсене и предлагане на стоки и суровини, данъчни, митнически и други регулации. Подобно на морските превозвачи, основният проблем е свързан с неблагоприятната възрастова структура на корабния парк, което води до намаляване на икономическата ефективност и загуба на пазарни позиции

- Пазарът на международните пътнически услуги е доминиран от авиационните и автобусни превозвачи. В резултат на целенасочената инвестиционна политика в последните години, авиопаркът на страната ускорено се обновява и българските въздушни

превозвачи повишават непрекъснато своята конкурентоспособност, както на пазара на чартърните превози, така и в обслужването на пътуванията по редовните международни линии. Конкуренцията в сектора на международните автобусни превози е много силна, но в дългосрочна перспектива и в резултат на повишаване доходите на населението следва да се очаква отлив на търсенето на пътувания на дълги разстояния, като автобусните оператори ще запазят позиции основно в регионалните превози – до и от съседните балкански страни

- Пазарът на обществените превози във вътрешно съобщение се характеризира със силна конкуренция между БДЖ ЕАД и автобусните превозвачи от една страна и между самите автобусни фирми, от друга. Политиката за субсидиране на пътническите превози по железница гарантира запазване на определен пътничкопоток, но без съществено повишаване качеството на предлаганите от БДЖ ЕАД услуги, от гледна точка на наличност, честота, надеждност и комфорт, перспективата на железопътния превозвач е негативна. При очакваното благоприятно икономическо и социално развитие на страната, в дългосрочна перспектива автобусният транспорт ще загуби част от пътничкопотока, който ще се пренасочи към частния автомобилен транспорт

- Качеството на услугите, предлагани от БДЖ ЕАД и автомобилните оператори, в сектора на крайградските услуги е незадоволително от гледна точка и на транспортния парк и на наличност, честота и надеждност. Отчитайки проблемите с автомобилното движение в и около големите агломерации и при прилагане на подходящи маркетингови мерки и политика за интегриране на транспортните услуги, в средно- и дългосрочна перспектива БДЖ ЕАД би могло да привлече съществен дял от нарастващото търсене.

6.2.3. Транспортно законодателство

Нормативната база в областта на транспорта на Република България се състои от следните основни закони, както и съответните поднормативни документи към тях:

- Закон за железопътния транспорт, който определя условията и реда за изграждането, поддържането, развитието и използването на железопътната инфраструктура, изискванията за достъп до нея, основните правила за движение на влаковете, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на превозните услуги в съответствие с международните договори и споразумения, по които Р. България е страна

- Закон за пътищата, който урежда собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на републиканските и местни пътища

- Закон за движението по пътищата, който урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства, както и за правоспособността на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите

- Закон за автомобилните превози, който урежда условията и реда за обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи, превозите за собствена сметка, контрола при осъществяване на превозите, както и особените правила при договорите за превоз на пътници и товари

- Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, който урежда правния им режим и контрола по неговото спазване
- Кодекс на търговското корабоплаване, уреждащ обществените отношения, които възникват във връзка с търговското корабоплаване и контрола върху него, изискванията за българската принадлежност на корабите, изискванията към корабните и превозните документи, правата и задълженията на капитаните и екипажите, договорите за превоз на товари, пътници и багаж, вещните права върху корабите, договорите за наем на кораби, договорите за застраховка на кораби и товари, аварииите на кораби, спасяването по море и река и други отношения, свързани с корабоплаването и неговата безопасност
- Закон за гражданското въздухоплаване, който регламентира условията за гражданското въздухоплаване и осигуряването на безопасността и сигурността му.

Хармонизацията на законодателството на страната ни с правото на Европейските общности, както и постигането на пълна степен на съответствие, бяха основна предпоставка за приемането и утвърждаването ни като пълноправен член на Европейския съюз. Към настоящия момент българските нормативни документи са хармонизирани с правото на Общността.

Допълнителни целенасочени действия са необходими в следните посоки:

- Достъп до професията:
 - Укрепване на надзорните и контролни функции на изпълнителните агенции в транспортния сектор
 - Доразвиване на нормативната база особено в областта на гражданското въздухоплаване, вкл. присъединяване към инициативата на Европейската комисия за либерализация на авиационните превози в Европа
 - Прилагане на изискванията на ЕС за финансова стабилност на автомобилните превозвачи в съответствие със съгласувания преходен период и график.
- Достъп до пазара:
 - Държавни инвестиции и компенсации за гарантиране на устойчивото развитие
 - Усъвършенстване на политиката на потребителските такси за достъп до съответната транспортна инфраструктура
 - Унифициране на стандартите и процедурите, отнасящи се до корабоплаването и екипажите
 - Постепенно либерализиране на каботажните превози в областта на автомобилния транспорт в съответствие със съгласувания преходен период и график
 - Изисквания за максимално допустимите размери и маса на пътни превозни средства в съответствие със съгласувания преходен период и график.
- Достъп до транспортни услуги, рефлектиращ в задължението на държавата да осигурява, поддържа и съфинансира съответно ниво на обществен транспорт
- Въвеждане на европейските технически стандарти и изисквания за взаимодействие и експлоатационна/оперативна съвместимост
- Повишаване на нивото на безопасност и сигурност във всички подсектори

- Доразвиване на нормативната база в областта на превоза на опасни товари и пълно хармонизиране с европейските и международни изисквания за безопасност
- Нормативна реформа за регулиране на инвестиционния процес при изграждането/модернизацията на транспортната инфраструктура.

6.2.4. Безопасност на превозите и сигурност

Първото и безусловно условие на обществото по отношение на устойчивото развитие на транспорта е съхраняването на човешкия живот, т.е. безопасността на движението, като най-проблемен в този смисъл е автомобилният транспорт. През последните години броят на убитите в пътнотранспортни произшествия е около 1 000 души на година, като ситуацията с безопасността остава тревожна, поради нарастващия брой на пътнотранспортните произшествия и на ранените, което налага мерки за намаляване на човешките, икономически и психически щети за обществото.

Безопасният превоз на пътници и товари е основна задача на транспортния процес. Значението на въпросите на сигурността и безопасността се засили значително в последните години, предвид нестабилната международна обстановка и повишената опасност от терористични действия в международен аспект.

В национален мащаб към тези проблеми, с изключение на системата за управление на въздушното движение, се добавя недостатъчният капацитет на съществуващите към момента системи за управление и контрол на трафика за осигуряване на добро ниво на безопасност при очакваното му нарастване.

През последните години бе извършена значителна по обем дейност, насочена към повишаване на прилаганите стандарти и унифициране на подхода при инспектирането на непрекъснато увеличаващото се разнообразие от пътни превозни средства. Въпреки това по ниво на пътната безопасност България значително изостава от средното за ЕС, което води до големи загуби за националната икономика и обществото като цяло.

Внедряването на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в железопътния транспорт.

В морския транспорт чрез въведената система за управление на корабния трафик (VTMIS) се осъществява подобрен контрол за безопасност и опазване на околната среда при корабоплаване.

Поддържането на националните стандарти на авиационна безопасност и сигурност в съответствие с тези на Европейската агенция за авиационна безопасност и Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) е гаранция за постоянно повишаване безопасността на полетите.

В качеството си на държава-членка и външна граница на Европейския съюз, страната ни е поела ангажимент към 2011 г. да прилага цялостно разпоредбите на сключеното през 1985 г. в Шенген Споразумение по отношение на граничния контрол. От 1.01.2007 г. в България вече се прилагат разпоредбите на това Споразумение относно външните граници, а свързаните с отпадане на контрола по вътрешните граници разпоредби изисква решение на Съвета на ЕС, предхождано от проверки в областта на полицейското сътрудничество, защитата на личните данни, визовата политика, шенгенската

информационна система, както и контрола на сухопътните, въздушните и морските граници на страната. До момента са проведени две мисии за оценка в следните области:

- „Морски граници” – през м. септември 2009 г.
- „Въздушни граници” – през м. ноември 2009 г.

Предстои провеждането на мисията за оценка в област „Сухопътни граници”.

С пълното прилагане на достиженията на Споразумението от Шенген, за българските граждани ще бъде осигурена възможността за свободно пресичане на границите между шенгенските държави, като същевременно се гарантира необходимото ниво на сигурност. Румъния и Кипър също се подготвят за пълно присъединяване към Шенген.

Политиката и приоритетите по отношение на безопасността и сигурността в транспорта се определят от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. За отделните видове транспорт функционират следните второстепенни разпоредители с бюджетни кредити, които отговарят за осигуряването на безопасност и сигурност в транспорта:

- Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” е национален орган по безопасността в железопътния транспорт, като упражнява контрол върху развитието, функционирането и техническата експлоатация на железопътната инфраструктура в съответствие с националните правила за безопасност и с националните технически правила за железопътната система; контролира спазването на изискванията за безопасност при осъществяване дейността на предприятията, извършващи строителни и ремонтни дейности на обекти от железопътната инфраструктура и контролира експлоатацията на подвижния железопътен състав по отношение на безопасността на превозите на пътници и товари

- Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” изпълнява функции и задължения, свързани с осъществяването на непосредствен контрол върху безопасната експлоатация на пътните превозни средства и техническата им исправност, както и следи за спазването на нормативно установените условия и ред за извършване на обществен превоз на пътници и товари

- Изпълнителна агенция „Морска администрация” организира и координира дейности по безопасността на корабоплаването в морските пространства и във вътрешните водни пътища на Република България; упражнява контрол за спазването на условията за безопасност на корабоплаването спрямо български и чужди кораби и поддръжката на пристанищната инфраструктура в съответствие с международно установените стандарти за безопасност и сигурност

- Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав” осигурява навигационно-пътната обстановка за поддържане на корабоплавателния път по р. Дунав и в акваториите на пристанищата и зимовниците, за безопасността на корабоплаването в общия българо-румънски участък от реката; осигурява изпълнението на изискванията по техническа безопасност и охрана на труда на корабите и плаващите технически средства

- Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” изпълнява регулаторни и контролни функции на държавата за осигуряване на безопасността и сигурността на въздухоплаването, като контролира гражданското въздухоплаване, гражданските летища и летателните площадки, гражданските въздухоплавателни средства, аеронавигационните и други съоръжения, както и действията на физическите и на юридическите лица, свързани с гражданското въздухоплаване на територията на страната.

Дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт” към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията извършва разследване на авиационни събития, разследване на произшествия в морските пространства и разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

Дирекция „Безопасност, технически надзор, безопасни и здравословни условия на труд” участва в реализирането на държавната политика по осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в транспортната система, безопасността на движението по пътищата, участва в реализирането на националната политика за безопасно транспортиране на опасни товари по железопътен, автомобилен и воден транспорт.

Контролът по спазването на правилата за движение от всички участници в автомобилното движение и техническата изправност на движещите се по пътя пътни превозни средства се осъществява от определените от министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията длъжностни лица и службите за контрол, в рамките на тяхната компетентност.

Допълнително функционират и следните междуведомствени звена за сигурност във въздушния, водния и автомобилния транспорт:

- Съвет за сигурност в гражданското въздухоплаване
- Консултативен орган към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за стратегическо планиране и осъществяване на консултации, съгласуване, сътрудничество и координация между ведомствата, юридическите и физическите лица, които имат отношение към постигане сигурността на корабите и пристанищата (Съвет по сигурност)
- Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата към Министерския съвет, координираща действията между държавните органи и обществеността във връзка с проблемите на безопасността на движението по пътищата.

Предвид естеството на проблемите, по-голяма част от дейностите по безопасността и сигурността се финансират от държавния бюджет, съгласно утвърдени програми по видове транспорт. В страната се събират държавни такси за използване на транспортната инфраструктура, които се реинвестират за рехабилитация на транспортната инфраструктура с цел осигуряване безопасността на автомобилните превози, железопътните превози, полетите и корабоплаването.

Пълноправното членство на страната в ЕС дава добри възможности за финансиране на част от мерките за безопасност и сигурност чрез Структурните фондове и Кохезионния фонд на ЕС. Със заеми от финансови институции се съфинансират и редица проекти, които имат пряко и косвено отношение към безопасността и сигурността.

6.2.5. Ефективно усвояване на средства по програми на ЕС и изпълнение на приоритетни инфраструктурни проекти

Въпреки постигнатия напредък при изпълнението на приоритетните транспортни инфраструктурни проекти, налице все още е неблагоприятна тенденция на забавяне на реализацията им. Ефективното усвояване на фондовете на ЕС и средства от други

международни финансови институции зависи от много външни и вътрешни фактори, които могат да бъдат систематизирани най-общо по следния начин:

- Административен капацитет във всички фази на управлението на проектите: планиране, подготовка, реализация и последващ мониторинг
- Прозрачни тръжни процедури във всички фази на инвестиционния процес
- Подходяща нормативна уредба за регулиране на инвестиционния процес, която да направи българските строителни и надзорни фирми по-конкурентоспособни.

7. ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА

Общата транспортна политика на Европейския съюз е от ключово значение за постигане на съвременните цели на Общността, а именно устойчиво развитие в контекста на процесите на разширяване и глобализация.

В разработената през 2001 г. от Европейската комисия **Бяла книга „Европейска транспортна политика до 2010 г.: време за решения“** са набелязани четири основни стълба, свързани с развитието на транспорта през следващия 10-годишен период.

- **Промяна на баланса между видовете транспорт** – мерките в този стълб са насочени към подобряване качеството на автомобилния транспорт; съживяване на железниците; контролирано нарастване във въздушния транспорт; адаптиране на системата за морски и вътрешноводен транспорт към новите изисквания; осъществяване на връзка между видовете транспорт

- **Премахване на „тесните места“** – мерките са свързани с насърчаване създаването на коридори, насочени към товарните превози; създаване на „бързи“ мрежи за пътнически превози; хармонизиране на минималните изисквания и стандарти за безопасност в тунелите в автомобилния и железопътния транспорт

- **Поставяне на потребителите в центъра на транспортната политика** – набелязаните мерки се свеждат до повишаване на безопасността на пътищата и намаляване на жертвите от катастрофи; разработване на обща методология за инфраструктурно таксуване; ясно формулиране на правата и задълженията на потребителите; развитие на устойчива система за градски транспорт; поставяне на технологиите в основата на чистия и ефективен транспорт

- **Управление на ефектите от глобализацията на транспорта** – мерките в този стълб са насочени към интегриране на инфраструктурите на новоприсъединилите се към ЕС страни-членки в европейската транспортна система; осигуряване на адекватно публично финансиране, свързано с изграждането на инфраструктурата; пълно членство на Европейската комисия в работата на съществуващите международни организации.

През 2006 г. беше направен **Междинен преглед на Бялата книга** и бяха актуализирани залегналите в програмата приоритети. Беше препотвърдена целта на устойчивата транспортна политика на ЕС, а именно, че транспортните системи на страните-членки трябва да отговарят на икономическите, социални и екологични нужди на обществото.

Междинният преглед, озаглавен **„Нека Европа продължава да се движи – устойчива мобилност за континента ни“**, предлага изчерпателен и цялостен подход към транспортната политика. Европейската политика за устойчива мобилност трябва да се гради на един по-широк спектър от политически инструменти, постигащи преминаването към по-екологични режими там, където е възможно, особено при дългите разстояния, в градските зони или натоварените коридори. В документа се препоръчва да се насърчава инвестирането в нови или подобрени интелигентни инфраструктури, така че да бъде подобрена достъпността и да бъде намалена натовареността. Провежданата транспортна политика трябва да отговаря на предизвикателствата, възникнали от 2001 г. насам. Подчертано е, че транспортните системи на ЕС трябва да осигуряват високо ниво на мобилност за хората и бизнеса в границите на Общността; защита на околната среда, трудовата заетост, гражданите и пътниците; иновации в подкрепа на мобилността; изграждане на международни връзки.

Бялата книга, издадена през 2001 г., приближава края на десетгодишния си период и Комисията се опитва да определи визия за бъдещето на транспорта и мобилността, подготвяйки основата за бъдещи развития в политиката. В тази връзка, след извършен анализ, включващ проучване за оценка на европейската транспортна политика до 2010 г. и проведени дебати в няколко фокусни групи, на 17.06.2009 г. Комисията на Европейските общности публикува Съобщение, озаглавено: **„Устойчиво бъдеще на транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система”**, в което се обобщават резултатите от обсъжданията.

Основната цел, която трябва да бъде постигната в периода 2011 – 2020 г., е изграждането на устойчива транспортна система, която да е напълно интегрирана и конкурентоспособна, и отговаряща на икономическите, социалните и екологичните потребности на населението. По-добрата интеграция на отделните видове транспорт е средство за подобряване на общата ефективност на системата и за ускоряване на разработването и внедряването на иновативни технологии.

За постигането на висококачествен безопасен и сигурен транспорт, както и за подобряването на достъпността и запазването на водещата позиция на ЕС в транспортните услуги и технологии, е необходимо да бъдат активирани следните действия:

- Инфраструктура: поддържане, развитие и интеграция на мрежите на различните видове транспорт
- Финансиране: мобилизиране на ресурсите за устойчив транспорт
- Технологии: ускоряване на преминаването към общество с нисък процент на въглерод и водеща позиция в глобалните иновации
- Законодателна рамка: продължаващо насърчаване на отварянето на пазарите и на конкуренцията
- Поведение на потребителите: разясняване, осведомяване и включване
- Управление: ефективни и съгласувани действия
- Външнополитическо измерение: Европа трябва да говори с един глас.

През следващите години транспортната система ще бъде подложена на съществени промени вследствие на по-нататъшното отваряне на пазарите и иновациите. Конкурентоспособността на икономиката на ЕС и устойчивостта на транспортните предприятия зависят от способността им да се адаптират към иновациите и новите пазарни потребности. Изграждането на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологичните потребности, която да е напълно интегрирана и конкурентоспособна трябва да бъде основна цел на всяка страна-членка и на ЕС като цяло.

Част от формулираните в Съобщението на ЕК: **„Устойчиво бъдеще на транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система”** цели и политиките за тяхното постигане, бяха разработени и приети година по-рано от Европейската комисия, със специалния пакет от инициативи, наречен по-късно **Пакетът „По-зелен транспорт”**.

7.1. Пакетът „По-зелен транспорт“

Пакетът включва преглед на съществуващите мерки и предстоящите инициативи на ЕС, свързани с подобряване на екологосъобразността на транспорта. Разработени са 5 основни документа, които са включени в Пакета:

- Съобщение на Комисията до Европейския парламент и до Съвета: **„Постигане на по-екологосъобразен транспорт“**

Документът е основополагащ за Пакета и аргументира и обобщава необходимостта и реда за изпълнение на следващите четири части на програмния пакет. Посочено е, че мобилността е от ключово значение за качеството на живота и е жизнено важна за конкурентността на ЕС, но е свързана и с известна цена за обществото.

През 2007 г. Европейският съвет дефинира някои основни цели до 2020 г., свързани с намаляване на емисиите на парникови газове с 20%; увеличение до 20% на дела на възобновяемите енергийни източници и намаление на енергопотреблението с 20%. Набелязаните в Съобщението бъдещи действия се основават на направеното в областта на изменението на климата, замърсяването на околната среда, шумовото замърсяване, задръстванията и катастрофите и се аргументира необходимостта от изготвянето на подробен опис. Мотивира се и необходимостта от реално ценообразуване в транспорта и от разработването на Стратегия за прилагане на интернализация на външните разходи. Набелязани са и допълнителни мерки, отнасящи се до измененията в климата, локалното замърсяване, намаляването на шума и задръстванията.

- Работен документ на Комисията към Съобщението за постигане на по-екологосъобразен транспорт: **„Опис на документите, инициативите и дейностите, реализирани или реализиращи се към момента, в областта на екологосъобразността на транспорта“**

В работния документ е направен подробен опис на развитието на нормативната база в тази област, всички общоевропейски инициативи, програми и дейности, които са изпълнявани или се изпълняват с цел повишаване на устойчивостта на транспортния сектор. Изтъква се, че той е елемент и предпоставка за общото устойчиво развитие – опазване на околната среда; социална справедливост и сплотеност; икономически просперитет и посрещане на международните отговорности.

- Съобщение на Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Икономическия и социален комитет и до Комитета на регионите: **„Стратегия за прилагане на интернализация на външните разходи“**

Интернализацията на външните разходи се вписва в Пакета от мерки, които имат за цел да повишат устойчивостта на транспорта. От съществено значение е транспортът да допринася за постигане на основните приоритети на Комисията, а именно устойчивото развитие и поддържането на конкурентоспособността в Европа.

През последните няколко години Европейската комисия подчертава необходимостта от по-ефикасна система за ценообразуване в областта на транспорта, която отразява по-добре реалните транспортни разходи. Интернализацията на външните разходи има за цел да даде сигнал за точната цена, за да могат потребителите да поемат разходите, които генерират и за да бъдат мотивирани по този начин да променят поведението си с оглед намаляване на същите тези разходи. Външните разходи (загуба на време на другите водачи на моторни превозни средства поради задръствания, здравословни проблеми вследствие на шума и на замърсяването на въздуха, а в по-дългосрочен план последиците от емисиите на газове с парников ефект върху климатичните промени) не се поемат директно от потребителя.

Разходите за полиция, управление на инфраструктурата, болнични учреждения и обществено здравеопазване са реални и се поемат от обществото и гражданите.

- **Предложение за Директива на Европейския парламент и Съвета за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за ползване на определени инфраструктури**

В разработеното през м. юни 2008 г. предложение за Директива е направена обосновка за необходимостта от изменение на Директива 1999/62/ЕО и са дефинирани важни понятия, като: „такса за изминат участък“, „такса за инфраструктура“, „такса за външните разходи“, „разходи, причинени от замърсяването на въздуха от превозните средства“, „разходи, причинени от шумовото замърсяване от превозните средства“, „разходи, причинени от задръстванията“, „средно претеглена такса за инфраструктура“, „средно претеглена такса за външните разходи“. Регламентирани са начините за събиране на съответните такси (при пълно спазване на принципа „замърсителят плаща“) и областите за използване на приходите, които са съсредоточени в намаляване на неблагоприятните въздействия върху околната среда, намаляване на задръстванията, защита на човека и неговото здраве.

- **Съобщение на Комисията до Европейския парламент и до Съвета: „Мерки за намаляване на шума по отношение на съществуващия железопътен парк“**

Въпреки че железопътният транспорт се приема за един от най-екологичните видове транспорт, приносът му към шумовото замърсяване е съществен. Вече са предприети действия, свързани с намаляването на шума и е разработена Техническа спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав – шум“ в областта на железопътния транспорт. Целта на действията на Общността е да бъде намалено излагането на населението на железопътен шум. Насърчава се създаването на програми за намаляване на шума от товарните вагони, основно чрез преоборудване, като икономически най-изгодна мярка. Предвижда се също въвеждане на диференцирани такси за достъп до линиите, които ще са основният елемент в пакета от мерки за поощряване на преоборудването на вагоните.

7.2. Железопътен транспорт

През 2007 г. Европейската комисия прие серия от инициативи, чиято цел е да се постигне по-голяма ефективност и устойчивост при превоза на товари в Общността. В този нов пакет от мерки беше включено и Съобщение на Комисията, озаглавено: „**Към железопътна мрежа, ориентирана към товарните превози**“.

Изграждането на интегрирана и оперативно съвместима железопътна мрежа на европейско ниво, както и подобряването на експлоатацията на тази мрежа, остават едни от най-важните цели, заложили в европейската транспортна политика. С оглед постигането на тези цели е необходимо засилване на координацията и сътрудничеството, както между отделните страни-членки, така и между страните-членки и управителите на инфраструктурата.

Като продължение на публикуваното през 2007 г. Съобщение, през 2008 г. беше разработено **Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Европейска железопътна мрежа за конкурентоспособни товарни превози**.

В Предложението за Регламент се съдържат разпоредби, които обхващат международното управление на железопътните инфраструктури и които не биха могли да бъдат

осъществени от страните-членки поотделно. В основата му са залегнали принципите на субсидиарност и пропорционалност.

Въпреки започналия процес на модернизация на железопътните предприятия на страните-членки и интегриране на националните им системи в европейската железопътна мрежа, необходимо е през следващите години усилията да бъдат насочени към останалите нерешени въпроси, свързани с:

- Подобряване на сътрудничеството между управителите на инфраструктура за премахване на граничните ограничения пред железопътните товарни превози, подобряване на трафика в международен план, оптимизиране на инвестициите в инфраструктура и управление на капацитета
- Развитие и управление на интегрирани (интермодални) терминали, обслужващи железопътния транспорт
- Осигуряване на високи нива на качество и надеждност на инфраструктурния капацитет, определен за железопътни товарни превози.

7.3. Автомобилен транспорт и интелигентни транспортни системи

Основна цел на европейската транспортна политика е изграждането на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите и социални нужди на обществото и благоприятстваща по-нататъшното изграждане на интегрирана и конкурентоспособна Европа. По-добрата интеграция между видовете транспорт, постигната чрез ускоряване разработването и внедряването на иновативни технологични решения, ще допринесе за подобряване на общата ефективност на транспортната система.

Едно от тези иновативни решения е приложението на информационни и комуникационни технологии за изграждането на интелигентни транспортни системи, които ще имат значителен принос за оптимизиране използването на интегрираните транспортни мрежи, за подобряване на безопасността и сигурността на превозите, увеличаване мобилността на населението, намаляване отрицателното въздействие върху околната среда и климата, повишаване на енергийната ефективност. Същевременно ИТС осигуряват функционирането на вътрешния пазар и увеличаване нивата на конкурентоспособност и заетост.

В изпълнение на целите на тази политика Европейската комисия създаде **План за действие за разгръщане на интелигентните транспортни системи в Европа** и внесе Предложение за Директива за установяване на рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и взаимодействие с останалите видове транспорт.

Първият документ е основополагащ и има за цел да ускори и координира внедряването на интелигентните транспортни системи в автомобилния транспорт, включително и взаимодействието му с другите видове транспорт. Очертани са шест приоритетни области с определен набор от конкретни действия и ясен график за извършването им:

- Оптимално използване на данните за пътищата, движението и пътуванията
- Непрекъснатост на свързаните с ИТС услуги по управление на движението и товарните превози по европейските транспортни коридори и в градските агломерации
- Безопасност и сигурност по пътищата

- Интегриране на превозното средство в транспортната инфраструктура
- Сигурност и защита на данните и свързани с отговорностите въпроси
- Сътрудничество и координация в ЕС във връзка с ИТС.

Целта на втория документ е да осигури координирано внедряване на приложения за ИТС и хармонизирани трансгранични услуги за информация за движението по пътищата и за пътуванията, както и за управление на движението. Внедряването на ИТС в страните-членки трябва да се основава на ключови принципи като: общоексплоатационна ефективност, разходна ефективност, географска непрекъснатост и оперативна съвместимост, степен на зрялост.

7.4. Воден транспорт

Водният транспорт предоставя значителни възможности, свързани с повишаване на ефективността и подобряване на екологичните показатели. Значението, което имат морските пространства за социално-икономическото развитие на Европа, налага съгласуването на целите на транспортната политика с тези на **интегрираната морска политика за Европейския съюз**.

В началото на 2009 г. Европейската комисия публикува документа „**Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.**”, в който са представени основните стратегически цели на европейската система за морски транспорт до 2018 г. и се идентифицират ключовите области на действие, където активната намеса ще засили конкурентоспособността на сектора и в същото време ще подобри екологичните му резултати. Основните цели заложи в документа са:

- Укрепване на ролята на европейският морски транспорт в глобализирания пазар
- Съхраняване и натрупване в сектора на човешки ресурси, мореплавателни умения и морски практически опит
- Повишаване качеството на услугите в морския транспорт
- Активна роля на ЕС на международната сцена, насочена към постигане на всеобхватна международна регулаторна рамка за морския транспорт
- Използване на пълния потенциал на морския транспорт на къси разстояния и на другите видове морски транспортни услуги за бизнеса и гражданите в Европа
- Гарантиране на мястото на Европа като световен лидер в научноизследователската и иновационната сфера в областта на морския транспорт.

През м. януари 2009 г. Европейската комисия публикува „**Съобщение и план за действие с оглед на установяване на европейско пространство за морски транспорт без бариери**”, в което е представена концепция за разширяване на вътрешния пазар, така че да обхване и морския транспорт в рамките на ЕС чрез премахване или опростяване на административните процедури в рамките на ЕС, като целта е този вид транспорт да се направи по-привлекателен, по-ефективен и по-конкурентен, като в същото време се минимизират вредните въздействия върху околната среда.

За постигане на заложените цели се предвиждат редица мерки и препоръки, насочени към повишаване ролята на морския транспорт на къси разстояния в логистичната верига на интермодалните превози на товари, подобряване на вътрешния пазар за морски транспорт

на къси разстояния, опростяване на административните процедури, свързани с морските превози, и рационализиране на трафика и на пространството в пристанищата.

Един от важните стълбове на европейската транспортна политика в областта на корабоплаването е концепцията „**Морски магистрала**”, която е насочена към по-доброто използване на огромния капацитет на европейските морски басейни и големите речни системи, като инфраструктура за транспортиране на товари „от врата до врата”.

Значимостта на концепцията за финансовия програмен период 2007 – 2013 г. се потвърждава от включването на морските магистрала в работната програма на Трансевропейската транспортна мрежа и отделянето им като специфична дейност по програмата Марко Поло II.

През м. януари 2006 г. Европейската комисия публикува „**Интегрираната програма за развитие и насърчаване на транспорта по вътрешни водни пътища – NAIADES**”, обхващаща периода 2006 – 2013 г. Тя се фокусира върху пет стратегически и допълващи се взаимно приоритетни области на политиката, свързани с развитието на сектора в Европа, а именно:

- Подобряване на условията на пазара
- Модернизиране на флота
- Развитие на човешките ресурси
- Подобряване на имиджа
- Промени в инфраструктурата.

На 19.06.2009 г. Европейският съвет възложи на Европейската комисия разработването на „**Стратегия на Европейския съюз за развитието на Дунавското пространство**”. Това по същество е нова инициатива, координирана от ЕК, която обединява усилията на регионите и страните в басейна на р. Дунав за подобряване планирането на Кохезионната политика на ЕС на териториално ниво, при отчитане на регионалните и местните особености и нужди; за ускоряване на процесите на икономическо и социално сближаване, засилване и разширяване на териториалното сътрудничество при ефективното прилагане на макрорегионално ниво на принципите на европейската Кохезионна политика.

Приоритетните области за разработването на Стратегията са очертани на базата на предложените от Комисията три „стълба”:

- **Свързаност** – планиране на инициативи за подобряване на достъпността, транспортните връзки и комуникации по и към р. Дунав и ефективното използване на енергийните ресурси

- **Околна среда** – провеждане на политика, включваща мерки за подобряване качеството на водите, биоразнообразие, превенция и управление на риска

- **„Отключване на потенциала”** – комплекс от интервенции в широк спектър от социално-икономически области, с акцент върху икономическо развитие и повишаване на конкурентоспособността на регионите, образование, култура, туризъм, които следва да гарантират постигането на кохезия и мултикултурен и етнически диалог, запазвайки спецификата на регионалната идентичност и културно наследство.

Хоризонтален приоритет е „Управлението” – междуинституционално сътрудничество, междурегионална политика и трансгранично коопериране.

7.5. Въздушен транспорт

На 30.10.2007 г. е представена политиката за въздушен транспорт на ЕС „**Да летим заедно**”, в която са набелязани насоките и целите за развитие на въздушния транспорт. Целите са свързани с укрепване на вътрешния пазар за въздухоплавателни услуги, разширяването му към съседните страни и ключови за ЕС партньори, както и осигуряване на устойчивото му развитие.

Вътрешният пазар за въздухоплавателни услуги премахва всички търговски ограничения за авиокомпаниите, които оперират в ЕС. Сега въздушните превозвачи от Общността могат да оперират по всеки маршрут в нейните рамки. Ползите от новите маршрути, увеличените възможности за избор, понижените цени и повишеното качество на услугата са както за потребителите, така и за летищата, авиокомпаниите и техните служители.

Стремежът на Комисията е ползите от вътрешния пазар да се пренесат извън него, като във външната политика на ЕС се следва подходът на регулираната конкуренция.

Комисията смята да постигне това чрез сключване на три типа споразумения:

- Многостранни споразумения със съседни страни (тип „Общоевропейско авиационно пространство”)

- Изменение на съществуващи двустранни споразумения на страните-членки с трети страни, с цел осигуряване на равен достъп на всички превозвачи на Общността до пазари в трети страни (т.нар. „хоризонтални” споразумения). Преговорите могат да се водят както от Комисията, така и от националните власти

- Сключване на глобални споразумения за въздушен транспорт от Комисията (тип „Отворено небе”) с държави, считани за стратегически партньори на ЕС. Такива са САЩ, Канада, Австралия, Нова Зеландия, Китай и Индия. Целта на глобалните споразумения е да премахнат бариерите пред увеличаване на пазарите на общностните превозвачи и насърчат развитието на въздухоплавателните услуги между териториите на съответната страна и ЕС.

С цел осигуряване на устойчив ръст на въздушния трафик над Европа в следващите 30 години, през 2004 г. Европейската комисия въведе в изпълнение проекта „**Единно европейско небе**”. Акцентът се измества от националните граници и суверенитет на въздушното пространство към структурата на Общоевропейския въздушен трафик, като се отчитат екологичните, икономическите и социалните ефекти на авиацията.

Тъй като редица задачи от определените в проекта от 2004 г. законодателни мерки не са постигнати, през 2008 г. Европейският парламент одобри **втори законодателен пакет (т.нар. SES II пакет)**, в който са заложили цели, насочени към определяне на срокове за изпълнение на задачите, укрепване на мрежовите функции в управлението на въздушното движение, разширение на компетенциите на Европейската агенция за авиационна безопасност и др. Проектът трябва да доведе до повишаване безопасността и ефективността на полетите за следващите 30 години и да намали отрицателното въздействие на авиацията върху промените в климата. За постигането на тези цели Комисията въведе **програма „SESAR”**, която е насочена към:

- Намаление на разходите за управление на въздушното движение с 50%
- Намаление на емисиите въглероден диоксид по време на полет с 10%
- Утвърждаване на капацитета на системата за управление на въздушното движение

- Повишаване на безопасността на полетите.

Програмата се реализира на три етапа: определяне на плановете за създаване на новите системи за управление на въздушното движение (приключил през 2008 г. с разработването на Генерален план за управление на въздушното движение в Европа); разработване на необходимите технологични системи и компоненти (до 2013 г.); реализация на системата (до 2020 г.) и изграждане на нова инфраструктура в широк европейски мащаб, включващ и страните-партньори на проекта.

7.6. Интермодален транспорт

Междинният преглед на Бялата книга от 2001 г. подчерта ключовата роля на логистиката за гарантиране на устойчива и конкурентоспособна мобилност в Европа и приноса ѝ за постигането и на други цели, като например по-чиста околна среда, сигурност на енергийните доставки, безопасност и сигурност на транспорта.

В тази връзка, през 2006 г. Европейската комисия прие Съобщение относно логистиката на превоза на товари в Европа, а година по-късно ЕК публикува ново съобщение, озаглавено: „План за действие в областта на логистиката на превоза на товари”. Очертаните в Плана действия имат за цел да подпомогнат отрасъла на логистиката на товарния транспорт за постигане на дългосрочна ефективност и растеж чрез решаване на въпроси като претовареността, замърсяването и шума, емисиите на въглероден диоксид и зависимостта от изкопаеми горива, които ако не бъдат разрешени, ще изложат на риск тази ефективност. Тези действия трябва да са придружени от работа в дългосрочна перспектива, извършвана съвместно с държавите-членки, за да се създаде обща база за инвестиции в бъдещите системи на товарния транспорт.

Програмата „Марко Поло” е една от основните инициативи на ЕК в подкрепа на интермодалния транспорт и представлява важна част от провежданата транспортна политика на ЕС. Тя е насочена към намаляване на задръстванията и развитието на устойчив транспорт. Програмата допринася за постигането на тази цел, като подкрепя проекти, които целят избягването на товарен транспорт по пътищата или прехвърлянето на товари от автомобилния транспорт към другите видове транспорт, които са по-екологични и имат неизползван капацитет, като морски превози на къси разстояния, железопътен транспорт и вътрешноводен транспорт. Въпреки че Програмата успява да постигне значителни резултати по отношение на прехвърлянето на товари, прилагането на първата програма „Марко Поло” 2003 – 2006 г. („Марко Поло” I) няма да постигне целта си по отношение на прехвърлянето на товари. Според направена външна оценка само 64% от заложените като цел товари ще бъдат прехвърлени след приключване на одобрените в рамките на „Марко Поло” I проекти.

За да се окаже помощ на Програмата да постигне своята цел, беше разработен и приет Регламент № 923/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 16.09.2009 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 1692/2006 за въвеждане на втората програма „Марко Поло” 2007 – 2013 г. („Марко Поло II”). Набелязани бяха мерки, които ще доведат до значителна добавена стойност, тъй като:

- Това ще подобри ефективността на Програмата по отношение на избегнати или прехвърлени тонкилометри
- Това ще доведе до по-балансирано разпределение на прехвърлянето на товари и избягването на трафика сред средствата за транспорт и различните видове проекти

- Ще се опрости правното основание и управлението на Програмата, като това ще доведе до намаляване на административните разходи и тежести, и впоследствие ще привлече повече предприятия, в това число и по-малки предприятия, които понастоящем изпитват притеснения или просто не разполагат с необходимото оборудване, за да се справят със срещаните трудности

- Това ще има положително въздействие по отношение на разпространението на ефектите.

Програмата „Марко Поло” е от изключително значение, тъй като създава предпоставки за по-активно участие на българските пристанища в осъществяването на комбинирани превози от и за региона на Средния и Горния Дунав.

7.7. Градски транспорт

На 25.09.2007 г. Европейската комисия прие **Зелена книга „Към нова култура за градска мобилност”**. С този стратегически документ Комисията определи новата концепция за устойчивата градска мобилност в съответствие с отговорностите на всички власти на местно, регионално и национално ниво.

Устойчивата градска мобилност трябва да осигури дългосрочното икономическо развитие на градовете, качеството на живот на техните жители и защитата на околната среда. Новата концепция за градска мобилност се състои в насърчаване на използването на всички транспортни средства и комбинирането на различните видове обществен транспорт с различни видове индивидуален транспорт. Тя предполага също и достигане на общи цели за икономически просперитет и за зачитане правото на мобилност чрез управлението на търсенето на транспорт, качеството на живот и защитата на околната среда.

Зелената книга определя пет предизвикателства, с които се сблъскват европейските градове в стремежа си за осигуряване на устойчива мобилност. Те са свързани с необходимостта от постигане на по-лесно придвижване в градовете; намаляване на замърсяването на околната среда и шума, както и подобряване на организацията, достъпността, сигурността и безопасността на градския транспорт.

Интегрираният подход е единственият начин за преодоляване на тези предизвикателства. В Зелената книга са представени и конкретни решения за разрешаване на проблемите пред градската мобилност, а именно:

- Насърчаване ходенето пеша, придвижването с велосипед, с обществен масов транспорт, както и изграждането на подходяща инфраструктура
 - Оптимизиране на използването на личните автомобили
 - Осигуряване на достъпна инфраструктура и превозни средства
 - Внедряване на енергийно ефективни технологии, използване на алтернативни горива и на по-екологосъобразни и безопасни превозни средства
 - Значително подобрене на масовия обществен транспорт.

На 30.09.2009 г. Европейската комисия прие **План за действие за градска мобилност**, който се основава на консултацията, последвала представянето на Зелената книга. Така

Комисията за първи път представи пакет от мерки, които да подпомагат и насърчават политиките за устойчива градска мобилност, провеждани от страните в ЕС.

В Плана за действие се предлагат 20 краткосрочни и средносрочни практически действия, които да започнат да се прилагат от настоящия момент до 2012 г., след което се предвижда да бъде направен преглед на изпълнението на Плана и да се начертаят насоките за бъдещо развитие. Темите, предложени в Плана за действие, са свързани с: насърчаване на провеждането на интегрирани политики; отговаряне на потребностите на населението; постигане на по-екологичен градски транспорт; увеличаване на финансирането; споделяне на опит и знания и оптимизиране на градската мобилност.

7.8. Зелена книга за развитието на TEN-T

На 4.02.2009 г. Комисията одобри **Зелена книга TEN-T: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика”**. Документът обобщава оценката на Комисията за досегашната политика относно TEN-T. Въз основа на изводите от този анализ са предложени три варианта за бъдещото развитие на транспортната мрежа. Подкрепено е създаването на приоритетна мрежа, като се вземат предвид критерии като: товаропотоци, кохезия, териториално развитие, изменения в климата и др. Успоредно с развитието на приоритетната мрежа, голямо внимание ще бъде обърнато на т.нар. хоризонтални въпроси, включващи безопасността, сигурността, опазването на околната среда, интелигентните транспортни системи, космическите приложения и т.н.

8. ТЕНДЕНЦИИ ЗА БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ

8.1. Търсене на транспортни услуги

Изготвянето на задълбочени и подробни прогнози за търсенето на транспортни услуги в страната като цяло и по видове транспорт и направления, които да определят количествените измерения на всички външни и вътрешни фактори, тяхната взаимнообвързаност и посока на действие при различни сценарии, е от съществено значение за планирането на нормално функциониране на транспортната система. Такива задълбочени и подробни прогнози се правят в разработвания в момента от АЕСОМ, *Общ генерален план за транспорта*.

Доколкото настоящият документ набелязва стратегическите направления за развитие на транспортната система на страната в следващото десетилетие, тук са представени обобщаващи прогнози за развитието на транспортната дейност, като цяло и на отделните видове транспорт, като са използвани най-важните синтетични индикатори за измерване на резултатите от тяхната дейност. Задължително условие при разработването на прогнозите е съобразяването с факта, че към настоящия момент страната е в дълбока икономическа рецесия, в резултат на световната икономическа криза и това ще се отрази на темповете на развитие на всички сектори на националното стопанство, в т.ч. и на транспорта.

Признат факт в транспортно-икономическата теория е връзката между транспортното търсене и ръста на икономиката, изразен чрез БВП. Изследвания, обхващащи периоди от 35 и повече години, провеждани в редица страни-членки на ЕС, статистически надеждно доказват тази връзка, като в някои случаи данните показват дори изпреварващ ръст на транспорта спрямо БВП.

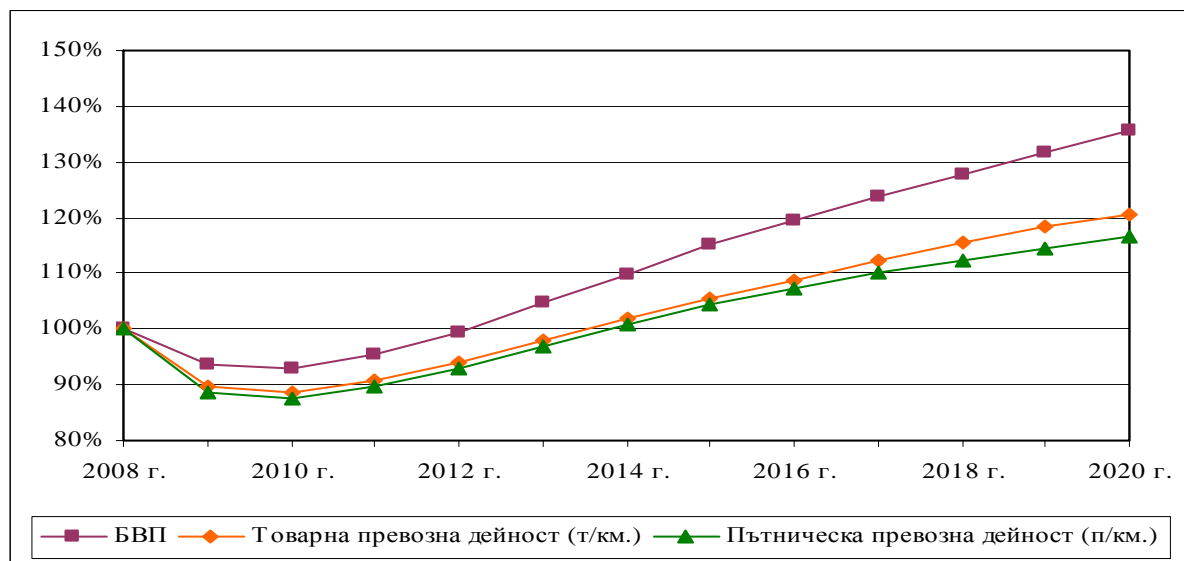
Поради неравномерното икономическо развитие на България през последните 20 г., данните за транспортния сектор не потвърждават в пълна степен тази корелационна зависимост. От друга страна, приемането на България в Европейския съюз, последвалото от това отваряне на страната ни към европейските пазари и правото на свободно движение на хора и стоки в европейско съобщение, дават основание да се прогнозира, че транспортният сектор в България ще се развива с нарастващи темпове, близки до тези в страните от ЕС.

Въз основа на прогнозите за ръста на БВП на България в периода 2010 – 2020 г. и при проследяване на тенденциите за развитие на товарния и пътническият транспорт, се очаква нарастване на извършената работа, съответно в т/км. и п/км., спрямо базовата 2008 г.

Разработени са два прогнозни сценария за нарастване на извършената работа. Първият е вариант „Стабилен растеж” и представлява базов сценарий за транспортната ситуация, опиращ се на актуализираните прогнози (юли 2009 г.) за нарастване на БВП за периода 2009 – 2010 г. и до 2020 г. на Агенцията за анализи и прогнози. Тук се изхожда от предвиждането, че през 2009 г. ще бъде отчетен спад на БВП от 6,3%, а през 2010 г. спадът в българската икономика ще се ограничи до 1%, спрямо предходната година. Прогнозираното развитие на показателите е показано на следващите графики и диаграми.²

² Всички прогнози са разработени в дирекция „Национална транспортна политика”, с помощта на линейна регресия. Използвани са статистически данни на Евростат, НСИ и ГД „ГВА”, и прогнози за ръста на БВП (независима променлива) на Агенцията за анализи и прогнози и Центъра за икономическо развитие.

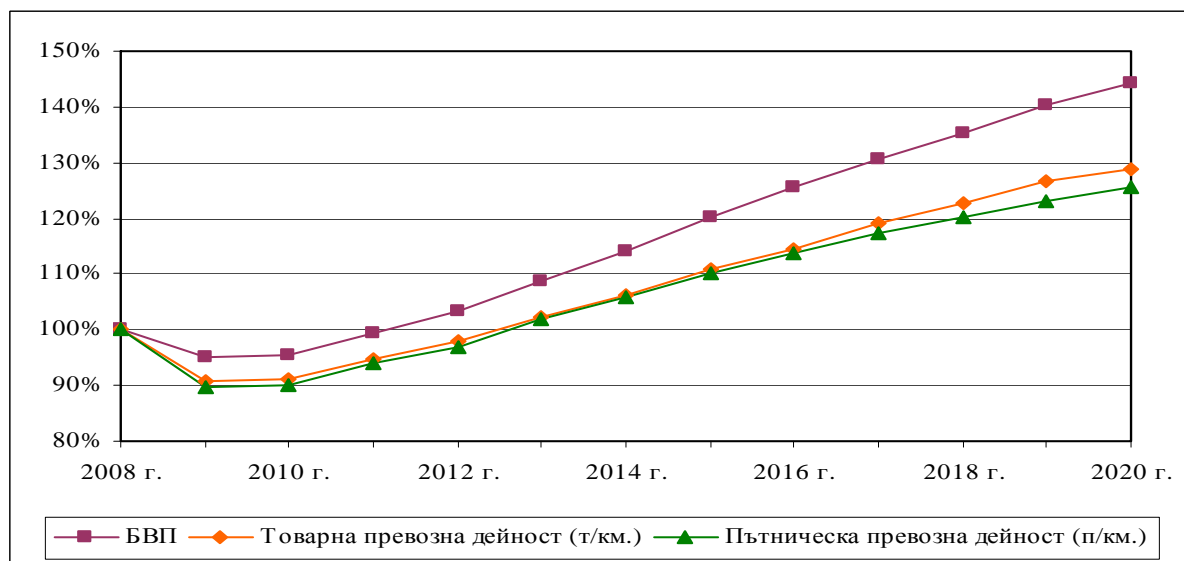
Графика 8.1.1.: Очакван ръст на товарната и пътническа превозна дейност за периода 2009 – 2020 г. (сценарий „Стабилен растеж”)



Източник: МТИТС

Вторият сценарий, наречен условно „Висок растеж”, предполага по-скорошно излизане на страната от рецесията и се опира на прогнози (октомври 2009 г.) на неправителствения Център за икономическо развитие, предвиждащи свиване на икономиката на страната през 2009 г. с 5%, символично отлепване от дъното през 2010 г., с ръст от 0,5% и забележим ръст от 4% през 2011 г. Очаква се и успешно реализиране в срок на големите инфраструктурни проекти в областта на транспорта. Взети предвид са и допусканията на световните финансови институции за по-висок растеж в периода 2015 – 2019 г.

Графика 8.1.2.: Очакван ръст на товарната и пътническа превозна дейност за периода 2009 – 2020 г. (сценарий „Висок растеж”)



Източник: МТИТС

И в двата сценария е спазена една от основните препоръки на европейската транспортна политика, обоснована абсолютно от икономическа гледна точка – развитие на транспортната дейност с темпове по-ниски от темповете на нарастване на БВП.

Запазва се тенденцията за превес на автомобилния транспорт по отношение на превозените товари, както в международно, така и във вътрешно съобщение. Железопътният транспорт има добри перспективи по отношение на международния и предимно на транзитния трафик, а морският и речният транспорт остават с относително по-ниски възможности, основно в областта на международните превози. Решаваща промяна в преразпределението по видове транспорт и намаляване дела на автомобилния може да се постигне само чрез ускорено развитие на интермодалния транспорт.

При товарните превози, от гледна точка на влиянието на външните фактори, най-добри са шансовете за развитие на интермодалния транспорт, съчетаващ предимствата, както на железопътния и водния, така и на автомобилния транспорт. И в двата сценария се предвижда по-висок ръст на товарния транспорт спрямо пътническия. Това се определя от допусканията за успешното реализиране на инфраструктурните проекти, което ще допринесе за развитието на модерна транспортна мрежа, конкурентоспособна на тази в развитите европейски страни, от една страна и от друга – очакването за по-бързо нарастване на обема на промишлената и селскостопанска продукция, което ще увеличи търсенето на транспортни услуги.

При пътническите превози се очаква силен ръст на превозите с лични автомобили, което напълно съответства на тенденциите в развитите европейски държави и съответен отлив от обществените видове транспорт – железопътен и автобусен. Потенциал за тяхното развитие има основно в сегмента на крайградските и градски пътувания за работа и обучение. Следва също така да се очаква развитие и на въздушния транспорт в международно съобщение, като при вътрешните превози не може да се прогнозира съществен ръст.

При сценария „Висок растеж“ темповете на нарастване са по-високи от предложените в средносрочния преглед на Бялата книга³ – около 3% на година за товарния и около 2,5% (1,5% за ЕС-25) на година за пътническия транспорт. Това се обуславя от факта, че темповете на нарастване на БВП за последните три предкризисни години, средно за страните от ЕС, бяха по-ниски от тези в България и прогнозираните темпове на растеж на БВП за периода 2010 – 2020 г. за страната ни логично са по-високи от средните за останалата част от Съюза.

8.1.1. Прогнози за ръста на товарната превозна дейност по видове транспорт

По-напред беше отбелязано, че отделните видове транспорт ще се развиват с различни темпове, съобразно нуждите и съобразно отношението им към околната среда и климатичните промени. Почти всичко изложено в предходния раздел – „Европейската транспортна политика“, е свързано със създаването на условия за устойчиво развитие на интегрираната транспортна система на Съюза и изграждането на такава организация на транспортната дейност, която да щади максимално околната среда и да намали драстично емисиите на парникови газове и фини прахови частици в атмосферата, като тушира негативното въздействие върху климата.

Изискванията на тази политика са спазени при разработването на прогнозите за развитие на транспортната дейност, показани по-нататък. Съобразени са и с отразената по-напред

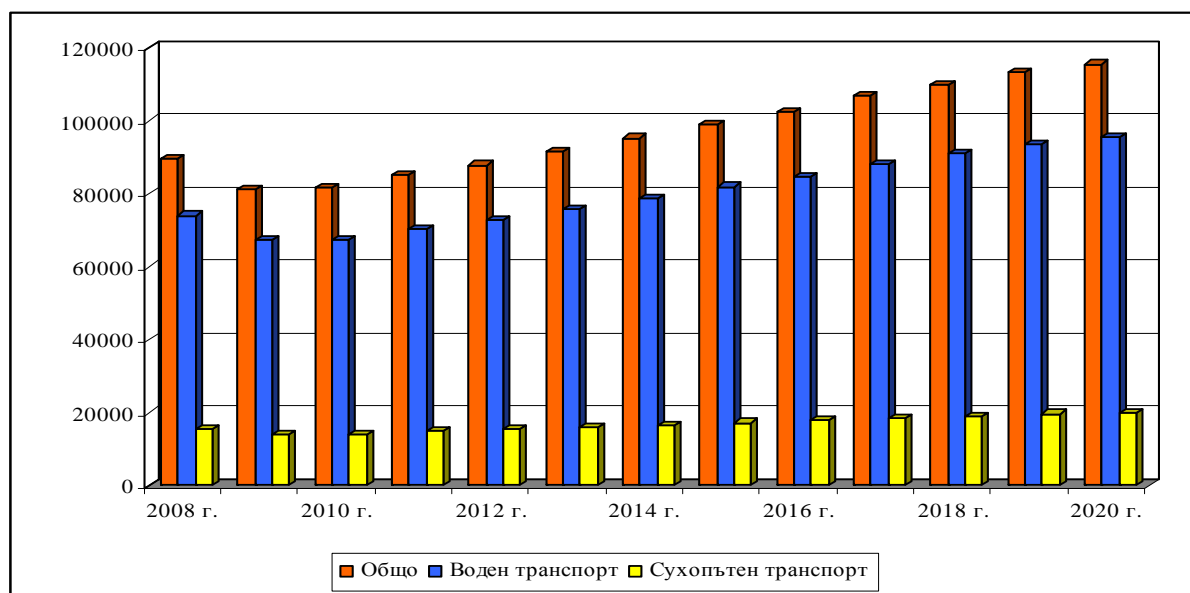
³ В средносрочния преглед на Бялата книга по транспорта, направен през 2006 г., се залага вероятният растеж на БВП на страните от ЕС-25 и процентното нарастване на товарния и пътническия транспорт.

политика за запазване на по-ниски темпове на нарастване на транспортната дейност, в сравнение с тези за нарастване на БВП.

Прогнозите за ръста на товарната и пътническа превозна дейност по отделните видове транспорт са разработени на база на показаната по-напред обща прогноза по сценарий „Висок растеж”.

Както е видно от показаното в долната диаграма, очакваният спад на общия обем товарна превозна дейност за кризисната 2009 г., надхвърля 9% спрямо предходната. Прогнозирано е бавно покачване в следващите години, като едва през 2012 г. се очаква да бъде достигнат обемът (89,7 млрд. т/км.) на 2008 г., а към края на периода този обем трябва да достигне 115 – 116 млрд. т/км., или с почти 30% повече от отчетеното през базисната 2008 г. Трябва да се има предвид, че не се очакват значителни промени в общата структура на товарната превозна дейност, като водният транспорт (морски и речен), ще запази относително тегло от около 81 – 82% от общия обем, поради значително по-дългите средни превозни разстояния при него. Доколкото товарната превозна дейност на речния транспорт в последните години представлява само 2 – 2,5% от общо изпълнената по вода, то отделна прогноза за този вид транспорт не е направена. Независимо от това, трябва да се очаква увеличение на товарните превози по р. Дунав, за сметка на превозите с автомобилен транспорт, в изпълнение на по-напред описаната европейска транспортна политика.

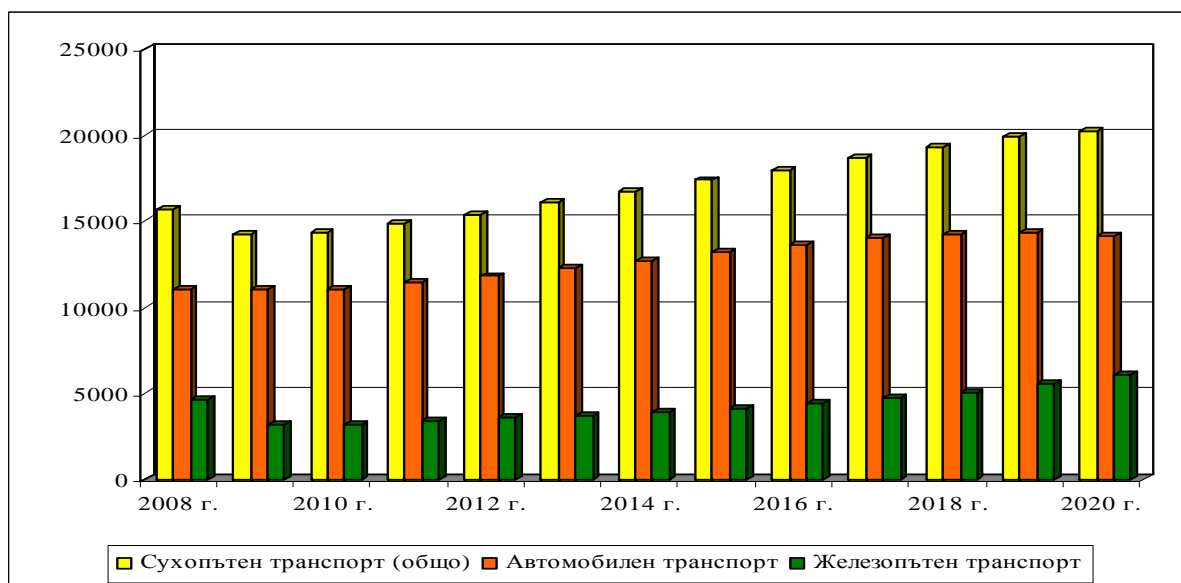
Диаграма 8.1.1.1.: Очакван ръст на товарната превозна дейност общо и по видове транспорт (воден и сухопътен) – млн. т/км.



Източник: МТИТС

На следващата диаграма са показани обобщени резултати от разработените прогнози за нарастване на товарната превозна дейност при двата основни вида сухопътен транспорт – автомобилен и железопътен.

Диаграма 8.1.1.2.: Очакван ръст на товарната превозна дейност в сухопътния транспорт общо и по видове транспорт (автомобилен и железопътен) – млн. т/км.



Източник: МТИТС

Тук особено ясно е очертан сригът в превоза на товари с железопътен транспорт през 2009 г., в сравнение с предходната, като се очертава да се стигне до 30% понижение. Не е такава положението с товарната превозна дейност на автомобилния транспорт. Нещо повече – може да се очаква дори ръст от около 0,4%, спрямо отчетеното през 2008 г. Прогнозирано е доста бавно движение нагоре при железопътния транспорт, като чак към 2015 – 2016 г. се очаква той да достигне обема на превозната дейност от 2008 г., но след това да ускори темповете, за сметка на автомобилния транспорт. Така към 2020 г. извършваната товарна превозна дейност с железопътен транспорт се очаква да нарасне с около 30% спрямо отчетения през 2008 г. обем, като относителното му тегло от около 30% се увеличи до над 40% от общата товарна превозна дейност със сухопътен транспорт.

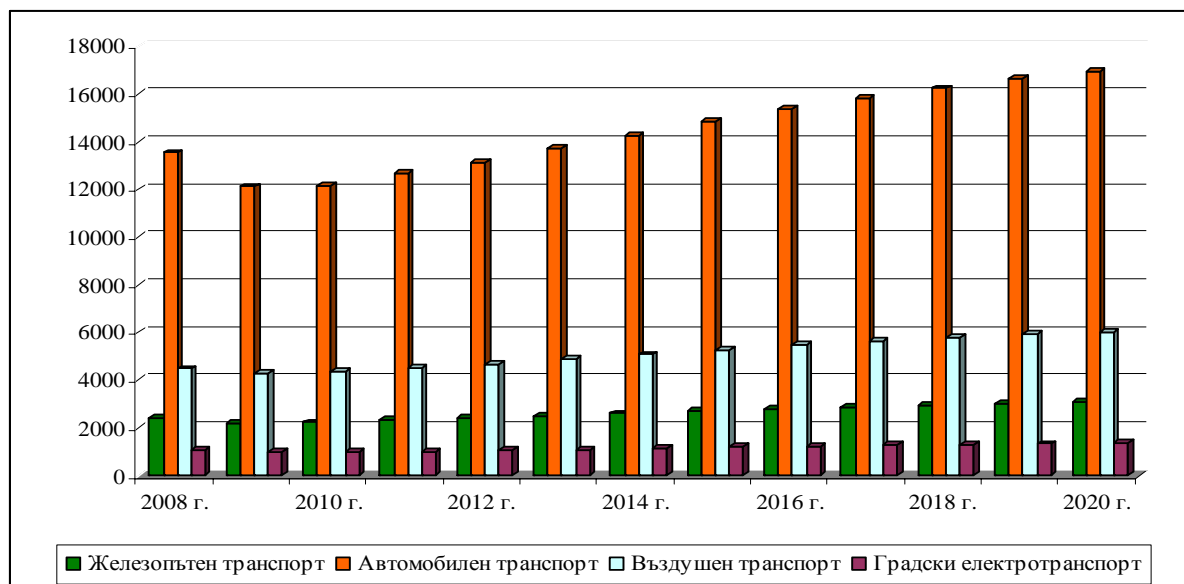
8.1.2. Прогнози за ръста на пътническата превозна дейност по видове транспорт

Прогнозираните различни темпове на растеж на товарната превозна дейност, за отделните видове транспорт, са валидни и за ръста на пътническата превозна дейност. В този случай, обаче, за сметка на по-ниския темп на нарастване на превозите с автомобилен транспорт, ще се възползва не железопътният, а въздушният транспорт.

Тази тенденция може да се забележи още при сравняване на очакваното изпълнение на обемите за 2009 г., което е показано на диаграма 8.1.2.1., където могат да се сравнят и прогнозираните темпове за растеж до 2020 г. на отделните видове транспорт. Тук добре се вижда, че през кризисната 2009 г. очакваното общо намаление на пътническата превозна дейност ще надхвърли 8%, но при въздушния транспорт това намаление ще бъде малко повече от 3%. Прогнозите показват, че още през 2011 г. пътническата превозна дейност във въздушния транспорт ще достигне и надмине отчетеното през 2008 г., докато за останалите видове транспорт това ще се случи чак през 2013 г. Тези по-високи темпове на развитие за въздушния транспорт ще се запазят и през следващите години, като към 2020 г. пътническата превозна дейност (изпълнени п/км.) ще нарасне с около 35 – 36%, спрямо

отчетеното през 2008 г. В резултат на това развитие, ще нарасне и относителното тегло на въздушния транспорт в общата пътническа превозна дейност, като от 21% през 2008 г. достигне до 30% през 2020 г.

Диаграма 8.1.2.1.: Очакван ръст на пътническата превозна дейност по видове транспорт – млн. п/км.



Източник: МТИТС

Както е видно от показаното в диаграмата, автомобилният транспорт ще продължи да бъде най-големият пътнически превозвач. Въпреки това, в изпълнение на непрекъснато актуализиращата се европейска и национална транспортна политика в посока на драстично намаляване на увреждащото действие на транспорта върху околната среда и климата, темповете на нарастване на пътническите превози с автомобилен транспорт ще намаляват. При очаквано повишение от над 27% на общата пътническата превозна дейност през 2020 г., спрямо базовата 2008 г., повишението при автомобилния транспорт вероятно няма да надхвърли 25%, а относителното му тегло от около 63% през базовата година, се очаква да спадне до около 61,8% в края на периода.

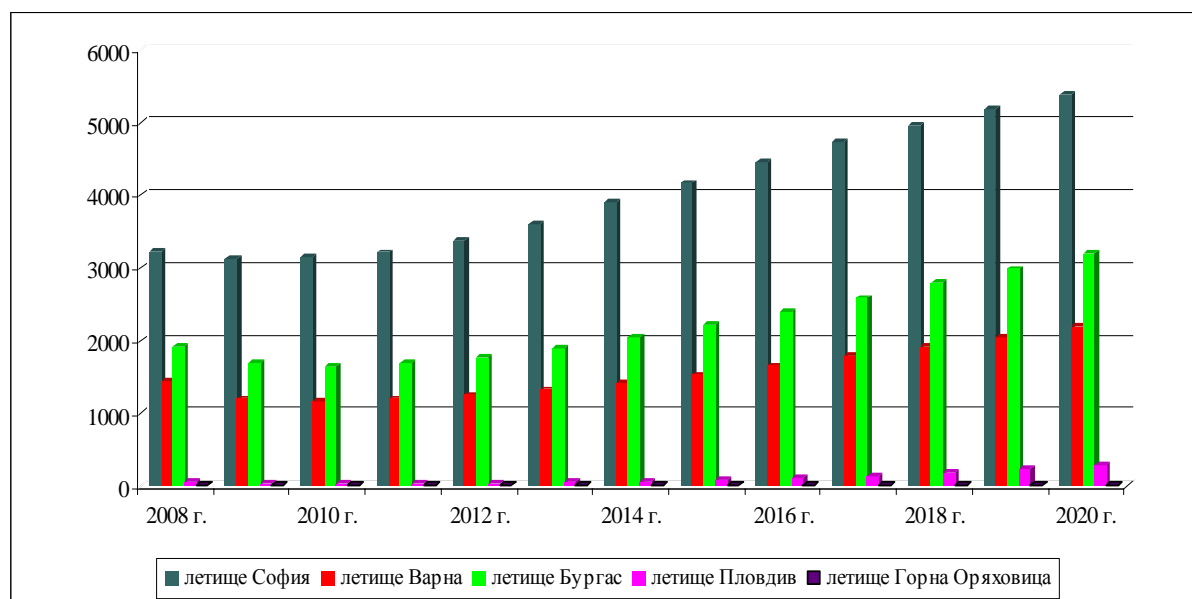
С по-високи темпове, особено след 2015 г., се очаква да се развива пътническата превозна дейност с железопътен транспорт и това е логично, защото това е транспортът, отнасящ се „най-дружелюбно“ към околната среда и климата. Въпреки прогнозираното бързо нарастване на пътническите превози с въздушен транспорт, железопътният транспорт ще запази своите позиции и даже, при разумна екологична политика от страна на държавата, може и да увеличи относителното си тегло в общата пътническа превозна дейност.

С около 26% се очаква да нарасне пътническата превозна дейност на градския електротранспорт (в т.ч. на столичното метро), като относителният му дял нарасне до около 6%, при 5% за базовата 2008 г.

Казаното по-напред за очакваните по-бързи темпове за развитие на въздушния транспорт не се отнася само за дейността на българските въздушни превозвачи, а и за останалите европейски авиокомпании. Тези прогнози, в съчетание с вече споменатите предвиждания на световни финансови институции за по-чувствителен икономически растеж в периода след 2015 г., което ще се отрази благоприятно и на туристическата индустрия, дават

основания за прогнозиране на чувствителен ръст и на пътничкооборот на международните ни летища. Тези очаквания са показани на диаграма 8.1.2.2. по-надолу.

Диаграма 8.1.2.2.: Очакван ръст на пътничкооборот по летища – хил. пътника



Източник: МТИТС

Въпреки очаквания спад на пътничкооборот на Летище София с около 3% през 2009 г., спрямо отчетеното през 2008 г., още през 2010 г. се предвижда ръст до 1%, а към 2011 г. може да се очаква и достигане нивото на базисната година. Прогнозите показват, че за Летище София може да се очаква увеличение на пътничкооборот със 70 – 72% за десетилетието 2010 – 2020 г., като броят на обслужените входящи и изходящи пътници в края на периода достигне до 5,4 млн. годишно.

По-бавно ще излязат от кризата летищата във Варна и Бургас. И ако за Летище Бургас, с известна доза оптимизъм, може да се очаква доближаване до отчетения през 2008 г. пътничкооборот към 2013 г., то за Летище Варна това няма да се случи по-рано от 2014 г. По-бързи темпове на растеж се очакват от 2015 г. нататък, като през 2020 г. на Летище Бургас се предполага да бъдат обработвани до 3,2 млн. пътника, в двете посоки, а на Летище Варна – до 2,2 млн. пътника.

Най-значително увеличение на пътничкооборот се очаква на Летище Пловдив. При разумно развитие и използване на туристическия потенциал на Родопите за ски туризъм, и на възможностите на Централна Южна България за балнеоложки и СПА туризъм, може да се предположи достигане до около 60% от капацитета на разширеното Летище Пловдив още към 2020 г., което ще означава около 300 хил. обслужени входящи и изходящи пътника, или над 10 пъти увеличение за десетилетието 2010 – 2020 г.

На Летище Горна Оряховица би могло да се развива товарна превозна дейност, или да продължи да се използва за учебни полети, но няма причини да бъде прогнозирана обемна пътническа превозна дейност през него в следващото десетилетие.

Общият пътничкооборот на петте летища се очаква да нарасне с около 84 – 86% за десетилетието до 2020 г.

8.1.3. Тенденции в разпределението на товарния транспорт по видове

В България е осигурен свободен достъп на всички превозвачи до различните видове транспортна инфраструктура, с изключение на пътнически превозвачи по железопътната инфраструктура, което задължение за страната ни влиза в сила от 1.01.2010 г.

От всички видове транспорт видимо изоставане в организацията за посрещане предизвикателствата на европейското членство на България има в железопътния транспорт. Липсата на фиксирани граници за другите видове транспорт и засилената роля на частните превозвачи е извела нивото на организация на управлението до търсеното пазарно равнище, което ги прави значително по-конкурентни в сравнение с железопътния.

Либерализацията на пазара на железопътните товарни превози е вече факт, поради което в България започнаха да оперират и частни железопътни товарни оператори. Конкуренцията ще доведе до повишаване нивото на услугите, намаление на цените, а от там се създават условия за прехвърляне на товари от автомобилния трафик към железопътния.

Въвеждането в действие на правилата на ЕС за автомобилния транспорт, като ограничения на времето за шофиране и товарни ограничения, също може да увеличи атрактивността на железопътните превози, тъй като товарните операции с автомобилен транспорт ще стават по-скъпи, ако се извършват легално. Прогнозираното увеличение в железопътните тонкилометри от по-строгите правила и увеличаващата се конкуренция е 0,05% на година. Очаква се, че и двата фактора ще достигнат своя пик до 2015 г., когато железопътният товарен пазар ще бъде напълно отворен и ще отговаря на правилата на ЕС.

Изискванията за опазване на околната среда също стават много важни за България, което прави използването на железниците по-атрактивно. Предвиденото увеличение на превозваните товари с железопътен транспорт, поради по-високите екологични изисквания, е 0,025%.

Резултатите от изследването на възможностите за промяна на вида транспорт, който се използва за превоз на товари, и прогнозното увеличение на цените на горивата, електричеството и труда, определят бъдещо увеличение на оперативните разходи за автомобилния транспорт спрямо железопътния и създаване на предпоставки за промени при избора на вид транспорт, най-вече в дългосрочен план.

Въздушните товарни превози са предмет на по-дългосрочни тенденции, което означава, че те ще нарастват с относително стабилни темпове. Това се дължи на продължаващата глобализация на индустрията и очакваните намаления на оперативните разходи за въздушните товарни паркове, което ще помогне на световния въздушен карго трафик да се стабилизира към норми от около 3% дългосрочен растеж на година.

Оценката на настоящите нива на контейнерните превози в България показва ниско ниво в сравнение със съседните държави. Основните региони, където се обработват контейнерни товари са пристанищата – особено Варна, поради естеството на трафика преминаващ през пристанището.

Растеж на контейнерните товари се очаква в регионите със съществуваща добра инфраструктура, особено в София, където изграждането на нови железопътни товарни терминали ще има положителен ефект върху развитието на интермодалните превози. След 2016 г. контейнерните превози могат да отбележат значително увеличение в резултат на откриването на новите контейнерни терминали в пристанищата Бургас и Варна.

8.1.4. Тенденции в разпределението на пътническия транспорт по видове

Анализът на икономическото развитие на страната показва, че след излизане от кризата ще продължат относително високите темпове на растеж, водещи до повишаване на личните доходи, а от там и на броя на личните автомобили и мобилността. Това предполага силно увеличаване на транспортната дейност за превоз на пътници във вътрешно и международно съобщение, въпреки негативните прогнози за намаляване броя на населението на България.

Особено високи темпове ще отбележат превозите с лични автомобили във вътрешно съобщение. Това се вижда ясно от сравнителен анализ за изменението на относителните тегла на отделните видове транспорт, в общата пътническа превозна дейност във вътрешно съобщение, за страните-членки на ЕС. Така за периода 2000 – 2007 г., средно за ЕС (15)⁴, относителното тегло на превозите с лични автомобили (реализирани п/км.) от 84,6% е спаднало до 84,1%, докато за България е отбелязано увеличение от 56% на 71,3%, с тенденция на продължаващо нарастване. Може да се очаква, че към 2020 г. този дял ще стигне до около 80%.

Разпределението на транспортния пазар по отделните видове масов, обществен пътнически транспорт ще се диктува предимно от съображенията за енергийна ефективност и щадящо отношение към околната среда и климата. Прогноза за това разпределение е показана на диаграма 8.1.2.1.

По отношение на пътническия въздушен транспорт, вътрешните полети остават незначителни до 2020 г. в сравнение с общия брой въздушни пътнически полети. Това определя сравнително несъществен пазарен дял на вътрешните превози спрямо другите видове транспорт. Международните полети доминират в българския въздушен пазар, с очакван растеж от около 35% на превозените пътници в международно съобщение за периода от 2010 г. до 2020 г.

8.2. Трафични прогнози

През м. декември 2005 г. Европейската комисия публикува за нуждите на Групата на високо равнище II, председателствана от г-жа Лойола де Паласио, окончателен доклад по проекта „Сценарии, трафични прогнози и анализи на трафичните потоци, включващи съседните на ЕС държави: (EUN STAT)”, изработен съвместно с холандското правителство и консултантската организация NEA.

Първата част на доклада, представена през 2003 г., представя прогнози за вътрешните за Европейския съюз транспортни потоци. За трафика през България от значение е направление Видин – София – Кулата, свързващо ни с Гърция, Румъния, Унгария, Западна Европа, както и вътрешното за България направление, свързващо София с двете големи морски пристанища Варна и Бургас.

Представеният през 2005 г. Окончателен доклад по проекта включва и прогнози за потоците към съседните на Европейския съюз държави и региони. В него са представени:

- Преглед на основните предположения, направени за търговските обеми и транспортното търсене за 2020 г., с оглед на социално-икономическите тенденции и

⁴ По данни на Евростат.

развитието на транспортната инфраструктура, включвайки критичната оценка върху пълнотата и надеждността на данните

- Прогнозни резултати за 2020 г., базирани на два сценария (Сценарий 1 и Сценарий 2 при промяна в икономическите тенденции).

Основните предположения за сценариите са следните:

А. Сценарий 1

- Запазване на основните социално-икономически тенденции
- Пълна реализация на инфраструктурните проекти, предложени от DG-TREN (Генерална дирекция „Транспорт и енергетика“).

Б. Сценарий 2

- Икономически растеж в съседните на ЕС страни, до 6% годишен ръст на БВП
- Пълна реализация на инфраструктурните проекти, предложени от DG-TREN (Генерална дирекция „Транспорт и енергетика“).

Транспортните прогнози за 2020 г., и за двата сценария, са направени на базата на прогнозите за търговията, отчитайки транспортните връзки в матрицата „произход – дестинация“.

През територията на България преминава Клон С на Общоевропейски транспортен коридор X: Белград – Ниш – София. От София трасето на коридора преминава по трасето на коридор IV към Димитровград – Свиленград – турска граница.

През коридор X се очаква да преминава значителна част от товарния трафик за България. Референтният сценарий предвижда над 10 млн. т. годишно автомобилни товарни потоци, преминаващи през България по направлението на коридор X. За железопътните товарни потоци се очаква обем, достигащ до 5 млн. т. годишно.

Съгласно Сценарий 2 се предвиждат сходни обеми на железопътните и автомобилни товарни потоци, преминаващи през България.

На базата на направените прогнозни сценарии за 2020 г. се обособяват два основни полюса на търговията – Русия и Турция, което определя и основните направления на трафичните потоци:

- Най-голям железопътен трафик се наблюдава по отношение на потоците от/към Русия по оста България – Румъния – Украйна – Русия, както и по направлението от Турция към Германия през България
- Най-голям автомобилен трафик се наблюдава по отношение на потоците от/към Русия и Турция по основните оси:
 - Турция – България – Балкански страни – Германия
 - Турция – България – Балкански страни – Северна Италия – Южна Франция – Източна Испания
 - България – Румъния – Украйна.

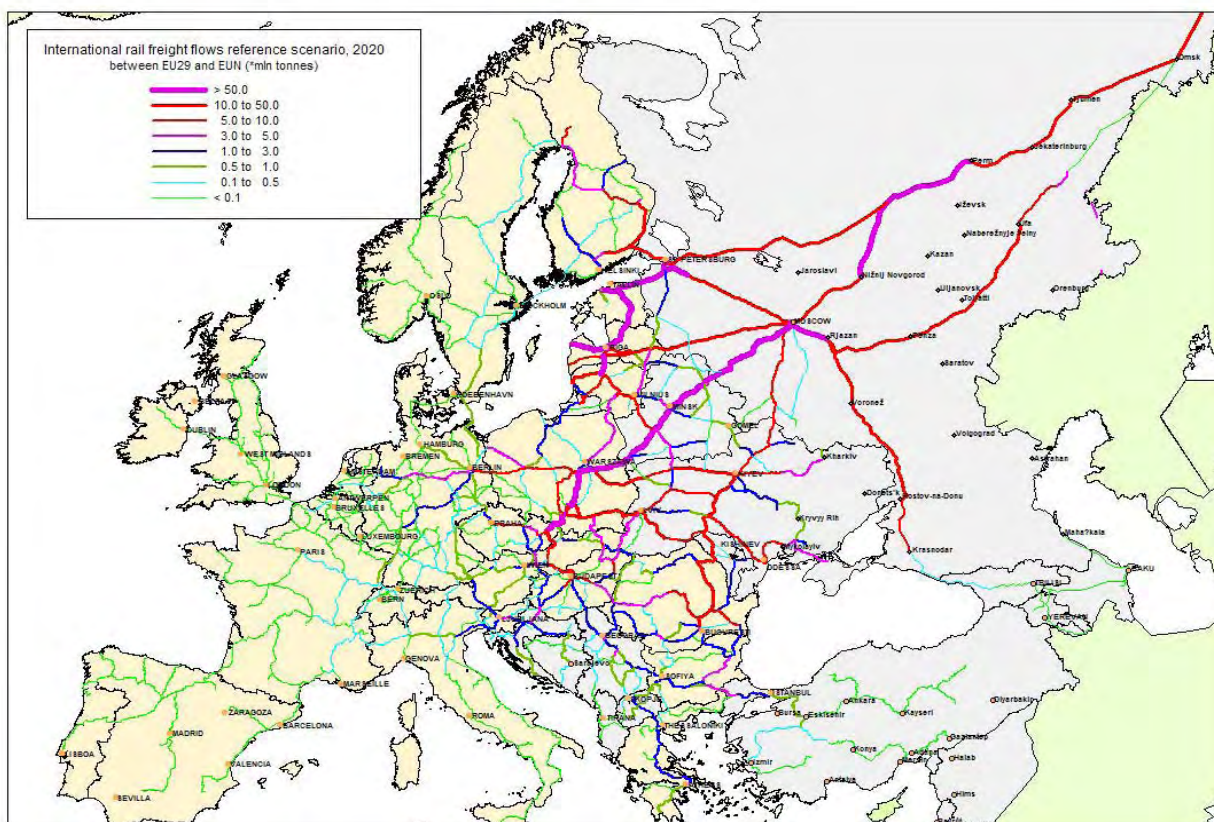
Подобряването на условията за корабоплаване по р. Дунав, в контекста на тенденцията за пренасочване на автомобилния транспорт към по-екологосъобразния вътрешноводен транспорт, е в съответствие с европейската транспортна политика. Така ще се създадат благоприятни предпоставки за ускоряване на икономическия растеж на региона.

Съгласно Сценарий 1 и Сценарий 2 се предвиждат сходни обеми на вътрешноводните товарни потоци в българския участък на р. Дунав. Очакваният товарен трафик към 2020 г. в участъка Видин – Русе не надвишава 10 млн. т. годишно, а в участъка Русе – Силистра прогнозата е да надхвърли 10 млн. т. годишно.

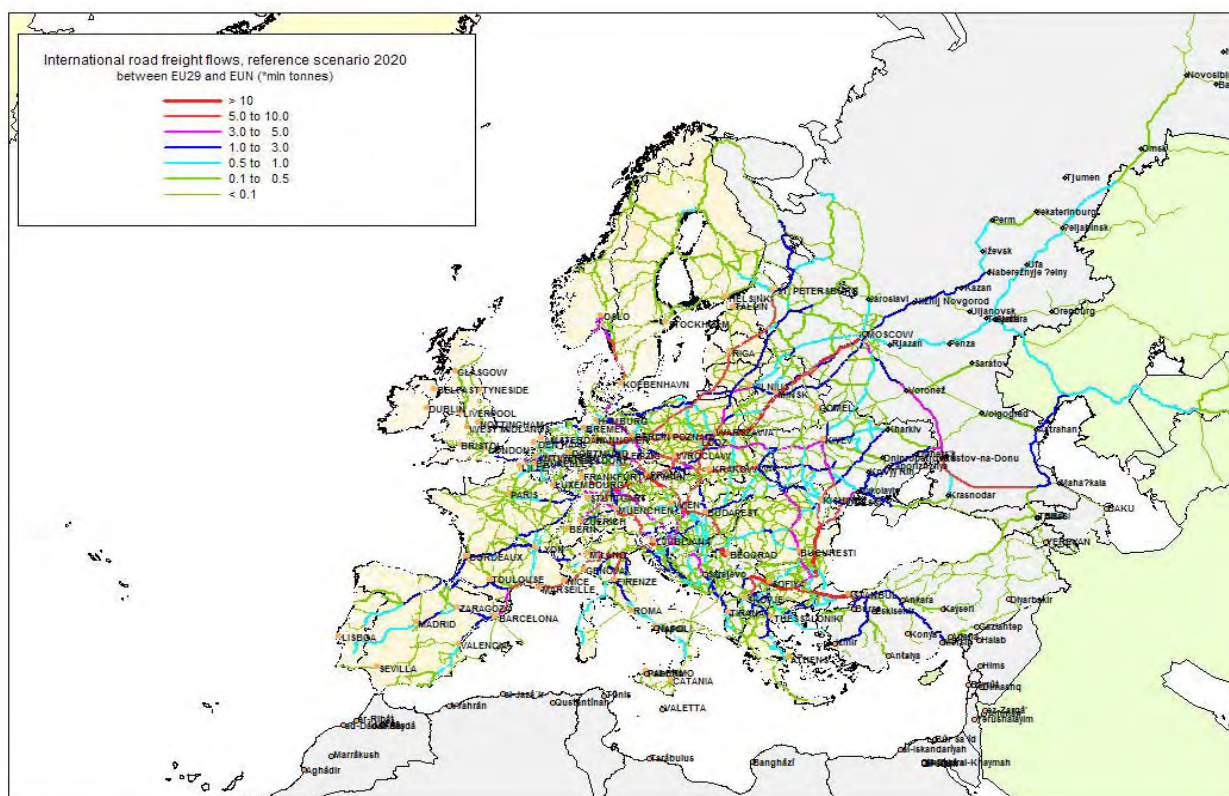
На базата на изготвените прогнози за 2020 г. за различните видове транспорт се наблюдава преобладаващ дял на автомобилните товарни потоци спрямо железопътните.

При вътрешноводния товарен транспорт тенденцията за растеж е свързана с развитието на инфраструктурата и подобряване на условията за корабоплаване.

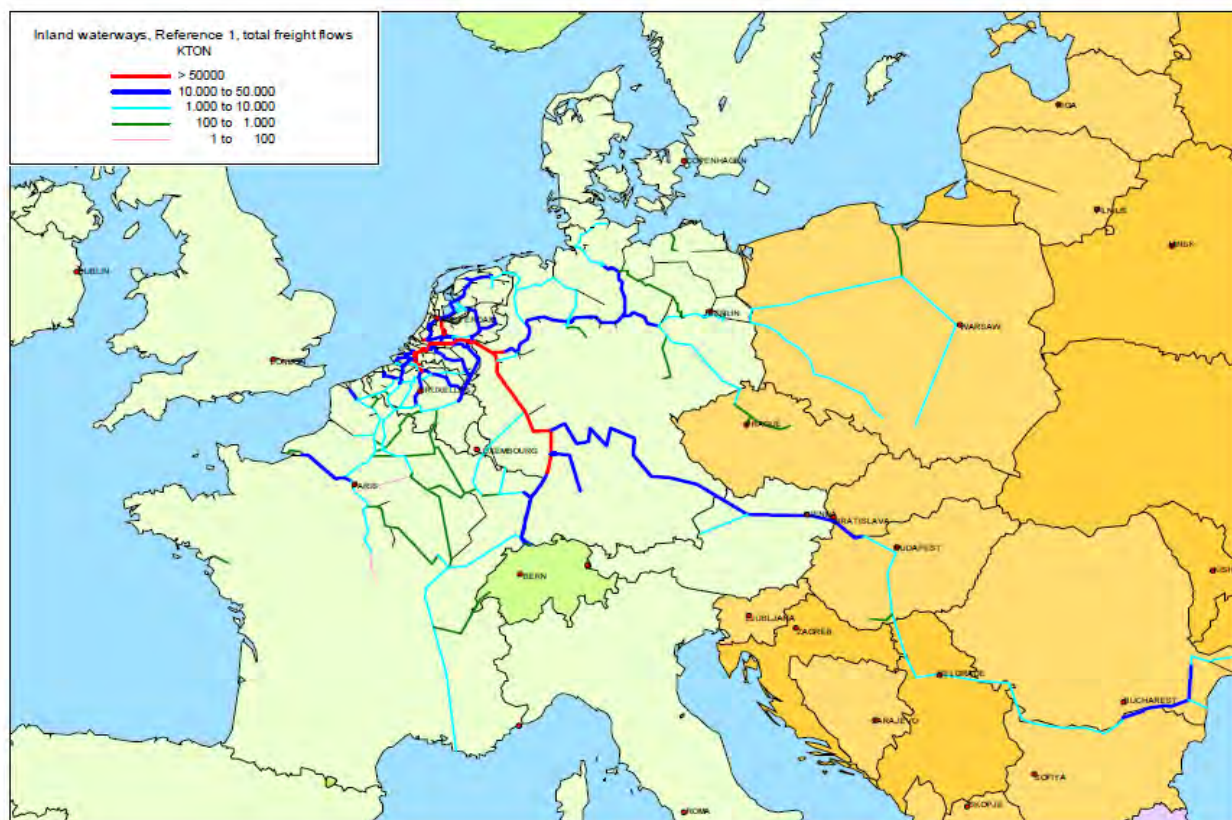
Карта 1: Международни железопътни товарни потоци за 2020 г. (Сценарий 1)



Карта 2: Международни автомобилни товарни потоци за 2020 г. (Сценарий 1)



Карта 3: Международни вътрешноводни товарни потоци за 2020 г. (Сценарий 1)



8.3. Развитие на Трансевропейската транспортна мрежа. Приоритетни направления на територията на България

8.3.1. Общоевропейски транспортни коридори

Втората Общоевропейска транспортна конференция, проведена през 1994 г. на остров Крит, одобрява доклад за бъдещото развитие на Общоевропейската транспортна инфраструктура, изготвен въз основа на декларацията на министрите на транспорта от първата Общоевропейска транспортна конференция в Прага през 1991 г. Докладът е подготвен съвместно от Европейската комисия, Европейската конференция на министрите на транспорта и Икономическата комисия за Европа на Обединените нации. В него са определени девет мултимодални транспортни коридора, които са от европейски интерес и ще бъдат основа на бъдещото развитие на транспортната инфраструктура в Централна и Източна Европа.

На третата Общоевропейска транспортна конференция през 1997 г. в Хелзинки са направени някои корекции по предложените трасета на деветте коридора от Крит и е добавен и десети мултимодален коридор. Създадени са и четири Общоевропейски транспортни зони: Евроарктическа, Черноморска, Средиземноморска и Адриатическо-Йонийска.

Основните насоки за развитие на десетте коридора са да се увеличат: капацитетът на съществуващата инфраструктура, за да се поеме очакваното увеличение на трафика; скоростта на придвижване (особено в железопътния транспорт).

Обърнато е внимание и на организацията на транспортния процес, включващ и развитието на информационните технологии, граничните преминавания и т.н. Решено е нови транспортни връзки да бъдат разглеждани само в изключителни случаи.

През територията на България преминават пет транспортни коридора:

Общоевропейски транспортен коридор IV

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

Общоевропейски транспортен коридор VII

Река Дунав

Общоевропейски транспортен коридор VIII

Дуръс – Тирана – Скопие – София – Пловдив – Бургас/Варна

Общоевропейски транспортен коридор IX

Хелзинки – Санкт Петербург – Москва/Псков – Киев – Любашевка – Кишинев – Букурещ – Димитровград – Александрополис
+ Киев – Минск – Вилнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград
+ Любашевка – Одеса

Общоевропейски транспортен коридор X

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

Клон А: Грац – Марибор – Загреб

Клон В: Будапеща – Нови Сад – Белград

Клон С: Ниш – София – (Димитровград – Истанбул по трасето на коридор IV)

Клон D: Велес – Битоля – Флорина – Виа Игнатия – Игуменица

За координация на развитието на отделните коридори са създадени Управляващи комитети и са подписани Меморандуми за разбирателство. В някои от тези меморандуми са определени допълнителни връзки към основното трасе на коридора. На наша територия това касае Общоевропейски транспортен коридор VIII. Към основното му трасе допълнително са включени:

- **железопътната връзка Горна Оряховица – Плевен – София**
- **пътната връзка Бяла – Плевен – София**
- **пътната връзка Свиленград – Бургас.**

8.3.2. TINA мрежа

За общата координация и развитие на връзките между коридорите важна роля играе проектът Оценка на нуждите от транспортна инфраструктура (TINA) в кандидатстващите за присъединяване към Европейският съюз държави. TINA е проект на Европейската комисия, чиято крайна цел е създаването на разширена Трансевропейска мрежа, включваща и транспортните мрежи на 12-те (както беше през 1997 г.) присъединяващи се държави от Централна и Източна Европа. Елементите на така наречената мрежа TINA са определени както следва:

- Мрежа-гръбнак (основна мрежа), която е идентична с връзките и възлите на десетте мултимодални транспортни коридори на територията на страните от TINA
- Допълнителни елементи на мрежата, които са предложени от трите регионални подгрупи на TINA след оценка на предложенията на всяка от страните, в съответствие с концепцията на Трансевропейските транспортни мрежи и въз основа на оценка на разходите.

Допълнителните елементи на TINA мрежата на българска територия са:

- **железопътната връзка Мездра – Плевен – Горна Оряховица**
- **железопътната връзка Русе – Каспичан – Синдел**
- **пътната връзка Ботевград – Плевен – Бяла**
- **пътната връзка Свиленград – Бургас.**

8.3.3. Приоритетни оси за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа

Концепцията за единен европейски пазар, в който има свобода на движението на стоки, хора и услуги, е немислима, ако отделните региони и национални транспортни мрежи не са осигурили възможност пазарите на отделните страни да бъдат свързани с удобна, модерна и ефективна инфраструктура. В тази връзка възниква и идеята за изграждането на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), като ключов елемент за икономически растеж и създаване на работни места. Комисията разработва, а Европейският парламент и Европейският Съвет одобряват насоки, определящи целите, приоритетите, проектите от общ интерес и основните мерки, които трябва да се предприемат в секторите, свързани с Трансевропейската транспортна мрежа.

Първите насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа са одобрени от Европейския парламент и Европейския съвет през 1996 г. Прегледът на състоянието на транспортната мрежа през 2002 г. показва, че тя се характеризира с обезпокоително

увеличаване на натовареността, запазване на тесните места и липсващи връзки и липса на оперативна съвместимост между отделните мрежи. Перспективата от присъединяването на 12 нови страни членки акцентира върху нуждата от нов подход за запазване на конкурентоспособността на европейската икономика и за гарантиране на балансирано и устойчиво развитие на транспорта или с други думи, сметено бе за необходимо да бъде извършено преразглеждане на насоките за развитие на TEN-T.

В началото на 2003 г. е създадена Групата на високо равнище Ван Мирт, с основна цел: до средата на 2003 г. да бъдат преразгледани критериите за избор на проекти за развитие на транспортната инфраструктура на Европейския съюз и на тази база да бъде подготвен списък от нови приоритетни проекти, които да бъдат завършени до 2020 г. Групата на високо равнище потвърждава нуждата от преоценка на насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа, определени от Европейския парламент и Европейския съвет през 1996 г. Определени са и използвани нови критерии и методи за оценка на предложените проекти, като основно вниманието е насочено към проектите, разположени на определените от групата главни трансевропейски оси. Висок приоритет е даден на проектите с общоевропейско значение, проектите повишаващи социалното и икономическо приобщаване и устойчивото развитие на транспорта, наблягайки на проблемите на безопасността и защитата на околната среда.

На базата на тези критерии и методи и предложенията получени от страните-членки, присъединяващите се страни и Европейската комисия, групата идентифицира списък от проекти с най-голямо значение за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа. В списъка с приоритетни проекти са включени следните проекти, касаещи пряко България:

- **Елиминиране на тесните места по Рейн – Майн – Дунав, включващ целия участък на реката на българска територия**
- **Модернизиране на железопътната линия Видин – София – Кулата**
- **Изграждането на автомагистрала Струма (София – Кулата).**

8.3.4. Приоритетни оси за свързването на Трансевропейската транспортна мрежа със съседните държави и региони

В края на 2004 г. Европейската комисия създава Група на високо равнище II, председателствана от г-жа Лойола ди Паласио, с цел определяне продължението на главните Трансевропейски оси към съседните на Европейския съюз държави и региони, както и определянето на приоритетните проекти за тяхното развитие.

През територията на България преминава **Югоизточната главна ос**, свързваща Европейския съюз през Балканите и Турция с Кавказ и Каспийско море, както и с Египет и Червено море. Предвидени са връзки с Албания и Македония, Иран, Ирак и Персийския залив. Основните мултимодални връзки, преминаващи през наша територия са:

- **Общеевропейски транспортен коридор X – клон С, свързващ Белград – Ниш – София, и от там по трасето на Общеевропейски транспортен коридор IV – Истанбул – ТРАСЕКА**
- **Общеевропейски транспортен коридор VIII, започващ от италианските пристанища Бари и Бриндизи и преминаващ през Дуръс/Вльора – Тирана – Скопие – София – Бургас/Варна**
- **Река Дунав – река Сава.**

Като основни морски магистрали са включени магистралите в Черно море и връзката му със Средиземно море. Те включват връзките на пристанища Варна и Бургас с пристанищата в Украйна, Русия, Грузия и Турция.

8.3.5. Изводи

В периода до 2020 г. не се очакват съществени промени в статута на съседните на България държави. Малко вероятно е присъединяване на държавите от Западните Балкани (с изключение на Хърватия) или Турция към Европейския съюз, което означава, че няма да има съществена промяна в приоритетните оси на TEN-T. От описания по-горе процес на развитие на Трансевропейската мрежа и връзките и със съседните държави и региони могат да се направят следните изводи за приоритетността до 2020 г. на основните оси, коридори и връзки, преминаващи през българска територия:

Приоритет 1: Най-важни оси за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа:

- Видин – София – Кулата от Общоевропейски транспортен коридор IV
- Общоевропейски транспортен коридор VII: река Дунав.

Приоритет 2: Най-важни оси за свързването на Трансевропейската транспортна мрежа със съседните държави и региони:

Карта 4: Приоритетни оси за развитието на Трансевропейската мрежа



- Общоевропейски транспортен коридор X – клон C, свързващ Белград – Ниш – София, и от там по трасето на Общоевропейски транспортен коридор IV – Пловдив – Свиленград – Истанбул – ТРАСЕКА
- Общоевропейски транспортен коридор VIII: Дуръс – Тирана – Скопие – София – Пловдив – Бургас/Варна
- Морски магистрали: връзките на пристанища Варна и Бургас с пристанищата в Украйна, Русия, Грузия и Турция. Връзката Черно море – Средиземно море.

Приоритет 3: Общоевропейски коридори, които не са покрити от главните оси:

- Общоевропейски транспортен коридор IX: Букурещ – Русе – Димитровград – Александруполис.

Приоритет 4: Допълнителни връзки от TINA мрежата:

- железопътната връзка Мездра – Плевен – Горна Оряховица
- железопътната връзка Русе – Каспичан – Синдел
- пътната връзка Ботевград – Плевен – Бяла
- пътната връзка Свиленград – Бургас.

8.4. Перспективи и предизвикателства пред транспортния сектор

Основен проблем, идентифициран във връзка с характеристиките и качествата на инфраструктурата, е липсата на непрекъснати, последователни и постоянни транспортни мрежи, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния. Пример за това е липсата на автомагистрални връзки между главните градове и граничните контролно-пропускателни пунктове. Определените транспортни проекти, които са в процес на строителство, няма да задоволят този дефицит, а растежът на транспортното търсене ще засили проблема и ще продължи да се отразява неблагоприятно върху икономическото развитие на страната.

Ако настоящите тенденции продължат, състоянието на много голяма част от активите на транспортната мрежа ще се влоши. Допълнителното търсене на транспортни услуги ще доведе до претоварване и амортизиране на инфраструктурата и намаляване качеството на предоставяните услуги за потребителите.

Въпреки прогнозния спад в броя на населението и растежа на собствеността на леките автомобили и личните доходи, и без да бъдат извършени съществени промени в железопътните услуги (бързина и качество), до 2020 г. се предвижда малък спад в търсенето на железопътните пътувания.

След присъединяването на страната ни към ЕС, въздушните пътнически пазари показват високи темпове на растеж, свързани с развитието на бизнеса и туристическата индустрия. Предизвикателствата пред въздушния транспорт са по-малко, отколкото за другите видове транспорт и са по-лесно преодолими.

Ефективният интермодален транспорт, подкрепен от нови и подобрени терминали, има възможност да предостави значителни предимства в три области:

- Подобряване на цялостната транспортна ефективност, което ще намали разходите на операторите и потребителите и ще подкрепи икономическото развитие
- Намаляване на процента на нарастване на автомобилния товарен трафик чрез предоставяне на допълнителни стимули за използване на железопътен и воден транспорт, посредством подобрени интермодални съоръжения
- Стимулиране на устойчиво развитие на транспорта и екологична защита чрез пренасочване на пътническия и товарен трафик от автомобилния транспорт към по-екологосъобразните видове транспорт.

9. SWOT АНАЛИЗ НА БЪЛГАРСКИЯ ТРАНСПОРТЕН СЕКТОР

Анализът на транспортната система на Република България представлява основа за оценка на силните и слабите ѝ страни към момента и на възможностите и заплахите за бъдещото ѝ развитие. Те следва да бъдат отчитани при формулирането на стратегическите приоритети и мерките на транспортната политика.

9.1. Силни страни на българския транспортен сектор

- Благоприятно географско местоположение на страната, даващо възможности за развитие на транзитните превози по направлението на петте Общоевропейски транспортни коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия

- Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура – България разполага с над 19 хил. км. републикански пътища, над 6 хил. км. железен път, морски и речни пристанища и летища

- Развита система за обществен транспорт, обхващаща цялата страна
- Висока степен на електрификация на железопътния транспорт
- Изградени връзки на пристанищата за обществен транспорт с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа
- Обвързаност чрез р. Дунав с европейската система от канали за речно корабоплаване
- Работещи системи за таксуване ползването на транспортната инфраструктура
- Висока степен на либерализация на транспортния пазар
- Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС
- Проекти за развитие и модернизация на транспортната система, в процес на изпълнение
- Изградена система за обучение и квалификация на транспортните кадри.

9.2. Слаби страни на транспортната система

- Незадоволително състояние и ниво на поддържане на съществуващата инфраструктура

- Инфраструктурен свръхкапацитет при твърде нисък трафик, който да заплаща разходите за стандартното поддържане

- Наличие на „тесни места“ в транспортната инфраструктура и недостатъчна обвързаност с транспортните мрежи на съседните страни

- Недостиг на инфраструктура за високоскоростни превози
- Недостатъчно използване на потенциала на р. Дунав за превози в международно и вътрешно съобщение
- Недостатъчно използване на транспортни схеми и технологии, съответстващи на съвременното транспортно търсене (комбиниран/интермодален транспорт и логистика)

- Недостатъчно добре развита логистична инфраструктура
- Недостатъчна координация между видовете транспорт и липса на интегрирани мрежи и услуги за обществен транспорт
- Недостиг на финансови средства за стандартно поддържане, модернизация и развитие на наличната транспортна инфраструктура, както и за развитие на научно-изследователската и развойната дейност
- Липса на сигурност при финансирането на инфраструктурни обекти и задълженията за обществени услуги на държавно равнище
- Морално и физически остарял транспортен парк и претоварна техника в пристанищата и терминалите
- Различна степен на пазарно развитие на отделните видове транспорт
- Липса на реална конкуренция в отделни сегменти на транспортния пазар
- Незадоволително качество на услугите за обществен транспорт (градски, крайградски, железопътен транспорт)
- Липса на обходни пътища на населените места, водеща до влошена пътна безопасност, замърсяване на околната среда, повишени социални и енергийни разходи за автомобилния транспорт
- Недостиг на специализирани пристанищни терминали, осигуряващи адекватен капацитет, високоефективна и конкурентна работа
- Недостатъчен административен капацитет за управление и изпълнение на големи инфраструктурни проекти
- Ниско ниво на технологична съвместимост за движение по Общоевропейската транспортна мрежа
- Ниско ниво на използване на информационни и телекомуникационни технологии в сектора
- Относително ниско ниво на безопасността и сигурността на транспортната система и услуги
- Изоставане в научните изследвания в транспортния сектор и приложението им в практиката в резултат на ниското финансиране.

9.3. Възможности за развитие на транспортната система

- Ръст на търсенето на транспортни услуги
- Привличане на български и чуждестранни инвеститори и оператори и по-широко използване на механизмите на публично-частното партньорство в резултат от доброто геостратегическо положение на страната
- Модернизация на сектора чрез инвестиции в инфраструктурата и нови технологии
- Ефективно използване на Структурните и Кохезионния фондове на ЕС, като възможност за развитие на транспортната система
- Повишаване на енергийната ефективност в транспортния сектор – изграждане на централизирани системи за управление, въвеждане на нови енергийноэффективни транспортни средства, нови технологии и стимулиране на енергийноэффективните видове транспорт

- Привличане на международен транзитен трафик за ефективното използване на транспортната инфраструктура
- Развитие на интермодални терминали и товарни селища
- Преместване на пристанищни терминали, причиняващи екологични проблеми, извън централните градски зони
- Ръст на туристопотоците, балансирано териториално развитие и насърчаване на регионалния туризъм
- Оптимизиране на навигационните условия и по-интензивно използване на р. Дунав
- Повишаване на качеството, безопасността и надеждността на транспортните услуги чрез въвеждане на интелигентни системи за управление и контрол на транспорта
- Повишаване качеството на предоставяните от масовия обществен транспорт услуги.

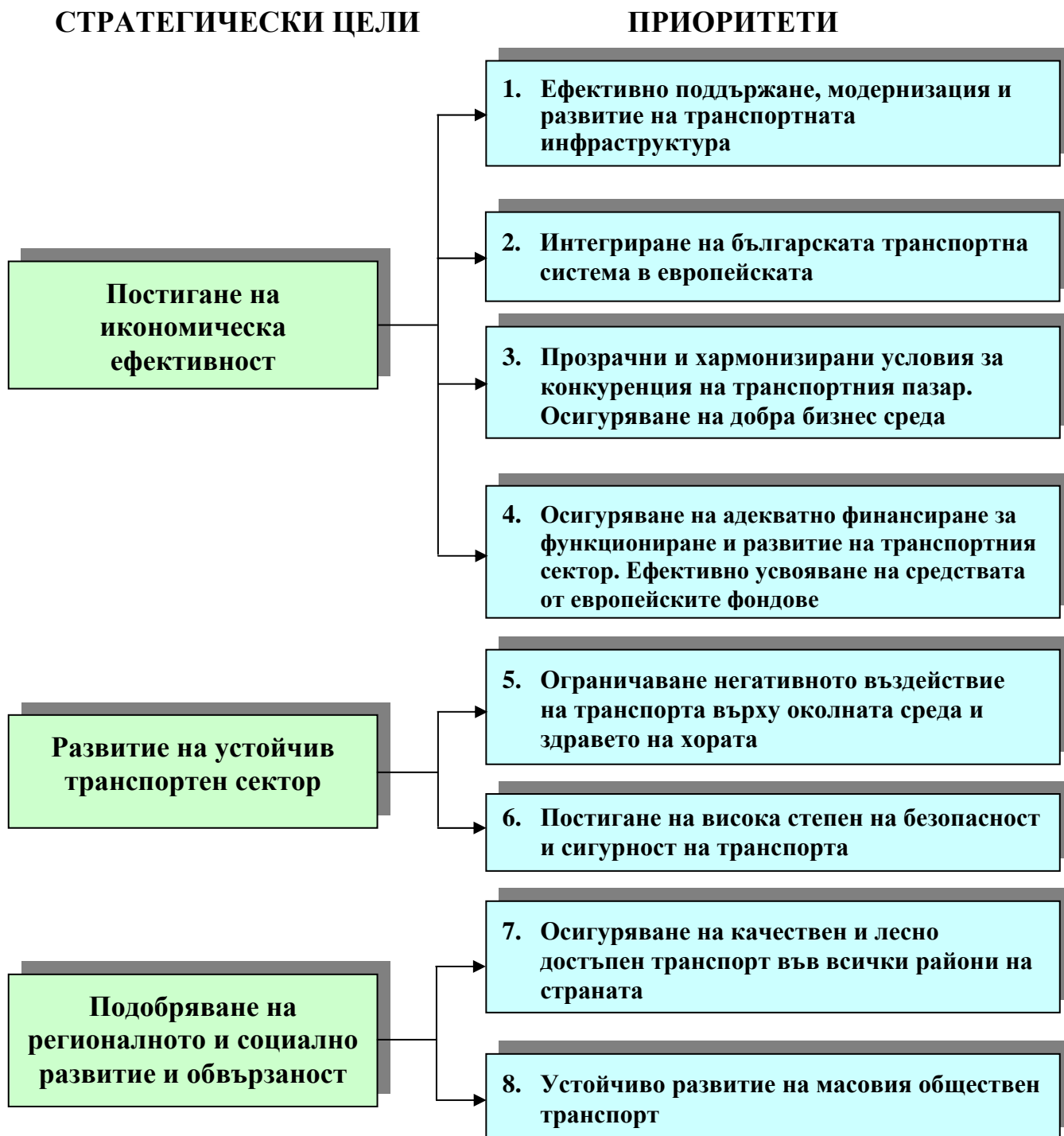
9.4. Заплахи за развитие на транспортната система

- Забавяне на реформите, реструктурирането и модернизацията на сектора или на отделни подсектори
- Спад на международните транзитни потоци през страната
- Едностранно фокусиране върху развитието на международния транспорт и пренебрегване потребностите на национално и/или вътрешно регионално ниво
- Намаляване търсенето на транспортни услуги в резултат на реструктурирането на българската икономика към производства, които не изискват внос или износ на големи количества суровини и полуготови продукти
- Забавяне в реализацията на приоритетните проекти, което увеличава риска част от международните транзитни потоци да бъдат пренасочени през съседни страни
- Липса на гарантиран, финансово обезпечен ангажимент от страна на държавата по отношение задължителните обществени услуги
- Нарастване на негативното въздействие върху околната среда и климатичните промени от транспортната дейност
- Нарастване на енергоемкостта на транспорта
- Повишаване цените на петролните продукти на международния пазар
- По-нататъшно влошаване качеството на транспортната инфраструктура в резултат на недостига на финансови средства за нейното поддържане, експлоатация и развитие
- Значителен ръст на пътуванията с лични моторни превозни средства, водещ до изчерпване на капацитета на пътната мрежа в районите на големите агломерации и до увеличаване на времето и разходите за транспорт, задръствания и вредни емисии
- Отлив на квалифициран кадрови потенциал.

10. СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТИ НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА

Изхождайки от формулираните мисия, визия и стратегически цели на българския транспортен сектор и при отчитане на ролята на държавата, институционалната рамка, тенденциите за развитие и SWOT анализа са определени следните стратегически приоритети на транспортния сектор за периода до 2020 г.:

Фигура 2



Приоритет 1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура

От направения анализ следва, че като цяло България разполага с достатъчно гъста железопътна и пътна мрежи, пристанища и летища. Поради хроничния недостиг на средства обаче, те са в незадоволително състояние и се нуждаят от спешни мерки за привеждане към проектните параметри и/или техническа годност, както и модернизация, за да отговорят на съвременните изисквания. От друга страна, трафикът по тези мрежи и възли е недостатъчен и таксите за ползването на съответната инфраструктура са недостатъчни, за да покрият разходите. Следователно, налага се наличните транспортни мрежи и възли да се преразгледат, като първостепенно внимание се отделя на приоритетните мрежи и обекти, а по отношение на второстепенните се определят облекчени стандарти за поддържане. Част от съществуващата инфраструктура с местно значение би следвало да се предаде за ползване и поддържане на заинтересованите страни – общини, промишлени предприятия, частен бизнес и т.н. или да се закрие при липса на интерес. Трябва да се отбележи, че процесът на децентрализация на управлението на пристанищата вече е започнал. Това предоставя добра възможност за пренасочване на наличните ограничени финансови ресурси към тази част от мрежата, която ще донесе най-бърза икономическа и социална възвръщаемост.

От друга страна, въпреки наличието на транспортна инфраструктура и свободен капацитет на национално ниво, съществуват и редица тесни места, които ако не бъдат своевременно отстранени и при очаквания ръст на транспортно търсене ще създадат съществени проблеми за задоволяването на потребностите от транспорт. Този факт налага модернизация и развитие на инфраструктурата за посрещане на растящите изисквания, както по отношение на количеството, така и на качеството ѝ.

Развитието и модернизацията на транспортната инфраструктура следва да се основава на анализ за разходите за съответния обект и ползите за обществото от неговото изпълнение и експлоатация, при отчитане на съществуващата и очаквана интензивност на движението и на оценката за въздействието му върху околната среда. Подобряването на инфраструктурата, съчетано с оптимизиране на трафика, ще допринесе и за повишаване на енергийната ефективност на транспорта.

Към този приоритет се отнася и изпълнението на ангажиментите, поети от България по силата на Договора за присъединяване към ЕС, за изграждане и обновяване на близо 1 600 км. от основната пътна мрежа и постигане на носимоспособност на пътната настилка от 11,5 т/ос до 2014 г.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, като институция, която изготвя политиките и насоките в транспортния сектор, следи европейските тенденции в развитието на интелигентните транспортни системи (ИТС) и се стреми да спомага за изпълнението на краткосрочните и средносрочни цели за насърчаване на внедряването на ИТС в България. ИТС са ключов инструмент за ефективното използване на съществуващата инфраструктура и за постигането на по-ефикасен, по-безопасен, по-сигурен и по-екологично чист транспорт, като по този начин допринасят за развитие на устойчива мобилност за гражданите и за икономиката.

Конкретните инфраструктурни проекти, които ще се изпълняват в следващия десетгодишен период са определени или предстоят да бъдат определени в съответните стратегически документи: Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура до 2015 г. и нова инфраструктурна стратегия, която трябва да бъде разработена през 2014 г.

за периода до 2020 г.; Оперативни програми „Транспорт“ 2007-2013 г. и 2014-2020 г.; Генерален план за транспорта и т.н.

Приоритет 2 Интегриране на българската транспортна система в европейската

Интегрирането на българската транспортна система в европейската има няколко очевидни положителни измерения – подобрение и развитие на чисто физическите/инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост, привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските транспортни фирми. Интегрирането на транспортната мрежа на страната е необходимо условие за постигането на пълна (политическа, икономическа и социална) кохезия на България в рамките на разширена Европа и е в пълно съответствие с политиката на ЕС за преодоляване на инфраструктурния дисбаланс между централните и периферните райони на Общността. С оглед осигуряването на действителна свобода за движение на хора и стоки, този приоритет е от изключителна важност за България, която, след присъединяването към ЕС, вече е външна граница на Съюза, т.е. периферия.

Интегрирането на България в европейските структури предоставя възможността за изграждане, модернизиране и развитие на част от транспортната ни инфраструктура с много по-ниски за страната разходи. Подготовката и реализацията на мащабни проекти изисква изпълнението на редица проучвания и процедури, изготвянето на необходимата проектна, тръжна, екологична и отчуждителна документация, наличието на съответен професионален и административен капацитет, която, съгласно досегашния опит отнема дълъг период от време. Поради това е необходимо ускоряване на работата, за да може България да се възползва в пълна степен от предоставените ѝ възможности за финансиране от Структурните и Кохезионния фондове на ЕС. Съществен елемент от интегрирането на инфраструктурата е и нейното развитие и отваряне към съседните страни, както и поэтапното осигуряване на пълна оперативна съвместимост за движение по българските участъци от Трансевропейската мрежа, което е стъпка за привличането на допълнителни транзитни потоци.

Ключови проекти за развитие и модернизация на транспортната инфраструктура, осигуряващи интеграцията на транспортните мрежи в европейски план, ще бъдат дефинирани в рамките на разработваната Стратегия на ЕС за Дунавския регион. Партньорството между страните в Дунавския макрорегион ще осигури по-висока добавена стойност на тези проекти и по-добра възвръщаемост на инвестициите.

Качеството на предлаганата транспортна услуга зависи до голяма степен и от транспортните оператори. В този смисъл, пълното интегриране на българските превозвачи в европейската транспортна система ще гарантира тяхната конкурентоспособност на общия пазар за транспортни услуги. За целта следва да се продължат усилията за хармонизиране на условията за достъп до пазара и професията, за обновяване и модернизация на транспортния парк, за повишаване на маркетинговата и търговска ориентация на транспортните субекти, за по-ефективно управление на дружествата. В съвременните условия разработването и прилагането на ефективни логистични вериги е не само изискване на пазара, но и фактор, генериращ значителна добавена стойност към чисто транспортните дейности.

В същото време постигането на високо ниво на конкурентоспособност на транспортния сектор е задача немислима без интензифициране на научните изследвания и проучвания, които към настоящия момент изостават не само от средното ниво на старите, но и на

новите страни-членки, както и без осигуряването на професионален и административен капацитет, отговарящ на съвременните условия и изисквания.

Приоритет 3 Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда

Транспортът като част от икономиката на страната оказва въздействие върху всички останали сектори, обслужва нуждите на населението и като цяло функционира на пазарен принцип. Въпреки това либерализираният пазар изисква работеща нормативна база, съобразена с международните стандарти и гарантираща интересите на обществото.

Процесът на реструктуриране на българския транспортен сектор и либерализацията на пазара се считат за приключили, но все още държавата продължава да изпълнява някои от неприсъщите ѝ функции. Пазарната ориентация на предприятията от държавния сектор е на по-ниско ниво в сравнение с частните.

Поради необходимостта от осигуряване на равни условия за конкуренция между превозвачите в рамките на обединения пазар, ЕС възприе принципа потребителите да заплащат за пълните социални разходи, предизвикани от тях. Една от целите на този приоритет е поетапното хармонизиране на условията за достъп до съответните инфраструктурни мрежи и обекти.

Този приоритет е в съответствие с политиката на ЕС за регулирана конкуренция и възприемане на ефективна политика при определяне на таксите за достъп до инфраструктурата. Той отговаря и на поетите от България ангажименти в Договора за присъединяване към ЕС за приемане на съответни мерки във връзка с либерализирането на каботажните превози в рамките на съгласувания преходен период. Либерализацията на каботажните превози цели намаляване на броя на празните курсове, увеличавайки по този начин приходите на превозвачите и намалявайки въздействието върху околната среда.

Приоритет 4 Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове

Финансирането на транспортния сектор има няколко основни насоки:

- Изграждане, модернизация, поддържане и ремонт на инфраструктурата, за които държавата има водеща роля, без това да изключва други финансови източници (такси за ползване на инфраструктурата) и инструменти (различни форми на публично-частното партньорство)
- Подновяване, модернизация и експлоатация на транспортния парк (основно задължение на превозвачите)
- Обществени превозни услуги, при предоставянето на които си взаимодействат държавата и операторите
- Научни и приложни изследвания и проучвания в областта на транспорта.

Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на инфраструктурата включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на финансов ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите.

Съблюдавайки основния принцип за превес на обществения над индивидуалния и/или местен интерес, този факт налага комбинирането на различни финансови схеми, механизми и източници, като:

- Публични ресурси – Държавен бюджет, Структурни и Кохезионен фондове на ЕС
- Ресурси, генерирани от обекти на концесия, представляващи по своята същност трансфер на приходи от такси за достъп до инфраструктурата
- Частен капитал, участващ във финансирането на проекти чрез публично-частно партньорство за реализацията на проекти и/или предоставяне на услуги, които традиционно се осигуряват от публичния сектор
- Други ресурси, вкл. банкови заеми, отпускани предимно от ЕИБ, ЕБВР, Световната банка, Японската банка за международно сътрудничество, както и други международни финансови институции.

Анализът на състоянието на българския транспортен сектор показва, че преобладаващата част от транспортния парк в страната е физически и морално остарял, но при високата степен на приватизация в сектора и в условията на либерализиран транспортен пазар обновяването и модернизацията на парка е първостепенна грижа на частния сектор. В този смисъл основната роля на държавата е да създава благоприятни нормативни възможности за това и да осигурява финансиране във връзка с обновяването на подвижния състав само на държавните предприятия.

Задължението да предоставя обществени превозни услуги изисква осигуряването на адекватен финансов ресурс за съфинансиране/компенсиране, позволяващ дългосрочно планиране за повишаване качеството на услугите. От друга страна, договорите, гарантиращи компенсиране на загубите на операторите, произтичащи от задълженията за обществени услуги, поставят тези превозвачи в по-облагодетелствано положение, елиминирайки в значителна степен предприемаческия риск. Те не ги стимулират в достатъчна степен да оптимизират експлоатационните си разходи, да използват максимално капацитета си и да увеличават приходите си, което не работи в полза на създаването на по-благоприятна бизнес среда. Всичко това трябва да бъде взето предвид при подготовката на нови, по-задълбочено подготвени договори за предоставяне на обществена услуга, в които ясно да бъде посочено какво качество на услугата се очаква да бъде осигурено с предоставените средства от държавата.

С оглед на констатираното в SWOT анализа изоставане в научните изследвания в областта на транспорта и приложението им в практиката се налагат мерки в няколко посоки:

- Подкрепа на трансфера на ноу-хау и нови технологии на международно ниво в посока на общите изследвания за развитие на ЕС
- Подкрепа за изследвания в областта на екологосъобразните видове транспорт, енергоспестяващи технологии и алтернативни енергоизточници и тяхното приложение в практиката
- Повишаване ефективността на научните и приложни изследвания.

Приоритет 5 Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората

Анализът на развитието на българския транспортен сектор, в последните години, показва значителни структурни промени и тенденция за нарастване на дела на автомобилния

транспорт в общата транспортна дейност. Така, например, дялът на реализираната пътническа превозна дейност с леки автомобили (в п/км.) от 56% през 2000 г. е достигнал до 71,3% от общата пътническа превозна дейност през 2007 г., т.е. реализиран е ръст от 15,3 пункта за седемте години, докато за същия период, средно за ЕС, този показател почти не бележи промени и се задържа на ниво от около 84%⁵. Подобно е положението и при превоза на товари, където за същия период автомобилният транспорт е повишил относителния си дял от 52,3% на 70% от общата товарна превозна дейност (в т/км.), като е реализиран ръст от 17,7 пункта. Средно за страните от ЕС този ръст е само 2,8 пункта. Тези структурни промени водят и до рязко нарастване на крайното енергийно потребление на транспортния сектор у нас, което бележи ръст от 47,5% за 2007 г., спрямо отчетеното през 2000 г. За периода, крайното енергийно потребление в сектора за страните от ЕС нараства само с 8,7% средно.

Това развитие води до ръст на емисиите от вредни газове и шум, въздействайки негативно върху околната среда и климата, понижавайки качеството на живот в населените места. Общо емисиите на парникови газове от транспортна дейност у нас нарастват с 39,1% за седемте години, докато средно за ЕС този показател бележи ръст само от 7%. При това само при автомобилния транспорт нарастването е с 51,7% за периода, като през 2007 г. неговият дял в общите емисии на парникови газове от транспортна дейност достига до 88,4%.

За отбелязване е, че през 2007 г. общо товарната превозна дейност е нараснала с 21,3% спрямо отчетеното през 2000 г., а общата пътническа превозна дейност даже е намаляла с 0,7%⁶.

Ограничаването на вредното влияние на транспорта върху околната среда, климата и качеството на живот на хората изисква въвеждане и насърчаване употребата на горива и енергии от алтернативни и възобновяеми енергийни източници, развитие и увеличаване на дела на екологосъобразните видове транспорт. Оптималният баланс в използването потенциала на различните видове транспорт, чрез прехвърляне на превози към по-екологичните видове (железопътен, воден, електротранспорт), както и развитието на метрополитена, са едни от най-ефективните средства за това. Развитието на превозни средства, задвижвани с батерии (хибридни и напълно електрически) също ще способства за ограничаване на вредното въздействие върху околната среда. Въпросът за електрическите превозни средства придоби голяма актуалност във връзка с предприеманите мерки за преодоляване на промените в климата и на икономическата криза в автомобилната индустрия. В дългосрочен план, масовото производство на електрически автомобили ще помогне на производителите да постигнат целите на Общността по отношение на емисиите на CO₂ от леки автомобили и ще допринесе за общата цел за намаляване на въглеродните емисии.

Минимизирането на отрицателните ефекти върху общественото здраве и околната среда е постижимо при поддържане на устойчиви нива на потребление на енергия от транспорта, драстично намаляване емисиите на парникови газове и шум.

⁵ Данните са на Евростат: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/sdi/indicators/theme7>

⁶ Данните са от Статистически годишник на Република България за 2004 и 2008 г. В общата пътническа превозна дейност не са включени превози с лични леки автомобили, защото Националният статистически институт не публикува такива данни.

Въвеждането на евростандартите за лекотоварни и тежкотоварни автомобили по отношение на емисиите на прахови частици и азотен оксид, въвеждането на екологични изисквания и данъчни облекчения при закупуването на превозни средства, предназначени за обществения транспорт, с цел стимулиране на пазара на екологични и енергийно ефективни превозни средства, както и увеличаването на пазарния дял на биогоривата в транспорта до 5,75% през 2010 г. и минимум 10% към 2020 г., разработването на стратегически карти на шума за основни пътни артерии, основни жп линии и основни летища, ще допринесат за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.

Реализирането на проекта „Единно европейско небе“ до 2020 г. ще облекчи съществено негативното влияние на въздушният транспорт върху климата, като оптимизира системата за управление на въздушното движение в Европа, в резултат на което ще се намалят с 10% изхвърляните емисии въглероден диоксид по време на полет и ще се утрои капацитета на системата за управление на въздушното движение. В тази връзка от изключително значение е създаването до 2012 г., съвместно с Румъния на функционален блок „Дунав“, с който България и Румъния се включват в проекта.

Комплексното изпълнение на мерките по този приоритет ще допринесе за устойчивото развитие на транспортния сектор, в съответствие с политиката на ЕС. Основната цел, която трябва да бъде постигната в периода 2010 – 2020 г. е изграждането на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологичните потребности, която да е напълно интегрирана и конкурентоспособна. По-добрата интеграция на отделните видове транспорт е средство за подобряване на общата ефективност на системата и за ускоряване на разработването и внедряването на иновативни технологии.

Приоритет 6 Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта

Анализът на българския транспортен сектор показва, че развитието на устойчива транспортна система и осигуряването на необходимото качество на транспортните услуги, не може да бъде ефективно осъществено без адекватна държавна политика, насочена към повишаване на безопасността и сигурността на всички видове транспорт. Тази политика съответства на поетите от Република България задължения по линия на международните организации в съответните видове транспорт, в които страната ни членува, както и на политиката и целите на Европейския съюз, за повишаване на безопасността и сигурността в транспорта.

Държавната политика на Република България, по отношение на безопасността и сигурността на транспортната дейност, цели въвеждането, чрез съответна нормативна база, на международните и европейските стандарти за безопасност и сигурност в отделните видове транспорт и следва да доведе до повишаване на доверието на потребителите на транспортни услуги, както и на всички участници в дейността на транспортната ни система.

Чрез разработването на държавни програми за безопасност във видовете транспорт ще се определи институционалната рамка от изисквания по отношение на гарантиране на безопасността и сигурността, задълженията на всички органи и организации от транспортния сектор за обезпечаване на безопасни и сигурни превози на хора и товари и държавната система за контрол за спазването на тези изисквания.

Важен елемент от реализирането на държавната политика в транспортния сектор е упражняването на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност. Интегрирането на системи за техническа безопасност, комплексният подход към осигуряването на безопасността на транспорта и прилагането на методи за оценка на риска при транспортиране, са основните способности за превенция и постигане на високи нива на безопасност на транспорта. Повишаването на скоростта на движение на транспортните средства, изграждането на съпътстващата инфраструктура и системи за управление на транспортните потоци и на товаро-разтоварните дейности с висока степен на автоматизация и централизация, въвеждането на нови изисквания по отношение на безопасността на транспортната инфраструктура, транспортните средства и системи за управление, налагат провеждането на активна държавна политика за повишаване на административния капацитет и квалификацията на държавните регулаторни и контролни органи, така че тяхната дейност да подпомага в максимална степен развитието на транспортната система и същевременно да даде възможност за упражняване на ефективен контрол за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност.

Независимото техническо разследване на транспортни произшествия е важен елемент в осигуряването на безопасността на видовете транспорт и има за цел единствено установяването на причините за дадено транспортно произшествие и елиминиране на обстоятелствата, определящи възможността за неговото повтаряне. В контекста на безопасността, независимото техническо разследване е важен елемент при осигуряването на безопасността и сигурността и повишаването на доверието и прозрачността в транспортната система. Държавната политика, по отношение на независимото техническо разследване, ще продължи да бъде насочена към укрепване на независимостта на техническото разследване и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта.

Изграждането на транспортна система с висока степен на безопасност и сигурност ще окаже положително въздействие върху търсенето на транспортни услуги, извършвани от български транспортни организации, в национален, регионален и европейски мащаб.

Този приоритет е в съответствие с основните насоки на транспортната политика на ЕС за осигуряване на безопасност на видовете транспорт и опазването живота и здравето на потребителите на транспортни услуги.

Приоритет 7 Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната

Транспортният сектор е ключов за българската (и всяка друга) икономика, както поради неговата свързваща роля по отношение на останалите сектори в икономиката, така и заради собствения му принос в брутна добавена стойност и заетостта.

Основната функция на транспортния отрасъл е задоволяването на транспортните нужди на населението и икономиката на национално, регионално, областно и местно ниво при минимизиране на социалните разходи. Икономическото и/или социалното развитие на отделните райони и особено на периферните такива, не е възможно без осигуряването на качествени, надеждни и достъпни транспортни услуги.

Политиката в сферата на повишаване качеството на предлаганите транспортни услуги и

устойчивото развитие на обществения транспорт обхваща решаването на широк кръг от социални, финансови, технологични и инфраструктури проблеми на местно, национално и международно равнище.

Основният проблем, идентифициран в анализа на българския транспортен сектор, е свързан преди всичко с качеството, а не толкова с количеството на предоставяните услуги. Поради тази причина, мерките, свързани с изпълнението на този приоритет, следва да бъдат основно ориентирани към изискванията на потребителите от гледна точка на наличност, достъп и надеждност на транспорта, като основен инструмент е изграждането на интегрирани транспортни системи.

Въвеждането на интелигентни транспортни системи ще допринесе за подобряване на цялостните резултати на транспортната система. Използването на информационни системи е от изключително значение за наблюдението на сложни транспортни вериги и способства за по-доброто управление и по-добрата интеграция на транспортните потоци. Изграждането на системи за наблюдение, контрол и управление на движението по пътищата ще подобри управлението на трафика.

Изграждането на качествена транспортна инфраструктура ще изиграе важна роля в подкрепа на балансираното териториално и отраслово развитие. Това ще окаже положително въздействие в подкрепа на просперитета на малките и големите населени места, като ги направят по-лесно достъпни.

Този приоритет е в съответствие с основните насоки на транспортната политика на ЕС за поставянето на потребителите в центъра на транспортната политика.

Приоритет 8 Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт

Очакван резултат от ръста на доходите на населението е нарастването на степента на автомобилизация и ползването на личните автомобили. Това се потвърждава през последните години от тенденцията за намаляване на пътуванията с обществен масов транспорт. Крайният ефект от тези процеси е насищането на пътищата с автомобилен трафик (задръствания), най-вече в градските и крайградски райони, намаляване на използването на железопътен и масов градски транспорт, а от там – нарастваща нужда от субсидирането му, поради задълженията на държавата да осигурява транспортни услуги на населението.

Създаването на условия, при които общественият транспорт би бил привлекателен и за социалните групи с по-добро материално положение, и за тези в неравностойно положение, е вероятно най-трудната задача, стояща пред транспортната стратегия. Сред факторите, които могат да спомогнат за привличане на пътниците към обществените превозни средства, са повишаване на качеството и максимално облекчен достъп до транспортните услуги, оптимизиране на транспортните схеми и тяхното интегриране, вкл. създаване на интегрирани системи за таксуване, координиране на разписанията на различните видове транспорт, както и прилагане на гъвкава тарифна политика.

Този приоритет е в съответствие с основните насоки на транспортната политика на ЕС за развитие на концепцията за постигане на устойчива градска мобилност на населението, която се състои в насърчаване на използването на всички транспортни средства и комбинирането на различните видове обществен транспорт с различни видове индивидуален транспорт.

Предизвикателството пред градските райони, в контекста на устойчивото развитие, е огромно: от една страна съчетаване на икономическото развитие и достъпността, а от друга подобряване на качеството на живот и защитата на околната среда.

Градската мобилност трябва да осигури икономическото развитие на градовете, качеството на живот на техните жители и защитата на околната среда. Реализирането на концепцията за устойчива градска мобилност ще доведе до:

- Намаляване на задръстванията в градовете
- Оптимизиране на използването на лични автомобили
- Намаляване на замърсяването и шума в градовете
- По-добра организация на градския транспорт
- Осигуряване на по-достъпен градски транспорт особено за хората с намалена двигателна способност, инвалидите, възрастните, семействата с малки деца и самите малки деца
- Развитие на по-сигурен и безопасен градски транспорт
- Провеждане на пакет от физически, регулаторни, финансови и информационни мерки за управление на трафика.

Използването на интелигентни транспортни системи ще осигури по-добро управление на операциите и предоставяне на нови услуги (управление на автомобилния парк, информационни системи за пътниците, системи за таксуване и т.н).

11. ИЗПЪЛНЕНИЕ И МОНИТОРИНГ

11.1. Изпълнение на Стратегията

Националната политика в областта на транспорта се провежда от Министерския съвет чрез министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В този смисъл, **Министерският съвет** контролира изпълнението на целите, приоритетите и мерките на Стратегическия документ като цяло. Това се извършва чрез отчитане на изпълнението на краткосрочните и средносрочните програми и планове. Контролният орган по финансовите въпроси е **Министерството на финансите**, по въпросите на регионалното развитие – **Министерството на регионалното развитие и благоустройството**, а по въпросите на опазването на околната среда – **Министерството на околната среда и водите**.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията носи отговорността за **изпълнение** на стратегическите приоритети като цяло и в сътрудничество с:

- МРРБ и МФ по Приоритет 1 „Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура”, Приоритет 2 „Интегриране на българската транспортна система в европейската”, Приоритет 4 „Осигуряване на адекватно финансиране за развитие и функциониране на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове”
- МРРБ, МФ и МИЕТ по Приоритет 3 „Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда”
- МОСВ, МВР и МИЕТ по Приоритет 5 „Ограничаване въздействието на транспорта върху околната среда и здравето на хората”
- МВР и МРРБ по Приоритет 6 „Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта”
- МРРБ и Общините по Приоритет 7 „Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната”, Приоритет 8 „Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт”.

Допълнително е необходимо да се доразвие сътрудничеството на всички нива с областните и местни власти, както и с Европейската комисия.

С оглед намаляване риска на идентифицираните в SWOT анализа заплахи следва да бъдат предприети мерки, насочени към интегриране на политиките по отношение на: регионално развитие, устройствено планиране, човешки ресурси и др.

Консултативни функции по изпълнението на Стратегията имат:

- Браншови и неправителствени организации
- Консултативни съвети по видовете транспорт
- Научно-техническият съюз по транспорта
- Академичната общност и др.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията съвместно с Националния статистически институт носят отговорността за събирането, обработката и анализа на необходимата статистическа информация, която да се използва за формулиране на транспортната политика, мониторинга и оценката на изпълнението на нейните приоритети.

Настоящата Стратегия се базира изцяло на фундаменталния принцип на ЕС за тясно сътрудничество със съответните власти на национално, регионално и местно ниво от една страна и с икономическите и социални партньори, от друга. Принципът на партньорството ще се реализира на практика на всеки един от етапите на планиране, управление, реализация, мониторинг и оценка на последващите стратегически документи. Очакваните ползи от прилагането на този принцип са:

- Повишаване на капацитета за развитие
- Повишаване качеството на планиране на програмните дейности
- Повишаване ефективността на реализация на програмните мерки.

11.2. Мониторинг

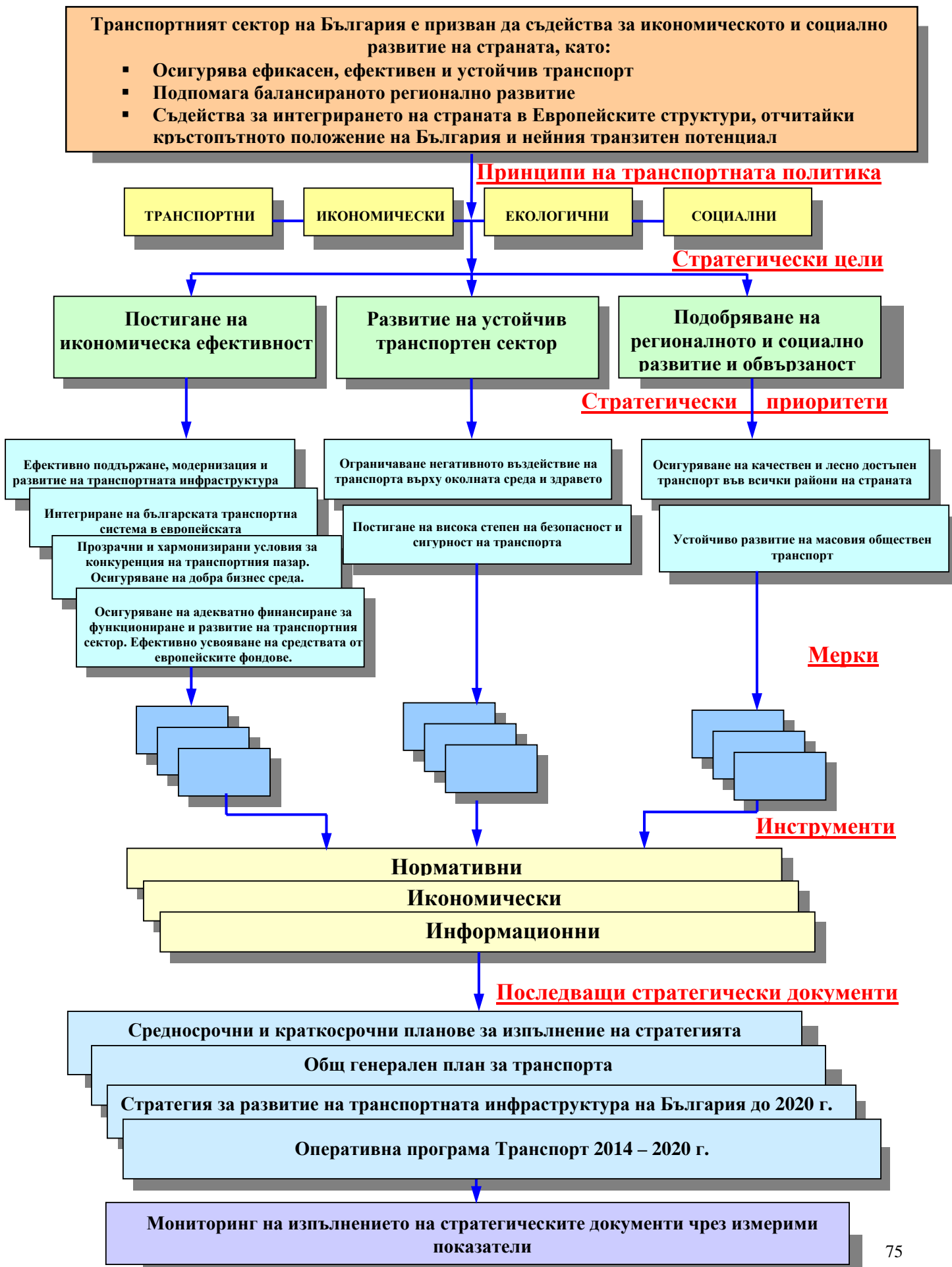
Системата за мониторинг е фокусирана върху изпълнението на следните стратегически документи:

- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.
- Оперативни програми „Транспорт” 2007 – 2013 г. и 2014 – 2020 г.
- Общ генерален план за транспорта
- Средносрочните (4-годишни) и краткосрочни (годишни) планове.

Процесът на мониторинг се извършва ежегодно и включва:

- Преглед и отчет за изпълнението на целите на транспортната политика и стратегическите приоритети
- Анализ на показателите за постигане на мерките и приоритетите
- Последваща оценка на резултатите от приложените мерки.

Фиг. 3: СТРУКТУРА НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
Мисия на транспортния сектор



12. МЕРКИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКИТЕ ПРИОРИТЕТИ

12.1. Приоритет 1

Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура

Мярка 1 Ускоряване на реализацията на инфраструктурните проекти в областта на железопътния, автомобилния, водния, въздушния и комбинирания транспорт

През разглеждания период ще се изпълняват две Оперативни програми „Транспорт”. Едната обхваща годините от 2007 г. до 2013 г., а вторият програмен период е от 2014 г. до 2020 г. Заложените за изпълнение в ОП „Транспорт” 2007 – 2013 проекти са разпределени в следните 4 приоритетни оси:

- **Приоритетна ос 1** „Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси” – Модернизация на жп линия София – Пловдив, Електрификация и реконструкция на жп линия Свиленград – турска граница, Подновяване на участъци от железопътната инфраструктура по жп линия Пловдив – Бургас (по протежение на Трансевропейската транспортна мрежа), Модернизация на жп линия София – Драгоман (по протежение на Трансевропейската транспортна мрежа), Проектиране на строителството на жп линия Видин – София

- **Приоритетна ос 2** „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси” – Модернизация на участък от път I-1 (Е 79) Враца – Ботевград, (Е 79) Видин – Монтана, Кърджали – Подкова, Връзка на автомагистрала Хемус с околоръстен път София, Изграждане на автомагистрала Струма – Лотове 1 и 4, Изграждане на автомагистрала Марица – от км. 5 до км. 72, Доизграждане на автомагистрала Тракия – лотове 2, 3 и 4

- **Приоритетна ос 3** „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари” – Разширение на софийското метро по отсечките: пътен възел Надежда – Централна жп гара – пл. „Св. Неделя” – бул. „Черни връх”, „Изграждане на интермодален терминал в гр. София”

- **Приоритетна ос 4** „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешноводни пътища” – Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на р. Дунав от км. 530 до км. 520 – Батин и от км. 576 до км. 560 – Белене, Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав, Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове – фаза 3

В периода 2010 – 2020 г. ще приключи реализацията и на следните инфраструктурни проекти, съфинансирани по програма ИСПА КФ 1164/94: Реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив – Свиленград, Изграждане на нов граничен комбиниран (пътен/железопътен) мост над р. Дунав при Видин – Калафат (България/Румъния), Строителство на автомагистрала Люлин: Софийски околоръстен път – пътен възел Даскалово, Техническа помощ за рехабилитация на жп линия Пловдив – Бургас и жп линия Мездра – Горна Оряховица, Техническа помощ за модернизация на жп линия Видин – София, Техническа помощ за модернизация на жп линии по направление на Общоевропейските транспортни коридори (TEN-T) в България и Техническа помощ за

подготовка на пътни проекти по направление на Общоевропейските транспортни коридори (TEN-T) в България.

Както бе описано в самия приоритет, останалите инфраструктурни проекти, които ще се изпълняват в следващия десетгодишен период са определени или предстоят да бъдат определени в съответните стратегически документи.

Мярка 2 Привеждане на транспортната инфраструктура с национално значение в добро техническо и експлоатационно състояние

Мярката цели повишаване качеството на предлаганата от инфраструктурата с национално значение услуга и намаляване на експлоатационните разходи на транспортните оператори и потребителите. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Нарастване на дела на транспортната инфраструктура в добро техническо състояние
- Възстановяване на проектните параметри по главните направления на железопътната мрежа
- Съкращаване на времепътуването
- Повишаване ефективността на използването на подвижния състав и намаляване на експлоатационните разходи
- Привличане на международен транзитен трафик
- Повишаване нивото на безопасността на движението и намаляване на броя на произшествията по вина на инфраструктурата
- Осигуряване на ефективна транспортна подкрепа на българския бизнес.

Мярка 3 Развитие и модернизация на транспортната инфраструктура

Мярката цели създаване на условия за интегрирано планиране и развитие на главната транспортна инфраструктура в съответствие с обема и характеристиките на транспортното търсене. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Повишаване на капацитета и отстраняване на „тесните места” в транспортната инфраструктура с оглед безпрепятственото провеждане на нарастващи транспортни потоци по направленията на главната мрежа
- Развитие на инфраструктура за високоскоростни превози
- Привличане на международен транзитен трафик за ефективно използване на инфраструктурата
- Модернизация на транспортния сектор чрез инвестиции в инфраструктурата и новите технологии като предпоставка за икономическото развитие на страната
- Осигуряване на ефективна транспортна подкрепа на българския бизнес
- Повишаване конкурентоспособността на българската икономика.

Мярка 4 Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти

Мярката цели създаване на подходящи инфраструктурни условия за качествено задоволяване търсенето на транспортни услуги и преустановяването на процеса на

декапитализиране на националните активи в транспортната инфраструктура при оптимално използване на наличните финансови и технически ресурси. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Устойчиво поддържане на транспортната инфраструктура с национално значение в добро техническо и експлоатационно състояние
- Намаляване на разходите за ремонт и рехабилитация на инфраструктурата в дългосрочна перспектива
- Намаляване на експлоатационните разходи на транспортните превозвачи и частните потребители
- Повишаване качеството на предлаганите транспортни услуги
- Модернизация на транспортния сектор чрез инвестиции в инфраструктурата и новите технологии като предпоставка за икономическото развитие на страната.

Мярка 5 Развитие на логистичната инфраструктура

Отчитайки важната роля на транспортната логистиката за бизнеса и ролята на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията да предложи благоприятна среда за ефективното функциониране на логистичните системи, през следващите години усилията ще бъдат насочени към създаване на оптимални условия за паралелно развитие, както на транспортната инфраструктура по приоритетните Трансевропейски направления, така и на необходимите интермодални терминали, създаващи условия за разрастването им в товарни селища.

Ще продължат дейностите по реализацията на следните проекти в тази област:

- Реализация на проект „Изграждане на интермодален терминал София” по ОП „Транспорт”
- Изграждане на интермодални терминали в гр. Русе и гр. Пловдив
- Строителство на терминали за обработка на контейнери в Пристанище Бургас – Запад и Пристанище Варна – Изток
- Проектиране и изграждане на нови интермодални терминали, съобразно възникнала необходимост.

12.2. Приоритет 2

Интегриране на българската транспортна система в европейската

Мярка 1 Активно участие във формирането на европейската политика в областта на транспорта и укрепване на международното сътрудничество

Мярката е свързана с изпълнение на следните дейности:

- Ангажирано участие в дейността на институциите на ЕС, както и в транспортните планиращи бордове и комитети на НАТО
- Ангажирано участие в ръководните органи на европейските транспортни оси и коридори

- Точно, цялостно и своевременно въвеждане на европейските правни актове в областта на транспорта, информационните технологии и съобщенията в българското законодателство
- Засилване на контрола върху въвеждането на европейските правни актове в българското законодателство, както и тяхното прилагане
- Подобряване условията за достъп на българските транспортни оператори до пазара на международните превози
- Поддържане на добри международни отношения и превръщане на страната в основен фактор за стабилността в региона
- Подобряване на социално-икономическите връзки на страната със страните-членки на ЕС и с останалите съседни държави.

Мярка 2 Привеждане на транспортната инфраструктура и услуги по направление на Общоевропейските транспортни коридори към европейските стандарти

Мярката цели създаване на подходящи условия за участие на българската транспортна система в процесите на глобализацията и възползване от благоприятното геостратегическо местоположение на страната. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Ефективно използване на средствата от Кохезионния фонд и Фонда за регионално развитие на ЕС
- Модернизация на транспортния сектор чрез инвестиции в инфраструктурата, като предпоставка за икономическото развитие на страната
- Повишаване качеството на предлаганите транспортни услуги по направленията на Общоевропейските коридори
- Повишаване конкурентоспособността на речния транспорт, привличане на товари от автомобилния към речния и интермодалния транспорт и развитие на транзитните превози река – море – река.

12.3. Приоритет 3

Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда

Мярка 1 По-нататъшна либерализация на транспортния пазар

Мярката цели създаване на устойчива и прозрачна конкурентна среда на пазара на вътрешните и международни превози на пътници и товари чрез прилагане на изискванията на ЕС за свободна пазарна икономика. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Повишаване качеството и ефективността на българската транспортна система
- По-пълно задоволяване на нуждите от транспортни услуги на населението и бизнеса.

Мярка 2 Осигуряване на прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция между и в различните видове транспорт

Мярката цели създаване на недискриминационни условия за конкуренция на пазара на транспортните услуги с оглед повишаване конкурентоспособността на българския транспортен сектор и на икономиката като цяло. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Подобряване търговската ориентация и нивото на пазарно развитие на транспортните субекти
- Повишаване качеството и ефективността на българската транспортна система
- По-пълно задоволяване на нуждите от транспортни услуги на населението и бизнеса
- По-ефективно използване на обществените финансови ресурси при съблюдаване на обществения интерес
- Запазване и постепенно нарастване на пазарния дял на железопътния транспорт
- Развитие на интермодалния транспорт.

Мярка 3 Прилагане на съвременни модели за управление на държавната собственост в транспортния отрасъл

Мярката цели освобождаване на държавата от неприсъщите ѝ управленски функции и акцентирание върху регулаторните и контролни такива. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Подобряване на провежданата от държавните търговски дружества и предприятия маркетингова политика (финансова, инвестиционна, социална и др.)
- Повишаване качеството и ефективността на българската транспортна система
- По-ефективно използване на публичните финансови ресурси при съблюдаване на обществения интерес
- По-добро управление и контрол на държавните предприятия в транспортния сектор за ефективното използване на публичните финансови ресурси
- Привличане на български и чуждестранни частни инвеститори и оператори
- По-широко използване на публично-частното партньорство.

12.4. Приоритет 4

Осигуряване на адекватно финансиране за развитието и функционирането на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове

Мярка 1 Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС

- Навременна реализация на проекти, финансирани от ИСПА и ОП „Транспорт” с цел постигане на ефективно усвояване на средствата от ЕС
- Създаване на прозрачни критерии за подбор и оценка на проекти и последващ контрол на изпълнението им

- Навременно стартиране на проекти по ОП „Транспорт“, която подкрепя инвестиции в строителство, модернизация и рехабилитация на железопътната и пътната инфраструктура, както и развитието на интермодалността при превоза на пътници и товари.

Мярка 2 Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство

Ограничените средства от държавния бюджет и необходимостта от значителни инвестиции за модернизиране на транспортната инфраструктура налагат търсенето на други източници и схеми на финансиране. За строителството на модерна транспортна инфраструктура е необходимо време, дългосрочен подход и осигуряване на стабилни финансови потоци. Реализирането на инфраструктурни проекти чрез публично-частно партньорство е възможност за създаване на условия за използване на опита на частния сектор в прилагането на иновации за развитие на транспортната инфраструктура.

- Провеждане и успешно приключване на процедури за отдаване на концесия на различни обекти
- Привличане на частната инициатива чрез предоставяне на концесии на обекти от пристанищната и летищната инфраструктура
- Повишаване конкурентоспособността на транспортната система и икономиката като цяло.

Мярка 3 Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор

Мярката цели осигуряване на информация за дейността на транспортния сектор и свързаните с него социално-икономически показатели, в обем и качество, необходими за разработването и взимането на мотивирани оперативни и стратегически решения. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Повишаване качеството на анализите и прогнозите за развитието на транспортния сектор
- Повишаване качеството на подготовката и ускоряване изпълнението на проекти
- Усъвършенстване на оперативните и стратегическите решения на всички нива в транспортния сектор
- Принос за повишаване качеството и ефективността на транспортния сектор.

12.5. Приоритет 5

Ограничаване въздействието на транспорта върху околната среда и здравето на хората

Мярка 1 Ограничаване на вредните емисии и замърсяването от транспортния сектор, както и неблагоприятното влияние върху климата

Мярката цели създаване на подходящи условия и предпоставки за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда, като част от мерките за устойчиво развитие на сектора. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Ограничаване на вредните газове и шумови емисии от транспортния сектор
- Създаване на условия за обновяване на подвижния състав и включване на високите технологии и иновациите (в т.ч. развитие на електрически и водородни превозни средства)
- Спад на замърсяването на българските участъци от Черно море и р. Дунав
- Намаляване на относителното тегло на автомобилния транспорт в общата транспортна дейност
- Подобряване на средата и условията за живот на населението
- Принос за изпълнение на поетите от страната ангажименти по Протокола от Киото към Рамковата конвенция на ООН за изменение на климата.

Мярка 2 Създаване на благоприятна среда и предпоставки за съществен ръст на превозите с интермодален транспорт

Мярката цели реализирането на двустранен ефект, изразяващ се, от една страна в увеличаване степента на използваемост на по-екологичните видове транспорт, и от друга – в създаване на подходящи условия за увеличаване на добавената стойност от транспортна дейност, при общо намаляване на транспортните разходи за единица БВП. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- По-ефективно използване на железопътния и водния транспорт
- Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
- Повишаване координацията и интегрирането на отделните видове транспорт
- Намаляване на разходите за превоз на пътници и товари
- Интегриране на българската транспортна система с тази на ЕС и повишаване на конкурентоспособността ѝ.

12.6. Приоритет 6

Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта

Мярка 1 Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност

Мярката цели по-нататъшно актуализиране и усъвършенстване на националната нормативна база в областта на безопасността и сигурността на транспорта. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Постигане на пълно съответствие на националните стандарти за безопасност и сигурност в отделните видове транспорт с тези на международните и европейски специализирани институции
- Разработване и въвеждане на държавни програми по безопасност в отделните видове транспорт с цел обезпечаване на най-високо ниво на безопасност и сигурност на пътническите и товарни превози
- Повишаване на ефективността от дейността на специализираните институции за контрол върху движението, използването и поддържането на транспортната инфраструктура и техническата изправност на подвижния състав

- Рязко намаляване броя на пътнотранспортните произшествия и броя на загиналите и ранените при тях.

Мярка 2 Повишаване на административния капацитет по отношение на контрола върху безопасността на транспорта и разследването на транспортни произшествия

Мярката цели повишаване на ефикасността от действията на специализираните, независими държавни звена по контрол и разследване на транспортни произшествия към МТИТС. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Създаване на необходимия административен капацитет в изпълнителните агенции за изпълнение на техните задължения по регулиране и контрол на безопасността и сигурността в отделните видове транспорт
- Разработването на програми и създаването на организация за постоянно повишаване на квалификацията на администрациите по съответните видове транспорт
- Засилване на независимостта на органите за техническо разследване на транспортни произшествия и създаване на Борд за разследване на транспортни произшествия в Република България
- Повишаване на квалификацията на органите за разследване на произшествия в отделните видове транспорт.

12.7. Приоритет 7

Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната

Мярка 1 Повишаване нивото на достъпност до природните неурбанизирани и периферните слабо урбанизирани територии

Мярката цели осигуряване на транспортни връзки на районите с понижена достъпност съобразно конкретните нужди и плановете за регионално развитие. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- По-пълно задоволяване на нуждите от транспорт на населението в природните неурбанизирани и периферните слабо урбанизирани територии (селски, гранични и планински райони)
- Подобряване параметрите на транспортната инфраструктура с регионално значение
- Повишаване качеството на транспортните услуги
- Принос за намаляване на различията между централните силно урбанизирани територии и периферните слабо урбанизирани територии
- Принос за регионалното развитие и предотвратяване на обезлюдяването в природните неурбанизирани и периферните слабо урбанизирани територии.

Мярка 2 Повишаване качеството на транспортните услуги

Мярката цели качествено задоволяване на нуждите на населението и икономиката от превозни услуги в съответствие с регионалното социално-икономическо развитие. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Повишаване конкурентоспособността на транспортния сектор
- Принос за регионалното развитие на страната
- Принос за повишаване мобилността на населението, като един от показателите за качеството на живот
- Осигуряване на по-достъпен транспорт за трудно подвижните лица, възрастните хора и семействата с малки деца.

Мярка 3 Усъвършенстване на процедурите по договаряне и възлагане на обществени пътнически превози

Мярката цели повишаване на качеството и оптимизиране на разходите за предоставяните обществени услуги. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Оптимизиране на транспортните схеми
- Разработване на принципно нова републиканска транспортна схема, която да обвързва автобусните линии с разписанието на пътническите влакове
- Повишаване конкурентоспособността на българските превозвачи
- Подобряване на процедурите при разработването на договори, свързани с осъществяване на задълженията за обществени услуги (ЗОУ).

Мярка 4 Осигуряване на финансови средства за задължителните обществени превозни услуги

Мярката цели гарантиране на финансовите ресурси за държавните компенсации и субсидии за ЗОУ при оптимизиране на разходите за тях. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Качествено обслужване на населението в съответствие с действителните нужди, регионалното развитие и поетите от държавата социални задължения
- Ефективно дългосрочно планиране на дейността и разходите за нея от страна на превозвачите, изпълняващи ЗОУ
- Оптимизиране приходите и разходите на превозвачите, изпълняващи ЗОУ и подобряване на финансовото им състояние
- Привличане на интерес от страна на частни превозвачи за извършване на превози на пътници по железница и поява на конкуренция в този пазарен сегмент
- Ръст на пътническите превози с обществен транспорт
- Принос за подобряване на условията за регионална кохезия.

Мярка 5 Обновяване и модернизация на транспортния парк, инсталациите и съоръженията

Мярката цели създаване на подходящи условия за участие на българската транспортна система в процесите на глобализацията и повишаване конкурентоспособността на българските транспортни фирми. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Постепенно осъвременяване и модернизиране на транспортния парк
- Повишаване качеството на транспортните услуги

- Снижаване на експлоатационните транспортни разходи
- Повишаване конкурентоспособността на българските превозвачи
- Поетапно въвеждане на техническите спецификации за оперативна съвместимост
- Повишаване на безопасността
- Снижаване на вредните въздействия на транспорта върху околната среда, климата и качеството на живот.

12.8. Приоритет 8

Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт

Мярка 1 Развитие на интегрирани мрежи и услуги за обществен транспорт

Мярката цели оптимизиране на координацията между видовете транспорт за ефективно използване на предимствата им и на транспортната инфраструктура. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Повишаване качеството на предлаганите от масовия обществен транспорт превозни услуги
- Намаляване на задръстванията в градовете
- Нарастване дела на пътуванията с обществен транспорт
- Ограничаване нарастването на пътуванията с лични моторни превозни средства
- Намаляване на замърсяването и шума в градовете
- По-добра организация на масовия обществен транспорт.

Мярка 2 Оптимизиране на обществения пътнически транспорт в крайградските зони на големите селищни агломерации

Мярката цели създаване на благоприятни условия за ползването на обществен транспорт за ежедневни пътувания на гражданите с цел работа и обучение. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Повишаване качеството на крайградските пътнически услуги с обществен транспорт
- Нарастване дела на пътуванията на къси разстояния с обществен транспорт
- Подобряване финансовото състояние на превозвачите, извършващи ЗОУ
- Оптимизиране на бюджетните разходи/компенсации за ЗОУ
- Подобряване на устройственото планиране на големите градски агломерации.

Мярка 3 Устойчиво финансиране на масовия обществен транспорт

Мярката цели осигуряване на необходимите финансови ресурси за устойчивото функциониране на масовия обществен транспорт. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Качествено изпълнение на социалните задължения към определени категории граждани

- Оптимизиране приходите и разходите на превозвачите, извършващи ЗОУ, като предпоставка за повишаване качеството на услугите
- Осигуряване на финансови средства от различни международни банкови и небанкови институции за обновяване на транспортния парк в съответствие с европейските стандарти и изисквания.

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

БВП	Брутен вътрешен продукт
БДЖ ЕАД	„Български държавни железници“ ЕАД
БДС	Брутна добавена стойност
БМФ	Параходство „Български морски флот“
ГД „ГВА“	Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“
ДОКПБД	Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата
ДП „НК ЖИ“	Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“
ДП „ПИ“	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ДП „РВД“	Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“
ЕБВР	Европейска банка за възстановяване и развитие
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕК	Европейска комисия
ЕКМТ	Европейска конференция на министрите на транспорта (преобразувана в Международен транспортен форум)
ЕС	Европейски съюз
ЗОУ	Задължения за обществени услуги
ИА „АА“	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
ИА „ЖА“	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИА „МА“	Изпълнителна агенция „Морска администрация“
ИА „ППД“	Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“
ИКАО	Международна организация за гражданско въздухоплаване
ИКЕ	Икономическа комисия за Европа
ИСПА	Инструмент за структурни политики за пред-присъединяване
ИТС	Интелигентни транспортни системи
КФ	Кохезионен фонд
МВР	Министерство на вътрешните работи
МИЕТ	Министерство на икономиката, енергетиката и туризма
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МС	Министерски съвет
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МФ	Министерство на финансите
НСИ	Национален статистически институт
ООН	Организация на обединените нации
ОП	Оперативна програма
п/км.	пътниккилометър
т/км.	тонкилометър
AGTC	European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations – Европейско споразумение за най-важните международни линии за комбинирани превози и свързаните с тях обекти
ERTMS	European Rail Traffic Management System – Европейска система за управление на трафика
DG-TREN	Directorate General Energy and Transport – Генерална дирекция „Транспорт и енергетика“
RO-RO	Roll-on/Roll-off – RO-RO превози
TEN-T	Trans-European Transport Network – Трансевропейска транспортна мрежа

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ ДОКУМЕНТИ

1. Национална ИСПА стратегия за сектор „Транспорт“
2. Оперативна програма „Транспорт“ за периода 2007 – 2013 г.
3. Оперативна програма „Регионално развитие“ за периода 2007 – 2013 г.
4. Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.
5. Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт
6. Общ генерален план за транспорта (Master Plan) – проект
7. Национална стратегическа референтна рамка за периода 2007 – 2013 г.
8. Програма на правителството на европейското развитие на България
9. Програмна декларация на правителството на европейското развитие на България
10. Визия за нова политика за развитие на българските железници 2008 – 2013 г.
11. План за внедряване на ERTMS в Република България
12. Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2005 – 2015 г.
13. Национална стратегия за околната среда 2009 – 2018 г.
14. Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2007 – 2010 г.
15. Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Република България 2009 – 2013 г.
16. Национална дългосрочна програма за насърчаване използването на възобновяемите енергийни източници 2005 – 2015 г.
17. Национална дългосрочна програма по енергийна ефективност до 2015 г.
18. Програма за повишаване на енергийната ефективност в сектор „Транспорт“ чрез прилагане на мерки за енергоспестяване
19. Първи национален план за действие по енергийна ефективност 2008 – 2010 г.
20. Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008 – 2020 г.
21. Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт до 2015 г. – проект
22. Стратегия за устойчиво развитие на Република България – проект
23. Прогнози за развитие на основните макроикономически показатели на България 2006 – 2020 г. – Агенция за икономически анализи и прогнози
24. Бяла книга на Европейската комисия „Европейска транспортна политика до 2010 г.: Време за решения“
25. Междинен преглед от 2006 г. на Бялата книга
26. Насоки на ЕС за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа

27. Съобщение на Комисията „Устойчиво бъдеще на транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система”
28. Съобщение на Комисията „Железопътна мрежа, ориентирана към товарните превози” и последвалото го Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета „Европейска железопътна мрежа за конкурентоспособни товарни превози”
29. Съобщение на Комисията „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.”
30. Синя книга: „Интегрирана морска политика на Европейския съюз”
31. Съобщение и план за действие с оглед на установяване на европейско пространство за морски транспорт без бариери
32. Съобщение относно европейската пристанищна политика
33. „Черноморско взаимодействие“ – нова инициатива за регионално сътрудничество
34. Трети пакет за мерки за морска безопасност на Европейския съюз (ERIKA III)
35. Интегрираната програма за развитие и насърчаване на транспорта по вътрешни водни пътища NAIADES
36. „Да летим заедно”: политика на Европейския съюз в областта на въздушния транспорт
37. Зелена книга TEN-T: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика”
38. Зелена книга за градска мобилност
39. План за действие за градска мобилност
40. Съобщение на Комисията „План за действие за товарната транспортна логистика”
41. Съобщение на Комисията „План за действие за внедряване на интелигентните транспортни системи в Европа”
42. Съобщение на Комисията „Преглед на политиката по околната среда за 2008 г.”
43. Съобщение на Комисията: „Напредъкът към постигане на целите от протокола от Киото”
44. Евростат: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/sdi/indicators/theme7>
45. Европейска агенция по околна среда:
<http://www.eea.europa.eu/themes/transport/indicators>