



В изпълнение на под-дейности:

Под-дейност 6.1. Получаване на данните, информацията и резултатите от съответното проучване от партниращата организация в Румъния
Под-дейност 6.2. Обработване на получените данни и резултати
Под-дейност 6.3. Интегриране на резултатите от предварителното проучване със съответното проучване в Румъния.

ДОКЛАД 3. ЗА РЕЗУЛТАТ 3. ИНТЕГРИРАНЕ НА ПОЛУЧЕНИТЕ РЕЗУЛТАТИ С РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРОУЧВАНЕТО НА ПАРТНИРАЩАТА ОРГАНИЗАЦИЯ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА ПРОБЛЕМА В РУМЪНСКАТА ЧАСТ ОТ ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ- БЪЛГАРИЯ

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“
Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“



Съдържание

УВОД.....	12
РАЗДЕЛ I. ПРЕГЛЕД НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	13
1.1. Състояние на транспортната инфраструктура в трансграничния регион (вкл. проблеми за трансграничния регион).....	13
1.1.1. Актуална гранична инфраструктура Румъния - България	13
1.1.2. Инфраструктура за преминаване на границата между Румъния и България.....	15
1.1.3. Достъпност и свързаност на региона	21
1.2. Състояние на инфраструктура за автомобилен транспорт	23
1.2.1. Състояние на инфраструктурата за автомобилен транспорт в румънската част на трансграничния регион.....	23
1.2.2. Състояние на инфраструктурата за автомобилен транспорт в българската част на трансграничния регион.....	33
1.3. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт (речен, морски)	57
1.3.1. Състояние на вътрешноводния път в трансграничния участък на р. Дунав.....	57
1.3.2. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт в румънската част на трансграничния регион.....	63
1.3.3. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт в българската част на трансграничния регион.....	74
1.4. Състояние на железопътен транспорт	101
1.4.1. Състояние на железопътния транспорт в румънската част на трансграничния регион	101
1.4.2. Състояние на железопътния транспорт в българската част на трансграничния регион	109
1.5. Състояние на въздушния транспорт	130
1.5.1. Състояние на въздушния транспорт в румънската част на трансграничния регион	132
1.5.2. Състояние на въздушния транспорт в българската част на трансграничния регион	134
1.6. Изводи за състоянието на транспортната инфраструктура в трансграничния регион	140
РАЗДЕЛ II. ФАКТИЧЕСКИ, ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВ АНАЛИЗ НА ТРАФИКА: ПЪТНИЧЕСКИ И ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ	147
2.1. Фактически анализ на пътническия трафик.....	147
2.1.1. Фактически анализ на пътническия трафик в Румъния.....	147
2.1.2. Фактически анализ на пътническия трафик в България	158
2.2. Фактически анализ на товарния трафик	170
2.2.1. Фактически анализ на товарния трафик в Румъния	170
2.2.1. Фактически анализ на товарния трафик в България	172
2.3. Икономически и финансов анализ на трафика.....	186
2.3.1. Икономически и финансов анализ на трафика в Румъния	187
2.3.2. Икономически и финансов анализ на трафика в България	190
2.4. Изводи	200



РАЗДЕЛ III. ВЛИЯНИЕ НА ТРАНСПОРТА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ (ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА)	206
3.1. Нормативна база	206
3.2. Предимства и недостатъци на видовете транспорт	211
3.3. Фактори на въздействие върху околната среда, живите организми и човека и замърсители (вредни вещества), генерирани от различните видове транспорт	215
3.4. Влияние на шумовото замърсяване върху околната среда	218
3.5. Потребление на различни ресурси от видовете транспорт, замърсяващи околната среда (горива, смазочни материали и др.)	225
3.6. Влияние върху защитените зони	227
3.7. Мерки за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда	230
3.8. Констатации и препоръки за преодоляване, предотвратяване и ограничаване на вредните и негативни въздействия върху околната среда	231
РАЗДЕЛ IV. АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНАТА БЕЗОПАСНОСТ	237
4.1. Съществуващо състояние и причини за възникване на аварийни ситуации по видове транспорт	238
4.2. Други фактори за възникване на аварийни ситуации в транспортната система	260
4.3. Регионална аварийност по видове транспорт	262
4.4. Мерки за транспортна безопасност	265
РАЗДЕЛ V. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА (TEN-T) И УСТАНОВЯВАНЕ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН В НЕЯ	269
5.1. Преглед на развитието на TEN-T мрежата	269
5.2. Място на трансграничния регион Румъния - България в TEN-T мрежата	272
РАЗДЕЛ VI. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛОЖИМОТО НАЦИОНАЛНО И ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА	279
6.1. Европейско законодателство	279
6.1.1. Основни инструменти на политиката на TEN-T в ЕС	279
6.1.2. Анализ на приложимото европейско законодателство	281
6.2. Анализ на приложимостта на нормативната уредба на Република Румъния	310
6.2.1. Автомобилен транспорт	310
6.2.2. Воден транспорт	320
6.2.3. Железопътен транспорт	332
6.2.4. Въздушен транспорт	347
6.3. Анализ на приложимостта на нормативната уредба на Република България	355
6.3.1. Автомобилен транспорт	355
6.3.2. Воден транспорт	363
6.3.3. Железопътен транспорт	369
6.3.4. Въздушен транспорт	373
6.3.5. Интермодалност. Комбинирани превози и товари	376



СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ В ТЕКСТА

Таблица 1:	Инфраструктура за преминаване на границата България - Румъния
Таблица 2:	Обществени пътища на ниво окръг Мехединци
Таблица 3:	Най-важни пътища за обществен транспорт, преминаващи през окръг Мехединци
Таблица 4:	Най-важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Долж
Таблица 5:	Най-важни пътища за обществен транспорт, преминаващи през окръг Олт
Таблица 6:	Най-важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Телеорман
Таблица 7:	Най-важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Гюргево
Таблица 8:	Най-важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Кълъраш
Таблица 9:	Най-важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Констанца
Таблица 10:	Дължина на РПМ в българската част на трансграничния регион по класове пътища към 31.12.2016 г.(км)
Таблица 11:	Гъстота на РПМ по области в българската част на трансграничния регион към 31.12.2014 г.
Таблица 12:	Републиканска пътна мрежа в българската част на трансграничния регион според вида на настилката към 31.12.2016 (км)
Таблица 13:	Списък на опасните тунели по републиканските пътища в обхвата на трансграничния регион Румъния - България
Таблица 14:	Област Видин пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 15:	Важни пътища в област Видин
Таблица 16:	Важни пътища в област Враца
Таблица 17:	Област Враца пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 18:	Важни пътища в област Монтана
Таблица 19:	Област Монтана пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 20:	Важни пътища в област Плевен
Таблица 21:	Област Плевен пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 22:	Важни пътища в област Велико Търново
Таблица 23:	Област Велико Търново пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 24:	Важни пътища в област Русе
Таблица 25:	Област Русе пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 26:	Важни пътища в област Силистра
Таблица 27:	Област Силистра пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 28:	Важни пътища в област Добрич
Таблица 29:	Област Добрич пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 30:	Параметри на основните категории речни пътища, подходящи за корабоплаване
Таблица 31:	Стоянки на пристанище Мангалия
Таблица 32:	Стоянки на пристанище Мидия
Таблица 33:	Технически параметри на „Фериботен комплекс Видин“
Таблица 34:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Видин-Север“
Таблица 35:	Технически параметри на пристанищен терминал „Видин-Център“
Таблица 36:	Технически параметри на пристанищен терминал „Видин-Център“
Таблица 37:	Технически параметри на Пристанищен терминал Оряхово
Таблица 38:	Технически параметри на Пристанище Лом
Таблица 39:	Технически параметри на Фериботен терминал Никопол
Таблица 40:	Технически параметри на Пристанищен терминал Сомовит
Таблица 41:	Технически параметри на Пристанищен терминал Свищов
Таблица 42:	Технически параметри на Пристанищен терминал Русе-изток
Таблица 43:	Технически параметри на Пристанищен терминал Русе - запад
Таблица 44:	Технически параметри на Пътнически терминал Русе - Център



Таблица 45:	Технически параметри на Пристанищен терминал Тутракан
Таблица 46:	Технически параметри на Пътнически терминал Силистра
Таблица 47:	Технически параметри на Фериботен терминал Силистра
Таблица 48:	Технически параметри на Пристанищен терминал Балчик
Таблица 49:	Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Мехединци
Таблица 50:	Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Долж
Таблица 51:	Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Олт
Таблица 52:	Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Телеорман
Таблица 53:	Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Гюргево
Таблица 54:	Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Кълъраш
Таблица 55:	Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Констанца
Таблица 56:	Допустимо осно натоварване по железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“
Таблица 57:	Габарит на натоварването по железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“
Таблица 58:	Технически данни на летище Крайова, Румъния
Таблица 59:	Технически данни на летище Михаил Когълничану, Констанца, Румъния
Таблица 60:	Технически данни на летище Горна Оряховица, България
Таблица 61:	Технически данни на летище Русе, България
Таблица 62:	Транспортът на пътници, по начин на транспортиране на национално ниво, Румъния
Таблица 63:	Трафик на пътниците на ниво окръзи в Румъния
Таблица 64:	Брой пътници преминали през международно летище Крайова, Румъния
Таблица 65:	Брой пътници преминали през международно летище Михаил Когалничану, Констанца, Румъния
Таблица 66:	Наличие на инфраструктура за обслужване на пътническия трафик по река Дунав
Таблица 67:	Пропускателна способност на речните пристанища с национално и регионално значение
Таблица 68:	Прогноза за развитието на речни круизи (пътници)
Таблица 69:	Количество транспортирани стоки в Румъния (хил.т)
Таблица 70:	Транспортирани стоки от летище Крайова, Румъния
Таблица 71:	Единна класификация на товарите в транспорта (NST 20)
Таблица 72:	Пропускателна способност на товари на речните пристанища с национално и регионално значение
Таблица 73:	Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления
Таблица 74:	Начин на превоз на товари по речен транспорт
Таблица 75:	Движение на товарните и пътническите влакове, влаккилометри (хил.км)
Таблица 76:	Данни за товарния трафика на летище Горна Оряховица
Таблица 77:	Превозени товари и извършена работа от транспорта, България
Таблица 78:	Превозени товари и извършена работа от транспорта, България
Таблица 79:	Препоръчителни мерки за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда
Таблица 80:	Екологични проблеми и възможности за преодоляването им
Таблица 81:	Препоръчителни мерки за транспортна безопасност
Таблица 82:	Възли от основната и разширената мрежа на територията на транграничния регион Румъния - България в Румъния
Таблица 83:	Възли от основната и разширената мрежа на територията на българската част на



	трансграничния регион Румъния - България
СПИСЪК НА СХЕМИТЕ В ТЕКСТА	
Схема 1:	Карта на Дунав мост Русе - Гюргево
Схема 2:	Карта на Дунав мост 2, Видин - Калафат
Схема 3:	Маршрут България - Румъния през фериботна връзка Оряхово - Бекет
Схема 4:	Маршрут България - Румъния през фериботна връзка Свищов - Зимнича
Схема 5:	Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния - България
Схема 6:	Пътна карта на Окръг Мехединци
Схема 7:	Пътна карта на Окръг Долж
Схема 8:	Пътни карта на Окръг Олт
Схема 9:	Състояние на пътищата по области в България
Схема 10:	Инфраструктурна обезпеченост на българската част на трансграничния регион с автогари и автобусни спирки
Схема 11:	Проекти изпълнени от АПИ по ТГС България-Румъния
Схема 12:	Транспортна инфраструктура на територията на област Видин
Схема 13:	Транспортна инфраструктура на територията на област Враца
Схема 14:	Транспортна инфраструктура на територията на област Монтана
Схема 15:	Транспортна инфраструктура на територията на област Плевен
Схема 16:	Транспортна инфраструктура на територията на област Велико Търново
Схема 17:	Транспортна инфраструктура на територията на област Русе
Схема 18:	Транспортна инфраструктура на територията на област Силистра
Схема 19:	Транспортна инфраструктура на територията на област Добрич
Схема 20:	Плавателен път на Река Дунав
Схема 21:	Пристанище Дробета - Турну - Северин
Схема 22:	Пристанище Оршова
Схема 23:	Пристанище Калафат
Схема 24:	Пристанище Бекет
Схема 25:	Пристанище Корабия
Схема 26:	Пристанище Гюргево
Схема 27:	Пристанище Кълъраш
Схема 28:	Пристанище Олтеница
Схема 29:	Пристанище Констанца
Схема 30:	Пристанище Мангалия
Схема 31:	Пристанище Мидия
Схема 32:	Пристанище Черна вода
Схема 33:	Карта на пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“
Схема 34:	Карта на пристанищен терминал „Видин-Север“
Схема 35:	Карта на пристанищен терминал „Видин-Център“
Схема 36:	Карта на пристанищен терминал „Видин-Юг“
Схема 37:	Карта на пристанище Оряхово
Схема 38:	Карта на пристанище Лом
Схема 39:	Карта на пристанище Сомовит
Схема 40:	Карта на пристанище Свищов
Схема 41:	Карта на пристанищен терминал Русе-изток
Схема 42:	Карта на пристанищен терминал Русе - запад
Схема 43:	Карта на пътнически терминал Русе - Център
Схема 44:	Карта на пристанище Тутракан
Схема 45:	Карта на пътнически терминал Силистра
Схема 46:	Карта на пристанище Балчик



Схема 47:	Визуализация на корабния трафик
Схема 48:	Железопътна мрежа на Република Румъния
Схема 49:	Карта на железопътната мрежа в обхвата на българската част на трансграничния регион Румъния - България
Схема 50:	Карта на електрифицираните и неелектрифицирани участъци от железопътната мрежа и ограниченията по фидерни зони
Схема 51:	Системи за осигуряване на движението на влаковете в експлоатационните пунктове
Схема 52:	Системи за осигуряване на движението на влаковете в междугарията
Схема 53:	Системи за телекомуникации
Схема 54:	Системи за контрол на движението на влаковете АЛС/ETCS
Схема 55:	Летища в Румъния
Схема 56:	Летища в българската част на трансграничния регион Румъния - България
Схема 57:	Разпределение на трафика за 2020 г. по Републиканските пътища - прогноза, България
Схема 58:	Годишен средно денонощен автомобилен трафик-реализирани пътувания с леки автомобили, България
Схема 59:	Републиканска автобусна транспортна мрежа в България
Схема 60:	Реализиран годишен средно дневен автобусен трафик
Схема 61:	Маршрути на пътнически влакове в България
Схема 62:	Товарни влакове по категории, в България
Схема 63:	Директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика
Схема 64:	Локални товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика
Схема 65:	Карта на защитените природни обекти в българската част на трансграничния район
Схема 66:	Пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП
Схема 67:	Ключова TEN-T мрежа на ЕС
Схема 68:	Коридор №4 и Коридор №7, пресичащи територията на трансграничния регион Румъния - България

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ В ТЕКСТА

Фигура 1:	Състояние на обществените пътища в окръг Телеорман
Фигура 2:	Състояние на обществените пътища в окръг Кълъраш
Фигура 3:	Общинска пътна мрежа по категории в българската част на трансграничния регион Румъния - България
Фигура 4:	Област Видин, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 5:	Област Враца, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 6:	Област Монтана, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 7:	Област Плевен, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 8:	Област Велико Търново, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 9:	Област Русе, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 10:	Област Силистра, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 11:	Област Добрич, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 12:	Обем на превозния полезен товар и дълбочината на фарватера
Фигура 13:	Скорост на движението на плавателните съдове (възела)
Фигура 14:	Гъстота на железопътната мрежа, България
Фигура 15:	Осигуреност с пътнически гари, България
Фигура 16:	Разпределение на областите според пътническите гари (2016), България



Фигура 17:	Брой на гарите с възможност за извършване на ТРД по области (2016), България
Фигура 18:	Разпределение на гарите с възможност за извършване на ТРД по области (2016), България
Фигура 19:	Разпределение на гарите според обслужването, България
Фигура 20:	Гъстота на гарите според дължината на линиите (2016), България
Фигура 21:	Осигуреност на територията с гари с възможност за ТРД (2016), България
Фигура 22:	Осигуреност на населението с гари с възможност за ТРД (2016), България
Фигура 23:	Осигуреност с гари с възможност за ТРД (2016), България
Фигура 24:	Разпределение на областите според гарите с ТРД (2016)
Фигура 25:	Гъстота на гарите с вагонни везни по железопътната мрежа, България
Фигура 26:	Осигуреност с гари с вагонни везни, България
Фигура 27:	Дял на пътниците, според начина на транспорт в Румъния (хиляди пътници)
Фигура 28:	Междуградски и интернационален транспорт на пътници в Румъния (хиляди пътници)
Фигура 29:	Дял на потока пътници според начина на транспорт в Румъния (милион пътници - км)
Фигура 30:	Междуградски и международен транспорт на пътници в Румъния (милиони пътници-км)
Фигура 31:	Разпределение броя на пътниците с пътен транспорт - дял на окръзи, Румъния
Фигура 32:	Транспорт на пътници по окръзи, Румъния
Фигура 33:	Поток на пътници по начин на транспорт - дял на окръзи, Румъния
Фигура 34:	Поток на пътници в Румъния (милион пътници - км)
Фигура 35:	Брой на регистрираните превозни средства, окръг Мехединци, Румъния
Фигура 36:	Разпределение на превозните средства по вид гориво, Мехединци, Румъния
Фигура 37:	Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Мехединци, Румъния, пространствен вид
Фигура 38:	Брой на регистрираните транспортни средства в окръг Долж, Румъния
Фигура 39:	Разпределение на транспортни средства по вид гориво в окръг Долж, Румъния
Фигура 40:	Ежедневен обем на транспортните средства, окръг Долж, Румъния
Фигура 41:	Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Долж, Румъния, пространствен вид
Фигура 42:	Брой регистрирани автомобили, окръг Олт, Румъния
Фигура 43:	Разпределение на автомобилите по вид гориво, окръг Олт, Румъния
Фигура 44:	Среднодневен годишен трафик, окръг Олт, Румъния
Фигура 45:	Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Олт, Румъния, пространствен вид
Фигура 46:	Брой регистрирани транспортни средства, окръг Телеорман, Румъния
Фигура 47:	Разпределение на транспортните средства по вид гориво, окръг Телеорман, Румъния
Фигура 48:	Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Телеорман, Румъния, пространствен вид
Фигура 49:	Среднодневен годишен трафик, окръг Телеорман, Румъния
Фигура 50:	Брой регистрирани транспортни средства, окръг Гюргево, Румъния
Фигура 51:	Разпределение на транспортните средства по вид гориво, окръг Гюргево, Румъния
Фигура 52:	Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Гюргево, Румъния, пространствен вид
Фигура 53:	Брой регистрирани транспортни средства, окръг Кълъраш, Румъния
Фигура 54:	Разпределение на транспортните средства по вид гориво, окръг Кълъраш, Румъния



Фигура 55:	Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Кълъраш, Румъния, пространствен вид
Фигура 56:	Среднодневен годишен трафик, окръг Кълъраш, Румъния
Фигура 57:	Брой регистрирани транспортни средства, окръг Констанца, Румъния
Фигура 58:	Разпределение на транспортните средства по вид гориво, окръг Констанца, Румъния
Фигура 59:	Среднодневен годишен трафик, окръг Констанца, Румъния
Фигура 60:	Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Констанца, Румъния, пространствен вид
Фигура 61:	Брой пътници преминали през международно летище Крайова, Румъния
Фигура 62:	Брой пътници преминали през международно летище Михаил Когалничану, Констанца, Румъния
Фигура 63:	Прогноза за нарастване на автомобилния трафика в България
Фигура 64:	Трафик на леки автомобили в българската част на трансграничния регион
Фигура 65:	Трафик на автобуси в българската част на трансграничния регион
Фигура 66:	Общ пътничкопоток и разпределение по морски и речни пристанища
Фигура 67:	Превозени пътници с жп транспорт, България
Фигура 68:	Разпределение на пътническите гари според работното време (2016), България
Фигура 69:	Изменение в броя на самолетните движения на летище Горна Оряховица
Фигура 70:	Изменение в броя на обслужените пътници на летище Горна Оряховица
Фигура 71:	Очакван ръст на пътническата превозна дейност по видове транспорт - млн. п/км, България
Фигура 72:	Дял по начина на транспорт - транспортирани стоки в Румъния (хил.тона)
Фигура 73:	Транспортирани стоки в Румъния (хил.тона)
Фигура 74:	Поток на стоки в Румъния (милион тона - км)
Фигура 75:	Транспорт на стоки - летище Констанца, Румъния
Фигура 76:	Брой и дялове на натоварени товарни автомобили по видове и по зони на натоварване в България
Фигура 77:	Товарен автомобилен транспорт по вид на превоза, тегло, България
Фигура 78:	Вътрешен и международен транспорт по вида на превоза, България
Фигура 79:	Разпределение на товарите по видове, България
Фигура 80:	Дялове на натоварените товари по области и видове превозени с автомобилен транспорт, 2014 г., България
Фигура 81:	Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване в хил.км, 2016 г., България
Фигура 82:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в мил.т/км, 2016 г., България
Фигура 83:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване и по тип на превоза за 2016 г., България
Фигура 84:	Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в българската част на трансграничния регион за 2016, България
Фигура 85:	Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване в хил.км
Фигура 86:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в мил.т/км
Фигура 87:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване и по тип на превоза, 2015
Фигура 88:	Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в българската част на трансграничния регион, 2015
Фигура 89:	Пропускателни способности на българските речни пристанища



Фигура 90:	Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/годишно, България
Фигура 91:	Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления.
Фигура 92:	Общ товарооборот по пристанищни терминали на река Дунав
Фигура 93:	Основни товаропотоци през речните пристанища
Фигура 94:	Обем на товарните превози по превозвачи
Фигура 95:	Товарни превози по железница, период 2000 - 2013
Фигура 96:	Превозени товари по железница, по години.
Фигура 97:	Развитие на модалния дял на железопътните товарни превози
Фигура 98:	Товарен транспорт - превозени товари, България
Фигура 99:	Товарен транспорт - извършена работа, България
Фигура 100:	Пътнически транспорт - превозени товари, България
Фигура 101:	Пътнически транспорт - извършена работа, България
Фигура 102:	Разпределение на товарите по видове транспорт, България
Фигура 103:	Прогнозен трафик (автомобилен транспорт) през Дунав мост 2 „Видин - Калафат“
Фигура 104:	Прогнозен трафик (железопътен трафик) през Дунав мост 2 „Видин - Калафат“
Фигура 105:	Прогнозна стойност за обема на товарите, който се очаква да премине през българските пристанища до 2017 г.
Фигура 106:	Приходи от претоварна и складова дейност в българските речни пристанища
Фигура 107:	Инвестиционни разходи за поддържане и обновяване на речните пристанища
Фигура 108:	Среден престой на един кораб в речните пристанища
Фигура 109:	Количеството на отделяне на вредни емисии в атмосферата от автомобилния транспорт
Фигура 110:	Количество на отделените вредни емисии в околната среда от друг вид транспорт (железопътен, морски, речен и въздушен транспорт)
Фигура 111:	Количество на отделените вредни емисии в околната среда от друг вид транспорт (железопътен, морски, речен и въздушен транспорт)
Фигура 112:	Количество на отделените парникови газове от автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт в млн. тона CO ₂ еквивалент
Фигура 113:	Регистрирани шумови нива в dB(A) по градовете в България за 2015 г.
Фигура 114:	Акустична визуализационна извадка - L ₂₄ в град Русе
Фигура 115:	Крайно енергийно потребление общо* и по видове транспорт** в периода 2000 - 2015 г. (1000 toe)
Фигура 116:	Потребление на горива от автомобилния транспорт, в периода 2000 - 2015 г., 1000 toe
Фигура 117:	Дял на биодизела в общото потребление на дизелови горива в автомобилния транспорта за периода 2006 - 2015 г., %
Фигура 118:	Фактори, ангажиран в системата на безопасността в Румъния
Фигура 119:	Връзка между отделните части на системата за пътна безопасност
Фигура 120:	Динамика на броя на пътно-транспортни произшествия в Румъния
Фигура 121:	Убити граждани при ПТП за периода 1951 - 2016г. в България
Фигура 122:	Планиран темп на изменение на броя на убитите до 2020 г. в България
Фигура 123:	Пътно-транспортни произшествия, убити и ранени по области, България
Фигура 124:	Загинали и ранени по вид на пътя, 2016 г., България
Фигура 125:	Тенденция при ПТП по вид на пътя, България
Фигура 126:	Тенденция при загиналите по вид на пътя, България
Фигура 127:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Видин
Фигура 128:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Враца
Фигура 129:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Монтана



Фигура 130:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Плевен
Фигура 131:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в Велико Търново
Фигура 132:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Русе
Фигура 133:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Силистра
Фигура 134:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Добрич
Фигура 135:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по области за 2013 - 2016 г.
Фигура 136:	Съотношение на броя на тежките ПТП по области, България, 2016 г.
Фигура 137:	Съотношение на броя на убитите при тежки ПТП по области, 2016 г.
Фигура 138:	Съотношение на броя на ранените при тежки ПТП по области, 2016 г.
Фигура 139:	Тежки пътно-транспортни, убити и ранени по месеци, 2016 г.
Фигура 140:	Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области, България
Фигура 141:	Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по дни в седмицата и области
Фигура 142:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по дни от седмицата
Фигура 143:	Убити и ранени участници в движението през 2016 г. по области
Фигура 144:	Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст в българската част на ТГР
Фигура 145:	Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст
Фигура 146:	Пътнотранспортни произшествия, в населените и извън населените места по области
Фигура 147:	Убити в населените и извън населените места по области
Фигура 148:	Ранени в населените и извън населените места по области
Фигура 149:	Основни причини за настъпване на ПТП през 2016
Фигура 150:	Основна причина при ПТП по нарушение на водач
Фигура 151:	Загинали при ПТП по вид при нарушение на водач
Фигура 152:	Убити и ранени участници в движението по области, 2016 г.
Фигура 153:	Убити и ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство, брой, 2016 г.
Фигура 154:	Убити водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.
Фигура 155:	Ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.
Фигура 156:	Ограничения в газенето на плавателни съдове в българския участък на река Дунав
Фигура 157:	Брой на регистрираните инциденти при извършване на превози с автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт
Фигура 158:	Железопътни произшествия по причина на възникване
Фигура 159:	Годишен брой на жертвите по вид злополука, общо пострадали, вкл. убити
Фигура 160:	Брой и тенденция на авиационни инциденти в България
Фигура 161:	Убити на един млн. жители в страните на Европейския съюз
Фигура 162:	Динамика на броя на жертвите при злополуки в железопътния транспорт в ЕС (по години)
Фигура 163:	Пътниците загинали на милиард пътничко-километри, 2014-2015
Фигура 164:	Общ брой на пострадалиите при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)
Фигура 165:	Общ брой на загиналите при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)
Фигура 166:	Жертви на авиационни произшествия в търговския въздушен транспорт, по страна на възникване и държава на регистрация на въздухоплавателни средства



УВОД

Доклад 3. за постигането на Резултат 3. Интегриране на получените резултати с резултатите от проучването на партниращата организация за състоянието на проблема в румънската част от трансграничния регион Румъния-България е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ (Приложение №3) към Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“.

В обхвата на документа са обобщени постигнатите резултати при изпълнение на следните дейности/ под-дейности от Техническото предложение на Изпълнителя при участието му в обществената поръчка:

Под-дейност 6.1. Получаване на данните, информацията и резултатите от съответното проучване от партниращата организация в Румъния

Под-дейност 6.2. Обработване на получените данни и резултати

Под-дейност 6.3. Интегриране на резултатите от предварителното проучване със съответното проучване в Румъния.

В резултат на изпълнението на посочените под-дейности е създаден Доклад №3. за резултат 3. Интегриране на получените резултати с резултатите от проучването на партниращата организация за състоянието на проблема в румънската част от трансграничния регион Румъния-България от Техническата спецификация, който е представен на български и на румънски език, съгл. чл. 9.2. от Договор №34/ 23.01.2017 г.



РАЗДЕЛ I. ПРЕГЛЕД НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

1.1. Състояние на транспортната инфраструктура в трансграничния регион (вкл. проблеми за трансграничния регион)

1.1.1. Актуална гранична инфраструктура Румъния - България

Границата между двете държави е с дължина 610 км, от които 470 км е водната граница по река Дунав. Границата между Румъния и България се намира между Пристол (окръг Мехединци, Румъния) на запад и (окръг Констанца, Румъния) на изток, на разстояние от 631.3 км.

Речната граница е вътрешно-водния път по участъка на река Дунав с дължина 470 км (от километър 845,650 до километър 374,100), ограничен между десния бряг на реката и демаркационната линия на границата между Република България и Румъния, определена съобразно Конвенцията за определяне речната граница между България и Румъния от 1908 г. Границата е между градовете Видин (България) и Силистра (България), респективно Калафат и Кълъраш (Румъния). Река Дунав създава големи възможности за развитие на водния транспорт. Тя е най-големият международен речен път, чрез който България се свързва със страните от Западна и Източна Европа. Това създава условия за оживени търговски връзки с тези страни, големи възможности за туризъм, както и за други икономически дейности. В проучвания регион се намира важният коридор за икономическо развитие Букурещ-Гюргево-Русе-Велико Търново, който следва да бъде оползотворен. Има и двойки градове от двете страни на река Дунав: Видин-Калафат, Бекет-Оряхово, Турну Мъгуреле-Никопол, Кълъраш-Силистра, които могат значително да допринесат чрез сътрудничеството си за постигане на целите за регионално развитие, следвайки утвърдения пример за сътрудничество между Гюргево и Русе. Допълнителни ползи за региона могат да бъдат извлечени и от неговото културно и териториално разнообразие. Трансграничният регион Румъния - България е достъпен предимно чрез плавателната река Дунав, явяваща се част от VII-ми общеевропейски транспортен коридор, който чрез Черноморския канал свързва пристанище Констанца с промишлените центрове в Западна Европа и с пристанище Ротердам. От своя страна той се пресича с от два коридора TEN-T, свързващи Централна и Северна Европа с югоизточната част



на континента и Близкия изток. Река Дунав представлява, от друга страна, плътна граница между двете страни България и Румъния, поради недостатъчно развита инфраструктура за прекосяване на реката, което затруднява трансграничното сътрудничество и социално-икономическата интеграция на територията.

Сухопътната граница е с дължина 139,1 км, като преминава през Добруджа, между Кълъраш-Силистра и Черно море, отделя окръг Констанца (Румъния) от областите Силистра и Добрич (България) между река Дунав и Черно море. Започва от гр. Силистра и завършва до румънското село Вама веке, разположено на черноморския бряг. Равнинният релеф на Добруджа позволява прокарването на шосейни и железопътни пътища. Тази граница се пресича от железопътната линия Разделна - Кардам - Меджидия - Унгени /най-късият път между България и ОНД/ и шосейния път Истанбул - Бургас - Варна - Констанца. Тук преминават електропровод от Украйна и газопровод от Русия. Основен проблем е трансграничното замърсяване на градовете Никопол, Русе и Силистра и замърсяването на водите на р. Дунав. За разрешаването му се ангажират редица правителствени и неправителствени организации, както и правителствата на двете страни. Проблем е и осигуряването на безопасна работа на АЕЦ Козлодуй. Перспективите за развитие на северната ни граница са свързани със създаване на условия за увеличаване на стокообмена чрез зоните за свободна търговия (Видин и Русе) и подобряване на транспортната система през границата.

Морската граница е с дължина 22.2 км. Започва от нос Картал /южно от Вама веке/ и завършва до устието на р. Резовска. Дълга е 378 км. Обхваща ивица от крайбрежните води с ширина 20 км. Развитието на морската граница е свързано и с редица проблеми. На първо място това е тежкото екологично състояние на Черно море, предизвикано от големите реки Дунав, Днестър, Днестър и др. Немалък дял в замърсяването имат и отпадъчните крайбрежни води. Поради ограничената самопочиствателна способност на морето, силно е намаляло рибното богатство, а промените в биоценозата заемат застрашителни размери. Освен това недостатъчни са транспортните връзки в българската част с вътрешността на региона, което довежда до недостатъчно използване на крайбрежните земи.



1.1.2. Инфраструктура за преминаване на границата между Румъния и България

Съществуват три типа инфраструктура за преминаване на границата: речен, сухоземен и въздушен.

Сериозна бариера по пътя на кооперирането предствлява отсъствието на пунктове за преминаване на границата. По протежението на тези 470 км на река Дунав съществуват два моста, както сухоземни, така и железопътни, и повече точки за преминаване с ферибот.

Таблица 1. Инфраструктура за преминаване на границата България - Румъния

Връзка	Вид транспорт
Видин - Калафат	Мост (автомобилен и железопътен)
Лом- Раст	ферибот
Оряхово - Бекет	ферибот
Никопол/Сомовит- Турну Мъгуреле	ферибот
Свищов - Зимница	ферибот
Русе - Гюргево	Мост (автомобилен и железопътен)
Тутракан - Олтеница	ферибот
Силистра - Кълъраш	ферибот
Кардам - Негру Вода	
Дуранкулак - Вама Веке, както и на юг от Дунав, между Силистра и Остров.	Сухоземните точки за преминаване се намират по крайбрежието на Черно море
Констанца, Международното летище „Михаил Когалчану“	Въздушен транспорт
Крайова, международно летище	Въздушен транспорт
Горна Оряховица, международно летище	Въздушен транспорт
Русе, общинско летище	Въздушен транспорт

Освен двете международни летища от румънска страна, добра перспектива за регионално развитие представлява летището Тузла в окръг Констанца. Потенциал за развитие има и в двете летища, функциониращи в българската част от трансграничния регион - Горна Оряховица и Русе.

Данните, свързани с движението на пътници и честотата на пресичане на контролно-пропускателните пунктове, отчитат умерени нива, като по-малко от 61% от преминалите границата са с румънски или български произход. Изключенията са на моста Русе-Гюргево и моста Видин-Калафат над Дунав, които са най-използваните точки за преминаване на границата от румънския, българския и интернационалния трафик.

През предприсъединителния период са извършени подобрения на съоръженията за преминаване на границата с подкрепата на фонд ФАР ТГС (1999-2004 г.). Извършена е рехабилитация на железопътната инфраструктура и дейности, свързани с безопасността на инфраструктурата на моста Гюргево-Русе. Изпълнени са два огледални проекта от двете страни на границата за подобряване свързаността чрез фериботни връзки и граничните пунктове



Никопол (България) - Турну Магуреле (Румъния) и Силистра (България) - Кълъраш (Румъния).

През програмния период 2007 - 2013 г. са изпълнени общи румънско-български проекти свързани с подобряване мобилността и достъпността в региона. В резултат от изпълнението на Програма за трансгранично сътрудничество Румъния - България 2007-2013 е повишена мобилност и взаимовръзка в трансграничния регион - 169 км построени/модернизирани пътища, обслужващи около 500 000 души.¹ Пример за такъв проект е „SMART“ - „Устойчивост, мобилност, достъпност в трансграничния регион Констанца - Добрич - транспортна инфраструктура“. Дейностите са насочени към реновиране на пътни отсечки в Добрич и доставка на пътно оборудване в Констанца. Община Добрич реконструира напълно важни пътни отсечки, които имат роля на транспортен вход-изход на града в посока Констанца.

Въпреки, че река Дунав има функцията на главна артерия на европейската транспортна система, то тя има по-малко значение от очакваното в икономиката и в транспорта в трансграничния регион. Към момента се използва само 10-15% от транспортния ѝ капацитет. Важна за развитието на речната транспортна ос Рейн/Маас-Мейн-Дунав (Приоритетна ос TEN-T), която е основен маршрут за превоз на стоки, свързващ пристанище Ротердам от Северно море с Черно море (особено Констанца и българските пристанища), както и речните пристанища, намиращи се по вътрешноводния път.

Основен проблем е пропускателната способност на ГКПП между България и Румъния, особено при Дунав мост Русе - Гюргево, най-често за изходящия и входящия от и за Република България трафик на товари, а не рядко и на пътнически МПС.² Според преписка на Българо-румънска търговско промишлена палата (БРТПП) е необходимо да се предприемат мерки за разширяване инфраструктурно на ГКПП при Русе и да се открие нов контролно-пропускателен пункт от българската страна на моста. Съществуват възможности, които трябва да се анализират, за откриване на нови фериботни линии, които частично биха могли да отнемат трафика от Дунав мост при Русе-Гюргево. БРТПП разполага с информация за съществуващ интерес и готовност от страна на инвеститори, но е необходима координация за обследване на възможностите и организиране на контролно-пропускателните пунктове.

¹ Междинен доклад относно приключването на програмите, съфинансирани със средства на Европейския съюз и на страните от Европейското икономическо пространство през програмния период 2007 - 2013 г., както и постигнатия напредък по програмите за програмния период 2014 - 2020 г. (по данни към 30 юни 2016 г.)

² <http://www.brcci.eu/problemi-pri-preminavane-na-gkpp-bulgaria-romania>



Състояние на транспортните връзки за сухоземен транспорт (автомобилен и железопътен)

Транспортна връзка

Вид транспорт

Схема 1. Карта на Дунав мост Русе - Гюргево³



Русе - Гюргево

Мост (автомобилен и железопътен)

Дунав мост Русе - Гюргево (за железопътен и автомобилен транспорт) е изграден преди близо 60 години и осигурява връзката с държавите от Западна, Централна и Източна Европа, Гърция, Турция и Близкия Изток. Изключително интензивно е движението на железопътния и автомобилния транспорт. В резултат на дългогодишната експлоатация пътната инфраструктура непосредствено в

зоната на ГКПП Дунав мост е в изключително лошото състояние и се нуждае както от ремонт, така и от цялостна реорганизация на движението, естетизиране на околните пространства, изграждане на паркинги, поставяне на хоризонтална и вертикална маркировка и сигнализация. Самият мост има остра нужда от основен ремонт на пътната част, модернизиране на осветлението.

Свързваща инфраструктура:

България: първокласен път I-5 (Е-85 Русе-В.Търново), първокласен път I-2 (Е-70 Русе-Варна), второкласен път II-21 (Русе-Силистра), второкласен път II-23 (Русе-Кубрат) и третокласен път III-501 (Русе-Две могили-Бяла), като те се явяват вход и изход в Република България през ГКПП Дунав-мост.

Транспортна връзка

Вид транспорт

Схема 2. Карта на Дунав мост 2, Видин - Калафат⁴



Видин - Калафат

Мост (автомобилен и железопътен)

Мостът е открит през 2013 г. Мостът е с дължина 1971 м, като включва по две пътни ленти във всяка посока, единична електрифицирана железопътна линия и велосипедна алея. Работите по инфраструктурата включват изграждане на нова товарна железопътна гара и 7 км нова железопътна линия, реконструкция на съществуващата пътническа гара и строителство на четири пътни възела на две

³ Областна стратегия за развитие на Област Русе 2014 - 2020 г.

⁴ <http://www.vidincalafatbridge.bg/bg/page/115>



нива.

Свързваща инфраструктура:

България: Първокласният републикански път I-1 от Видин до Ботевград свързва моста с автомагистрала „Хемус“. По-пряк път до София е възможен през Петрохански проход, който е живописен, но и по-труден за преминаване. Предвижда се разширяване на пътя от Видин до Ботевград до скоростен път.

Румъния: По по-краткият маршрут към Унгария през Дробета - Турну Северин пътят изцяло е рехабилитиран и с добро качество, но минава през населени места.

Дунав мост Видин - Калафат има ключово значение не само за бъдещето развитие на паневропейски транспортен коридор IV, но и за цялата югоизточна транспортна ос на Европа и на транс европейската транспортна мрежа с възможностите, които ще се открият за комбиниран транспорт и за прехвърляне на определени обеми трафик от шосе на железница.

Железопътна връзка между България и Румъния се осъществява чрез:

- железопътен граничен преход Русе - Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе, и с гранична гара Гюргево север;
- железопътен граничен преход Кардам - Негру вода с разменна гранична гара Негру Вода и гранична гара Кардам;
- железопътен граничен преход Видин-Калафат с общи гранични гари Видин пътническа за пътнически влакове и Видин товарна за товарни влакове, на територията на Република България и гранична гара Голенци, на румънска територия;

Пътната мрежа, свързваща България и Румъния е изградена от следните пътища:

Първокласни пътища:

- първокласен път I - 7. Граница Румъния - о.п. Силистра - о.п. Дулово - о.п. Шумен - о.п. Преслав - Върбица - Бероново - Мараша - о.п. Ямбол - о.п. Елхово - Гранитово - Мелница - Лесово - граница Турция;
- първокласен път I - 9. Граница Румъния - Дуранкулак - Шабла - о.п. Каварна - Балчик - Оброчище - Кранево - Златни пясъци - Свети Константин - Варна - Старо Оряхово - Обзор - о.п. Слънчев бряг - Бургас - Маринка - Звездец - Малко Търново - граница Турция
- второкласен път II-29 участък от (Е-70) Добрич - Генерал Тошево - Кардам - граница с Р. Румъния;
- третокласен път III-293 Александрия-Коритен-Северняк, който изцяло е на територията на област Добрич и пресича границата с Румъния;



Състояние на транспортните връзки за воден транспорт

Главните дунавски пристанища на румънско-българската граница са: Калафат, Турну Мъгуреле, Гюргево, Олтеница, Кълъраш в Румъния и Видин, Лом, Оряхово, Свищов, Русе, Силистра в България. Те са важни както за товарния транспорт, така и за туристите, пристигащи в Гюргево и Олтеница (за едномесечни посещения в Букурещ, Русе, Свищов, Велико Търново и др.), обаче наличната пристанищна инфраструктура се нуждае от развитие. Също така, целогодишното корабоплаване по Дунав през цялата година (включително през периоди на засушаване или сурова зима) е друг проблем, който изисква внимание и двете държави се споразумяха за това с меморандум, подписан през 2012 г.

Функциониращите към момента фериботни връзки са Оряхово - Бекет, Никопол - Турну Мъгуреле и Свищов - Зимница.

Транспортна връзка

Вид транспорт

Схема 3. Маршрут България - Румъния през фериботна връзка Оряхово - Бекет⁵



Оряхово - Бекет

Ферибот

Фериботния комплекс Оряхово, открит през 1994 г. и представлява важна транспортна връзка с Румъния и Европа. Фериботната връзка свързва градовете Оряхово и Бекет. Потенциалът, с който разполага ГКПП - Оряхово и двата ферибота - румънски и български, позволява за 24 часа да се обработват 200 изходящи и 200 входящи тежкотоварни камиона. Подобряването на граничните връзки, чрез модернизиране на

пристанищата и разширяването на инфраструктурата при транспортните възли, ще улесни дейностите по трансграничното сътрудничество с крайдунавските региони от поречието на река Дунав.

Свързваща инфраструктура:

България: направление на второкласните пътища II-15 Враца - Мизия - Оряхово и II-11 Видин - Лом - Оряхово - Гулянци - Никопол.

Важен инфраструктурен проект за Област Плевне е рехабилитацията на транспортната връзка Плевен-Кнежа-Оряхово, чрез който може да се „отпуши“ оста на север с достъп до ферибота Оряхово-Бекет.

⁵ <http://www.ferry.bg/>



Транспортна връзка Вид транспорт



Никопол - Турну Мъгуреле Ферибот

Ферибот Никопол/ Турну Мъгуреле функционира от 2010 г. Разстоянието между двата бряга е 800 м, като е използван участъкът с най-малка дължина между двете страни. Преминаването на реката от румънския ферибот е 8 минути, а при българския - близо 15 мин. Румънската платформа е с вместимост 6 ТИР-а.

Свързваща инфраструктура:

България: второкласен път II-52 Никопол-Свищов-Бяла (Русе-Велико Търново), обслужващ северните, крайбрежни територии на област Плевен и който е част от Дунавския панорамен път и второкласен път II-34 Никопол-Плевен - връзка на областния град Плевен с пристанище Никопол.

Транспортна връзка Вид транспорт

Свищов - Зимнича Ферибот

Схема 4. Маршрут България - Румъния през фериботна връзка Свищов - Зимнича⁶



Ro-Ro ферибот през река Дунав между Свищов (България) и Зимнича (Румъния), осигурява най-кратката връзка между България - Румъния - Централна и Западна Европа, както и за София, Централна и Южна България и оттам за Турция и Близкият изток. Фериботът се обслужва от два кораба и реката се преминава за 15 минути.

Свързваща инфраструктура:

България: Отклоненията по пътя към ферибота Свищов-Зимнича са: гр. Полски Тръмбеш към Свищов; гара Бяла през Ценово към Свищов; на гл. път София - Русе при с. Българене за Свищов.

Румъния: Маршрутното отклонение е при Александрия или Рошиори де Веде към Зимнича.

⁶ <http://www.ferry.bg/>



1.1.3. Достъпност и свързаност на региона

Трансграничният регион Румъния - България е достъпен благодарение на плавателната река Дунав, явяваща се част от VII-ми общеевропейски транспортен коридор, който чрез Черноморския канал свързва пристанище Констанца с промишлените центрове в Западна Европа и с пристанище Ротердам. От своя страна той се пресича с два коридора TEN-T, свързващи Централна и Северна Европа с югоизточната част на континента и Близкия изток. Река Дунав представлява, от друга страна, плътна граница между двете страни поради липсата на инфраструктура за прекосяване на реката, което затруднява трансграничното сътрудничество и социално-икономическата интеграция на територията.

Схема 5. Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния - България⁷



⁷ Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България



Общата дължина на пътищата в зоната за коопериране е 16.511 км, като включва областните и общински пътища. Общата гъстота на обществените пътища е 22,95 км/100 кв.км, което е много малко, сравнено със средното EU25 от 110 км/100 кв.км. Гъстотата на пътищата по протежението на Дунав е далеч под националното ниво. Второстепенната и третостепенна мрежа е изостанала по цялото протежение на зоната и е слабо поддържана, като се отчита висок риск от произшествия. Освен това, определени пътища са предразположени към наводнения, в по-голяма степен тези, които са от румънската страна на Дунав. Много пътища имат недостатъчен капацитет, което води до претоварване и съответно, увеличава времето за пътуване, оперативните разходи на превозното средство, аварии и екологични щети.

Гъстотата на функциониращата железопътна мрежа е приблизително от 46.1 км на 1000 кв.км в Румъния и 38.9 км на 1000 кв.км в България, което е под средното на страните от UE (65 км/1000 кв.км), като това ги поставя на последните две места сред мрежите в Европейския съюз. Основната връзка на железните пътища между Румъния и България пресича река Дунав по моста Гюргево-Русе, а другата железопътна линия между Негру Вода и Кардам отчита намален трафик (само товарни и пътнически влакове).

От анализа на качеството на пътната и железопътната инфраструктура и на транспортните услуги в двете държави е видно, че те се намират по-назад в европейската класация, въпреки че наземният транспорт има най-голям дял както в Румъния, така и в България.

Регионът се обслужва от 3 международни летища в Румъния: Констанца (важен през летния сезон, когато приема полети от Париж, Страсбург, Люксембург, Бергамо, Пиза), Крайова (полети от Лондон, Кьолн/Бон, Бергамо) и Букурещ-Отопени, намиращо се най-близо до границата. В България, най-близките летища са в София и Варна, но голяма част от населението в българския пограничен район често редовно използва летището в Букурещ.

Наличната транспортна мрежа не осигурява добра свързаност между двете държави, нито лесен достъп на пограничните райони до коридорите TEN-T и главните национални коридори. Фактически през трансграничната територия преминава само една автомагистрала - Букурещ - Констанца (220 км). Това пречи на развитието на интермодални възли, които са от жизнено значение за използване на потенциала на река Дунав за корабоплаване и за икономическото развитие на района.



1.2. Състояние на инфраструктура за автомобилен транспорт

1.2.1. Състояние на инфраструктурата за автомобилен транспорт в румънската част на трансграничния регион

1.2.1.1. Окръг Мехединци

Представяне

Според официалната статистика окръг Мехединци към 2013 г. има обществени пътища с обща дължина 1872 км, от които:

- Национални пътища: 449 км;
- Общински пътища: 702 км;
- Междуселски пътища: 721 км.

Схема 6. Пътна карта на Окръг Мехединци



От тях, 719 км са модернизирани (38,5%) с леки пътни настилки са 334 км (18%), 717 км са покрити с чакъл (38%) и 102 км са на пръст (5.5%).

През периода 2009-2013 г. са построени едва 15 км държавни пътища, но 33% от съществуващата пътна инфраструктура е модернизирана - от 483 км през 2009 г., до 719 км през 2013 г.

Отчетената плътност на обществените пътища в областта е 37 км на 100 кв.км територия, което е малко под средното за региона - 38 км.

Пътна инфраструктура

В таблицата по-долу е представена структурата на обществените пътища в област Мехединци, както и гъстотата на пътищата, отчетена по площта на територията.

Таблица 2. Обществени пътища на ниво окръг Мехединци

Обществени пътища на ниво област					
Година на инвентаризация	2009	2010	2011	2012	2013
Европейски и национални	434	435	448	449	449
Областни и общински	1423	1423	1423	1423	1423
Обществени пътища-общо	1857	1858	1871	1872	1872
Гъстота на обществените пътища-общо	37.6	37.7	37.9	37.9	37.9

Секцията за национални пътища Дробета - Турну Северин управлява мрежата от държавни пътища в окръга. Почти 120 км от мрежата е предназначена за международен трафик, като в същата категория - пътища с интензивен трафик - попада и път DN 67 Дробета Турну Северин - Мотру, по който се превозва голям обем от въглища, който се транспортират с



тежкотоварни автомобили. Това налага извършване ремонтни работи в увеличен обем. Най-важните обществени пътища, които преминават през окръг Мехединци и правят връзките с най-важните точки на държавните и европейските пътища са представени в таблицата по-долу.

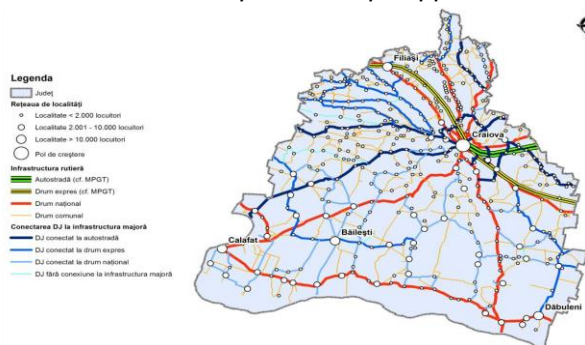
Таблица 3. Най-важни пътища за обществен транспорт, преминаващи през окръг Мехединци

Път	Вид	Сектор	Дължина сектор	Единица	Качество
E70 (DN6)	Европейски	Дробета Турну Северин-Арджинец (река Жиу)	69.5	км	Отлично
DN 56A	Национален главен	Симиан-Салчия	62	км	Отлично
DN 56C	Национален второстепенен	Бурила Маре-Салчия	60.4	км	Посредствен
DJ 562	Окръжен	Обарсия де камп-Дарвар	16	км	-
DJ 562A	Окръжен	Груя-Чороборен	17	км	-
DJ 563	Окръжен	Пунгина-Опришор	16	км	-

1.2.1.2. Окръг Долж

Представяне

Схема 7. Пътна карта на Окръг Долж



През територията на Окръг Долж преминават няколко трасета, които са част от основната и разширената транспортна мрежата на ТЕН-Т. Въпреки това, в момента няма скоростен път (магистрала, скоростен път), които биха могли да осигурят връзка с големите градски центрове в Румъния или в региона, въпреки че е

имало подобни инициативи през последните години. При тези условия, по-голямата част от трафика се поема от националните пътища, някои със статут на европейски път и окръжен път. На територията на окръг Долж към 2014 г. има 473 км държавни пътища, от които 421 км (89%) са модернизирани, а 52 км (11%) са с леки пътни настилки.

Пътна инфраструктура

Най-важните обществени пътища, които пресичат окръг Долж и свързват най-важните точки на държавните и европейските пътища са представени в таблицата по-долу.

Таблица 4. Най-важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Долж

Път	Вид	Сектор	Дължина сектор	Качество
E79 (DN6, DN56)	Европейски	Филиаш - Крайова - Граница RO-BG (Калафат-Видин)	124 км	Отлично
E70 (DN6)	Европейски	Филиаш - Крайова - Диост	89 км	Отлично
E574 (DN65)	Европейски	Крайова-Робанец	23,6 км	Добро
DN56A	Национален главен	Четате - Маглавит	17 км	Отлично
DN55A	Национален второстепенен	Калафат-Бекет	95,7 км	Посредствен



DN54A	Национален второстепенен	Бекет-Дабулен	15,5 км	Посредствен
DN55	Национален главен	Крайова-Бекет	75 км	В ремонт
DJ553	Окръжен	Маглавит-Деса-Калафат	44 км	Отличен (до Пояна Маре)
DJ553A	Окръжен	Калафат-Чуперчени Ной	8,6 км	
DJ561A	Окръжен	Пленица - Чургица	63,1 км	
DJ552	Окръжен	Крайова-Четате	72,7 км	Лош
DJ561D	Окръжен	Пленица - Извоаре - Раст	72,3 км	Добър (Чубега-Раст)
DJ552B	Окръжен	Пленица-Вербица- Калугарей	20 км	
DJ561E	Окръжен	Тунари Веки- Тунари Ной-Байлещ	24,6 км	
DJ552A	Окръжен	Катане-Перишор	27,2 км	
DJ561	Окръжен	Подар-Карна	49,4 км	Добър
DJ561H	Окръжен	Горча-Мачешу де Сус-Мачешу де Жос	14,8 км	
DJ561B	Окръжен	Сегарча-Завал	35,6 км	
DJ542	Окръжен	Амаръщи де Жос - Дабулен	18,5 км	Добър

Кратко описание на най-важните обществени пътища в окръга:

- DN 6 (Е 70, Е 79) Букурещ - Александрия - Каракал - Крайова - Филияш - Дробета/Турну Северин - Карансебеш - Тимишоара - Ченад (границата с Унгария) е в добро състояние, извършваната модернизация е частично завършена и продължава да се ползва само по една лента за посоката на движение, с изключение на участъка Крайова - Филияш. Пътят е част от основната TEN-T мрежа (Букурещ-Крайова) и разширената (Крайова - Филияш) и свързва Крайова с границата с Унгария, Сърбия, България, както и с Букурещ;
- DN 56 (Е 79) Крайова - Калафат е част от основната TEN-T мрежа, използва се по една лента за посока на движение, рехабилитиран със средства от европейските фондове. Пътят обезпечава връзката между община Крайова и югоизточната част на новия мост на Калафат и Балканите;
- DN 56A Дробета Турну Северин - Калафат е част от основната TEN-T мрежа (клон на бившия паневропейски коридор IV), с по една лента за посока на движение, рехабилитиран с държавни средства и е в добро състояние. Този път значително намалява разстоянието, което се преминава от западната част на страната към новия мост на Видин-Калафат и към балканския регион;
- DN 55 Крайова - Бекет осигурява връзката на община Крайова и южните населени места в страната, както и с граничния пункт при Бекет. Пътят има по една лента за посока на движение и е в сравнително добро (приемливо) състояние, като не са извършвани никакви подобрения по него през последните десетилетия;
- DN 55A/DN 54A Калафат - Бекет - Дабулен - Корабия - осигурява връзка между пристанищата на Дунав, които са разположени успоредно на реката и има перспектива за изпълняване на туристическа функция. Пътят е в приемливо състояние, като по него периодично се извършват ремонтни работи и текуща поддръжка;



Окръжните пътища са с обща дължина от 1 097 км, от които 292 км (26,6%) са модернизираны, 627 км (57,2%) имат леки пътни настилки, 162 км са покрити с чакъл (14,8%) и 16 км (1,5%) са на пръст, според данни INS.

Съществува разлика с данните на Окръг Долж, според които 945 км имат асфалтова настилка, 132 км са на чакъл и 16 км са на пръст.

1.2.1.3. Окръг Олт

Представяне

Обществените пътища в окръг Олт са с дължина 10675 км, което представлява 13,1% от пътищата на страната, заемайки шесто място по дължината на държавните пътища - 2117 км, което е 12,8% от държавните пътища и пето място по отношение дължината на окръжни и общински пътища - 8558 км, което е 13,1% от всички окръжни и общински пътища в страната. Гъстотата на обществените пътища в окръга е 36,6 км/100 кв.м, което е над средната гъстотата в страната (34,2 км/ 100 кв.км). След анализиране структурата на окръг Олт от гледна точка на пътната мрежа са идентифицирани следните важни пътища:

- европейски пътища, E70 (DN 6) и E574 (DN 65)
- трасета на главните национални пътища DN 64
- трасета по второстепенните национални пътища DN 54, DN 54A, DN 67B
- 40 трасета на окръжните пътища;
- 143 трасета на общински пътища.

Пътна инфраструктура

Най-важните обществени пътища, които пресичат окръг Олт и които осъществяват връзките между най-важните точки на европейските и държавните пътища са представени в таблицата по-долу.

Таблица 5. Най-важни пътища за обществен транспорт, преминаващи през окръг Олт

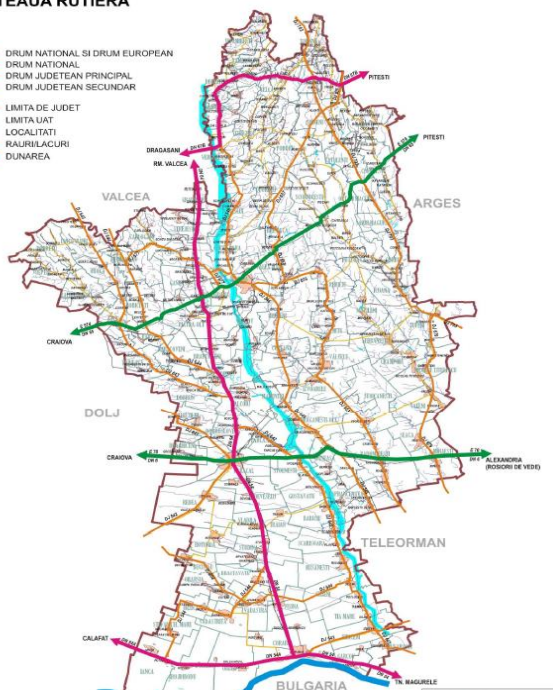
Път	Вид	Сектор	Дължина сектор	Качество
E70 (DN6)	Европейски	Драгичен - Каракал - Михайлещ	52,6 км	Добър (Драгичен - Каракал) Посредствен (Каракал - Михайлещ)
E574 (DN65)	Европейски	Спинен - Балс - Слатина	30,3 км	Добър
DN64	Национален главен	Ганяса-Каракал	35 км	Добър
DN54	Национален второстепенен	Каракал - Корабия - Джуваращ	58,8 км	Посредствен
DN54A	Национален второстепенен	Янка-Корабия	31,3 км	Посредствен
DJ544	Окръжен	Крусову-Потелу	34,8 км	
DJ604	Окръжен	Бучинишу-Чилиен	38,4 км	
DJ543	Окръжен	Корабия -Избичен	14 км	
DJ642	Окръжен	Добрословен - Стоенещ - Джуваращ	60 км	Посредствен (Добрословен - Стоенещ)



Схема 8. Пътни карта на Окръг Олт

RETEAUA RUTIERA

- DRUM NATIONAL SI DRUM EUROPEAN
- DRUM NATIONAL
- DRUM JUDETEAN PRINCIPAL
- DRUM JUDETEAN SECUNDAR
- LIMITA DE JUDET
- LOCALITATI
- RAURILACURI
- DUNAREA



Дължината на обществените пътища в окръг Олт е 2095 км, което представлява 2,57% от всички обществени пътища на Румъния, които са 81693 км. Гъстотата на обществените пътища в окръг Олт е 39,5 км/100 кв.км. От общата дължина на обществените пътища, според статистическите данни, разпределението е следното:

- 301 км - 13,8 % са държавни и европейски пътища;
- 1024 км са окръжни пътища;
- 770 км са общински пътища.

От държавните пътища са модернизирани 265 км (88,04%) и с леки пътни настилки са 36 км (11,96%). Тези пътища са с клас III и

IV и техническото им състояние се счита за добро. Обществените пътища, в по-голямата си част, преминават през населени места, като скоростта на трафика в тези участъци е намалена. Освен това, ширината на пътната платформа не е подходяща, поради наличието на стеснени участъци в габаритите на пътя от границите на частни имоти.

Националният път DN 6 е класифициран като европейски път клас „А“, подходящ за международен трафик, а националният път DN 65 е класифициран като европейски път клас „В“, също подходящ за международен трафик. Националният път DN 65 има дълги участъци, които не са съвместими с изискванията на „Европейско споразумение относно главните международни пътни артерии (AGR)“.

1.2.1.4. Окръг Телеорман

Представяне

Окръг Телеорман се намира в южната част на страната, в централната част на румънската равнина, на пресечната точка между паралел 44oN и меридиан 25oE, като територията е оградена от окръзите Арджеш и Дъмбовица на север, Гюргево -на север и Олт на запад. Южната страна на окръга е ограничен от река Дунав, която е граница на Румъния с България. Съседството с река Дунав представлява едно от предимствата на окръга, потенциален



катализатор за развитие, чрез възможностите за трансгранично сътрудничество с България.

На ниво регион за развитие Южна Мунтения по-голямата част от транспортната инфраструктура е ориентирана в посока север-юг, а окръг Телеорман е свързан с останалата част на страната чрез седем държавни пътя. Окръг Телеорман има голям потенциал да се превърне в инфраструктурна възлова точка на европейско ниво, като част от трансевропейски коридор VII, който все още не се експлоатира в максималния му капацитет и чрез близостта на Коридор IX.

Държавните пътища, които пресичат окръг Телеорман, са разположени преобладаващо в западната, централната и южната част, а северната част има по-развита мрежа от окръжни пътища. Държавните пътища на ниво окръг Телеорман са 390 км, от общо 1 525 км обществени пътища, свързващи главните населени места:

- Е 70 - Букурещ - Александрия - Рошиори де Веде;
- DN51 - Александрия - Зимнича;
- DN51A - Зимнича - Турну Магуреле;
- DN52 - Александрия - Турну Магуреле;
- DN54 - Излаз - Турну Магуреле;
- DN65 A - Балач - Рошиори де Веде- Турну Магуреле;
- DN5C - Петрошан - Зимнича.

Пътна инфраструктура

От държавните пътища, преминаващи през окръг Телеорман, най-често използвани (над 5.000 транспортни средства/ден) са:

- Е 70 Букурещ - Александрия - Рошиори де Веде, като най-използван е участъкът: Гимпац - Драганеш;
- Власка; Драганеш Власка - Александрия; Рошиори де Веде - граница на окръга;
- DN51 Александрия - Зимнича, по участъка Александрия Смърдоаса;
- DN51A Зимнича - Турну Магуреле, по участъка Зимнича- Пятра;
- DN 52 Александрия - Турну Магуреле.

На окръжно ниво, степента на модернизиране на обществените пътища е доста ниска - 56%, като по категории обществени пътища ситуацията е следната: държавните пътища са модернизирани до 89,4%, а окръжните и общински пътища - само 44,8%. Най - важните обществени пътища, които пресичат окръг Телеорман и които правят връзка между най-важните точки от националните и европейските пътища са представени в таблицата по-долу.

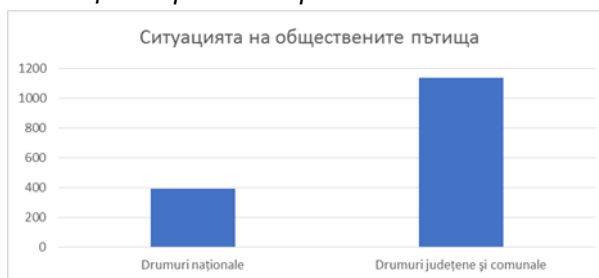


Таблица 6. Най-важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Телеорман

Път	Вид	Сектор	Дължина сектор	Качество
E70 (DN6)	Европейски	Малдаен- Рошиори де Веде- Александрия- Прунару	81,3 км	Отличен до Александрия, след това - добър
DN54	Национален	Ислаз- Турну Магуреле	15,3 км	Посредствен
DN65A	Национален	Рошиор де Веде- Турну Магуреле	41,4 км	Лош (Рошиор- Путунейу), добър (Путунейу- Турну Магуреле)
DN65E	Национален	Троянул- Пятра	39,1 км	Добър
DN51A	Национален	Турну Магуреле- Зимнича	55,2 км	Посредствен
DN51	Национален	Александрия- Зимнича	44,1 км	Посредствен
DN52	Национален	Александрия- Турну Магуреле	52,7 км	Добър(Александрия- Крангу), посредствен (Крангу- Турну Магуреле)
DN5C	Национален	Зимнича- Петрошан	27,5 км	Посредствен
DJ42	Окръжен	Ислаз	8,4 км	
DJ546	Окръжен	Плопи- Славитещ- Турну Магуреле	32,7 км	
DJ653	Окръжен	Путинеу- Крангу	14 км	
DJ504	Окръжен	Александрия- Марзанещ	24,8 км	Отличен (Александрия- чернету), Много лош(Чернету- Марзанещ)
DJ506	Окръжен	Витанещ- Марзанещ-Бужору	40,5 км	

Фигура 1. Състояние на обществените пътища в окръг Телеорман

В същото време, ситуацията на обществените пътища на ниво окръг Телеорман от гледна точка брой километри, е представена на фигурата.



1.2.1.5. Окръг Гюргево

Представяне

Окръг Гюргево разполага със система от обществени пътища, формирана от държавни пътища - 311 128 км, окръжни пътища - 537 543 км, общински пътища - 308 772 км, съответно 34 моста по трасетата на окръжни пътища (с дължина 2 210 м) и 20 моста по трасетата на общински пътища (1 054,81 м).

Пътната инфраструктура на окръга е съставена от:

- DN 5 (E70, E85) Букурещ- Гюргево-митница- България;
- DN 6 Букурещ- Александрия- Крайова- Тимишоара;
- E 81 (A 1) Букурещ- Питещ;
- DN 5B Гюргево- Гимпац;
- DN 61 Гайещ- Гимпац;
- DN 5C Гюргево- Зимнича;
- DN 41 (Гюргево) - Плопшору- Олтеница;



- DN 5 A DN 5 - Адунаци Копачен- Градищя-Миронеш- Хотареле - DN 41 (Гряка).

Близостта до Букурещ осигурява бърз достъп до летищата Отопен и Беняса. Дължината на железопътните линии, които пресичат окръга е 47 км, а електрифицираната част от железопътната линия е с дължина 24 км, като осигурява връзката на Телеорман (Виделе) с Букурещ и с Русе.

Пътна инфраструктура

Най - важните обществени пътища, които пресичат окръг Гюргево и осъществяват връзка между най - важните точки от държавните и европейските пътища са представени в таблицата по- долу.

Таблица 7. Най-важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Гюргево

Път	Вид	Сектор	Дължина сектор	Качество
E70 (DN6)	Европейски	Прунару- Михайлещ	32,3 км	Добър
E85 (DN5)	Европейски	Границата RO-BG (Гюргево- Русе) - Адунаци- Копачен (река Арджеш)	47,7 км	Отличен
DN5C	Национален	Гюргево- Пйетрушу	35 км	Добър
DN5B	Национален	Гимпац- Гюргево	40 км	Посредствен
DN41	Национален	Ploporu - Hotarele	42,1 км	Добър
DN5A	Национален	Adunatii-Copaceni - Hotarele	34 км	Посредствен
DJ504	Окръжен	Гогошар- Ходивойа- Гюргево	34,1 км	Добър
DJ504A	Окръжен	Гогошар- Вийеру- Гюргево	31,8 км	
DJ503	Окръжен	Станещ- Гюргево	9,2 км	
DJ503A	Окръжен	Извоареле- Станещ	15,2 км	
DJ507	Окръжен	Гостину- Гюргево	19 км	
DJ413	Окръжен	Михай Браву- Баняса	11,4 км	
DJ412	Окръжен	Падуря Блаж- Корну	8,1 км	
DJ411	Окръжен	Калугарен- Хотареле	30 км	Посредствен

Според представената по-горе таблица, пътната мрежа и мостовете в окръг Гюргево се нуждаят от модернизация, ремонти и рехабилитация, както следва:

- Окръжни пътища: модернизация - 136,62 км, ремонт и рехабилитация - 133,863 км;
- Общински пътища: модернизация - 130,761 км, ремонт и рехабилитация - 55,686 км;

От общо 846 315 км окръжни и общински пътища, 267 381 км се нуждаят от модернизация, а 189 549 км се нуждаят от ремонти и рехабилитация.

- от 34 моста в окръга, 11 се нуждаят от капиталов ремонт;
- техническото състояние на DN 5A е неподходящо за поемане на транспортни потоци;
- Железопътният мост над река Арджеш е силно аварирал от унищожаване на съоръженията за безопасност при катастрофа през 2008 г.

В Окръг Гюргево към 2012 г. 97% от мрежата от обществени пътища е модернизирана - 302 км, а мрежата от окръжни и общински пътища е модернизирана на 53% от общата дължина (449 км). Окръжните и общинските



пътища имат леки пътни настилки на 131 км, на чакъл са 191 км и на пръст са 76 км.

В окръг Гюргево услуги за обществен транспорт се предоставят само в община Гюргево, а за останалите 6 окръга в региона на Южна Мунтения общественият транспорт е представен от 18 градски системи (UAT).

Към 2011 г. улици на градовете в окръг Гюргево са с обща дължина от 195 км: 132 км в град Гюргево, 52 км в град Михайлещ, 11 км в град Болинтин Вале. В сравнение с 2002 г., уличната мрежа на градовете се е увеличила с 34 км. Стойността на мрежата от градски улици на ниво окръг Гюргево е три пъти по-малка от средната стойност на общата дължина на градските улици в окръзите от регион Южна Мунтения.

1.2.1.6. Окръг Кълъраш

Представяне

Окръг Кълъраш е пресечен по дължината си от автомагистрала Sun Motorway (Autostrada Soarelui) A2, част от европейската TEN-T мрежа, паневропейски коридор IV. Освен това в южната част по цялата дължина на окръга се намира река Дунав - паневропейски транспортен коридор VII. При условията, че на запад окръгът граничи със столицата на страната - Букурещ, а на изток - с окръг Констанца - главен изход на страната към морето и едно от най-развитите морски пристанища в района, съществуват благоприятни възможности за развитие на транспортната мрежа, още повече, че окръгът е съседен на юг с област Силистра, България.

Обществените пътища в края на 2012 г. са общо 1311 км, от които 491 км национални (37,5% от дължината на обществените пътища), 670 км окръжни (51,1% от дължината на обществените пътища) и 150 км общински (11,4% от дължината на обществените пътища).

Пътна инфраструктура

Към 2017 г. структурата на пътищата (европейски/национални/окръжни) в окръг Кълъраш имат следната структура, представена в таблицата по-долу.

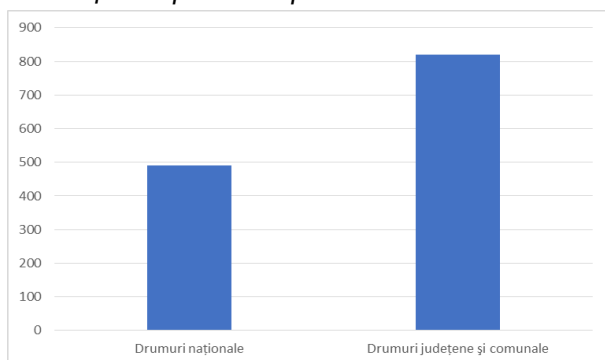
Таблица 8. Най-важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Кълъраш

Път	Вид	Сектор	Дължина сектор	Качество
A2 (E81)	Магистрала	Фундуля- Борча	102 км	Отличен (Фундуля- Дражна), Добър (Дражна- Борча)
DN4	Национален	Фрумушан- Олтеница	47,5 км	Посредствен
DN41	Национален	Касчиоареле- Олтеница	22,6 км	Добър
DN31	Национален	Олтеница - Чаку	60 км	Добър
DN3	Национален	Лехлиу Гара- Кълъраш- Кичу	60,4 км	Отличен
DN21	Национален	Дражна- Кълъраш	34,4 км	Отличен
DN3A	Национален	Лехлиу Гара- Шефан чел Маре	67,8 км	Посредствен
DN3B	Национален	Борча- Кълъраш	45,2 км	Добър



DJ411	Окръжен	Крават- Кирнодж	18 км	Лош
DJ403	Окръжен	Солдану- Манастиря	29,8 км	
DJ310	Окръжен	Чаку- Раду Негру(Кълъраш)	8,2 км	Лош

Фигура 2. Състояние на обществените пътища в окръг Кълъраш



Състоянието на обществените пътища в окръг Кълъраш е преобладаващо добро на ниво национални пътища по цялата дължина от 491 км, а на окръжните пътища е на нива „посредствен“/ „добър“ на дължина от 820 км по съществуващите пътища в окръга.

1.2.1.7. Окръг Констанца

Представяне

Окръг Констанца, поради географското си разположение, представлява зона на кръстопът на международни транспортни линии, свързващи както севера и юга на Европа, така и запада с изтока.

Съществуващата транспортна мрежа осигурява връзката с всички мрежи на съседните страни, както и с тези на Европа и Азия. Окръг Констанца е разположен на бившия паневропейски коридор 4: Берлин - Нюрмберг - Прага - Будапеща - Букурещ - Констанца - Солун - Истанбул. Също така, европейският коридор 9 (Балтийско море, Киев, Кишинеу, Яш, Букурещ) се свързва в Букурещ с европейски коридор 4. Освен това, тази зона е пресечена от европейски коридор 7 - Констанца - канала Дунав - Черно море - Дунав - Майн - Рейн-пристанище Ротердам (Холандия).

Районът е пресечен (от север на юг и от изток на запад) от два европейски пътя: E60, който свързва Букурещ с Констанца и E87, който свързва Констанца с България.

Установените основни проблеми на пътната мрежа са: ниското качество на общинските пътища, недостатъчното осветление и улична маркировка в някои населени места. Също така, един от най - важните проблеми е липсата в някои участъци на инфраструктура, като това се усеща най-силно през летния сезон и има необходимост от модернизирание и разширяване на пътя.

Пътна инфраструктура

Най - важните обществени пътища, които пресичат окръг Констанца и правят връзка между най-важните точки от националните и европейските пътища, са представени в таблицата по-долу.



Таблица 9. Най-важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Констанца

Път	Вид	Сектор	Дължина сектор	Качество
A2 (E81)	Магистрала	Черна Вода-Аджиджеа- Констанца	66,5 км	Отличен
E87 (DN39)	Европейски	Констанца-Вама Веке	46,2 км	Отличен
E675 (DN3B)	Европейски В	Аджиджеа-Негру Вода	54,4 км	Добър
DN3	Национален	Остров-Констанца	145 км	Отличен (Констанца- Липница), Посредствен (Липница- Остров)
DJ391A	Окръжен	Олтина- Вироага	70 км	
DJ391	Окръжен	Топрайсар-Негреш-Негру Вода- Мангалия	101 км	Добър(Негру Вода- Коту Ваи), Посредствен (Коту ваи- Мангалия)
DJ223	Окръжен	Чернавода-Йон Корвин	39 км	
DJ222	Окръжен	Меджидия-Пйетрен	40 км	
DJ307	Окръжен	Делен-Сипотеле	7,1 км	
DJ392	Окръжен	Думбравен-Амзача-Печиняга	45 км	

1.2.2. Състояние на инфраструктурата за автомобилен транспорт в българската част на трансграничния регион

1.2.2.1. Общ преглед на инфраструктурата за автомобилен транспорт

Дължина на републиканската пътна мрежа (РПМ)

Общата дължина на РПМ в българската част на трансграничния регион към 31.12.2016 г. е 5461 км, което представлява 27,4% от РПМ в страната.

Таблица 10. Дължина на РПМ в българската част на трансграничния регион по класове пътища към 31.12.2016 г.(км)

Области	Пътища - общо	Автома- гистрала	Първо-класни	Второ-класни	Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли
Общо за страната	19902	740	2983	4028	12151
Българска част на трансграничен регион Румъния - България	5461	0	703	1376	3382
Видин	615	-	74	91	450
Враца	651	-	65	231	355
Монтана	623	-	64	164	395
Плевен	794	-	97	205	492
Велико Търново	937	-	153	141	643
Русе	512	-	110	155	247
Силистра	506	-	57	147	302
Добрич	823	-	83	242	498

В обхвата на българската част на трансграничния регион Румъния - България няма изградена магистрала.



Развитието на РПМ в българската част на трансграничния регион за периода 2011 - 2016 г. е в посока на нарастване на общата дължина. За изследвания период общата дължина на РПМ се е увеличила от 5426 км на 5461 км или общо едва с 35 км.

За периода 2011 - 2016 г. първокласните пътища са се увеличили с едва с 19 км. Незначителна е промяната в дължината на второкласните пътища с 2 км, третокласните пътища с едва 14 км. Разпределението на пътищата от РПМ за 2016 г. по области се различава по класове пътища. Средната за страната по области дължина на РПМ е 735 км. С дължина на пътната мрежа над средната от областите, попадащи в трансграничния регион са Плевен (794 км), Добрич (823 км) и Велико Търново (937). С дължина на пътната мрежа под средната са останалите области.

Развитие на РПМ няма в областите Русе и Силистра, а в област Велико Търново има известно намаляване на дължината на пътищата от РПМ. В областите Враца дължината на първокласните пътища е увеличена с общо 14 км. Измененията в дължината на второкласните пътища по области са незначителни.

Предвид географското положение на страната и обстоятелството, че през българската част на територията на трансграничния регион Румъния - България преминават направленията на общоевропейските транспортни коридори, формиращи основната ТЕН-Т мрежа: №7 „Рейнско-Дунавски“ - вътрешноводен път р. Дунав и №4 „Ориент/Източно-Средиземноморски“, малкият дял на автомагистралите и пътища с четири ленти може да се определи като съществен недостатък на републиканската пътна мрежа в региона.

Гъстота на пътната мрежа

Гъстотата на пътната мрежа отчита степента на развитие на пътната инфраструктура и нейната достъпност. Гъстотата на пътищата от висок клас е най-ниска между районите от ниво 2.

Таблица 11. Гъстота на РПМ по области в българската част на трансграничния регион към 31.12.2014 г.⁸

област	Обща гъстота на РПМ км/100 кв.км
Видин	20.28
Враца	17.79
Монтана	16.64
Плевен	17.06
Велико Търново	20.10
Русе	18.26
Силистра	17.78
Добрич	17.54

⁸ <http://www.regionalprofiles.bg/bg/research-2016/>



Дължината на РПМ на 1000 жители /души население е показател, който е в правопрпорционална зависимост от дължината на пътищата от РПМ и в обратно пропорционална зависимост от населението. Средно за страната по показател „дължината на пътищата от РПМ на 1000 души население по области“ се е увеличил от 2,54 км/1000 души на 2,78 км/1000 души население. С най-голяма дължина (км) от мрежата на 1000 души население е област Видин (6,74). В област Видин е най-голямо и нарастването на този показател.

Състояние на настилките

Видът на пътната настилка е един от факторите, определящ качеството на пътищата. През 2016 г. дължината на пътищата с настилка в българската част на трансграничния регион Румъния - България е 5434 км, което е 99,5% от общата дължина на РПМ в региона. Основната част от РПМ (5380 км или 98,52%) от пътищата са с асфалтова настилка. Общата дължина на пътищата с друг вид настилка (паважна и трошено-каменна) е 54 км, с относителен дял 0,98%. Пътищата без настилка са 27 км или 0,5% от общата дължина на РПМ.

Таблица 12. Републиканска пътна мрежа в българската част на трансграничния регион според вида на настилката към 31.12.2016 (км)⁹

Области	Пътища	Пътища с настилка					Пътища без настилка
		Пътища общо с настилка	Асфалтова	Паважна	Трошено-каменна	Баластрена	
Общо за страната	19902	19649	19448	46	131	24	253
Българска част на трансграничен регион Румъния - България	5461	5434	5380	20	34	0	27
Видин	615	615	600	-	15	-	-
Враца	651	644	625	5	14	-	7
Монтана	623	623	612	11	-	-	-
Плевен	794	794	793	1	-	-	-
Велико Търново	937	932	931	1	-	-	5
Русе	512	497	495	2	-	-	15
Силистра	506	506	501	-	5	-	-
Добрич	823	823	823	-	-	-	-

В областите Видин, Монтана, Плевен, Силистра, Добрич 100% от РПМ е с настилка. Средно за страната пътищата с асфалтова настилка са 97,64% от пътищата от РПМ. В област Добрич 100% от пътищата от РПМ са с асфалтова настилка. Пътища с паважна настилка има в областите Враца, Монтана, Плевен, Велико Търново и Русе, като с най-голям относителен дял те са в област Монтана (1,77%).

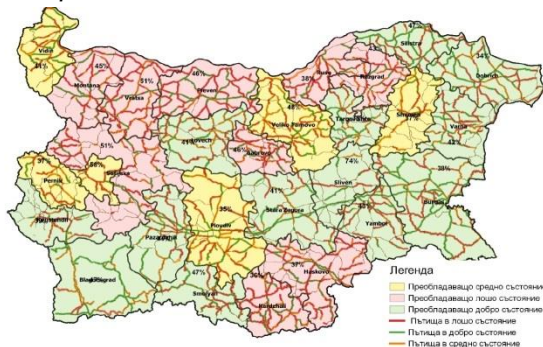
Пътища с трошено-каменна настилка има в област Силистра, Враца, и Видин. С най-голям относителен дял на пътищата с трошено-каменна настилка (над 2%) са областите Видин и Враца. Пътища без настилка има в областите

⁹ НСИ, Републиканска пътна мрежа според вида на настилката към 31.12.2016



Русе, Враца, Велико Търново. Най-значителен е техният дял от РМП в област Русе, където 2,9% са пътища без настилка.

Схема 9. Състояние на пътищата по области в България¹⁰



Състоянието на пътищата по области значително се различава. Областите с преобладаващо добро състояние на пътищата са Добрич и Силистра. Областите с преобладаващ дял на пътищата в средно състояние са Велико Търново и Видин. Областите с преобладаващ дял на пътищата в лошо състояние са Монтана, Враца, Плевен и Русе.

Състояние на пътните съоръжения

Пътните съоръжения са важна и неделима част от пътната инфраструктура, като стойността на мостовите съоръжения е пъти по-висока от тази на настилките.

През февруари 2017 г. е извършена спешна проверка и оценка за установяване на състоянието на тунелите по републиканските пътища от АПИ.¹¹ По данни от доклада относно състоянието на тунелите по РПМ в рамките на българската част на трансграничния регион е констатирано, че попадат 6 рискови тунела по републиканските пътища с обща дължина от 538 м, като всички са извън трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България.

Таблица 13. Списък на опасните тунели по републиканските пътища в обхвата на трансграничния регион Румъния - България

№	О П У	ПЪТ №	Начален километър	Дължина на едната тръба /м/	Брой тръби	Състояние на тунела към 14.02.2017 г.	Оценка на риска	Мероприятия за подобряване на експлоатационното състояние на тунелите
1	ВЕЛИКО ТЪРНОВО	I-5	103+524	178	1	Установени дефекти по конструкция - напукана облицовка или напълно липсва (падащи парчета); течове по сводове, стени и fugи; корозирали отводнителни улеи; липсва осветление, захранващи ел. табла.	МНОГО ВИСОК РИСК	Разработване на проект за ремонт на тунела. Постоянно наблюдение и обрушване на нестабилни части от облицовката и ледени висулки. Въвеждане ограничения за скоростта и изпреварването в тунела и подходите.
2	ВЕЛИКО ТЪРНОВО	I-5	103+814	141	1	Установени дефекти по конструкция - напукана облицовка или напълно липсва (падащи парчета); течове по сводове, стени и fugи; корозирали	МНОГО ВИСОК РИСК	Разработване на проект за ремонт на тунела. Постоянно наблюдение и обрушване на нестабилни части от облицовката и ледени висулки. Въвеждане ограничения за

¹⁰ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

¹¹ Доклад относно състояние на тунелите по РПМ, АПИ, 2017 г.

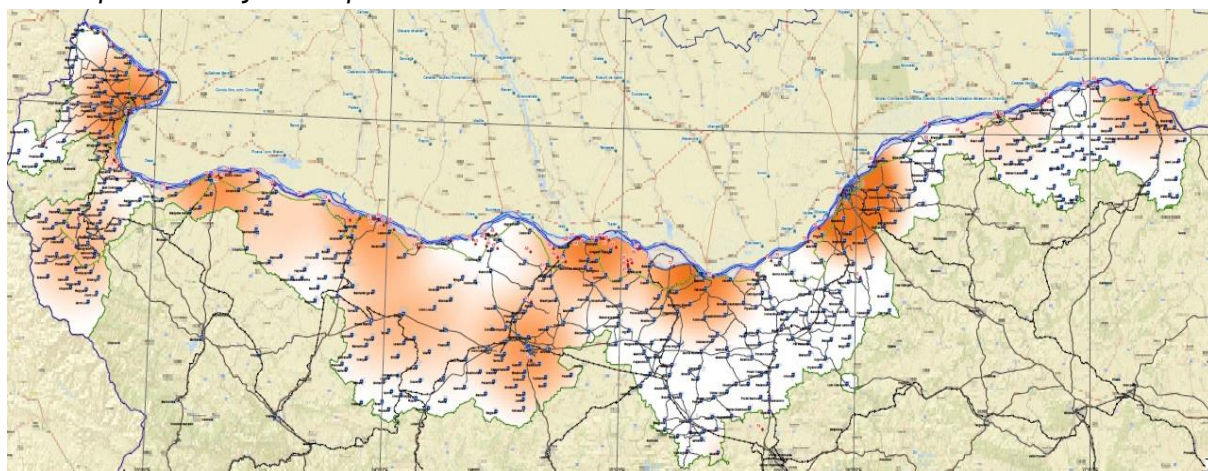


						отводнителни улеи; липсва осветление, захранващи ел. табла.		скоростта и изпреварването в тунела и подходите.
3	ВРАЦА	II-16	5+580	12	1	Пробив на хидроизолацията, наличие на издуване на торкрет бетона на местата с течове и начало на образуване на ледени висулки по дължина на свода. Последен пемонт - 2016г.	СЪЩЕСТВЕН РИСК	Постоянно наблюдение и отстраняване на ледени висулки и нестабилни части от облицовката. Гаранционно отстраняване на констатираните повреди.
4	ВРАЦА	II-16	6+125	51	1	Наличие на ледени висулки на вход тунел, пробив на хидроизолацията в свода, мокри петна, начало на образуване висулки. Последен ремонт - 2016г.	СЪЩЕСТВЕН РИСК	Постоянно наблюдение и отстраняване на ледени висулки и нестабилни части от облицовката. Гаранционно отстраняване на констатираните повреди.
5	ВРАЦА	II-16	7+480	88	1	Скалата в която е изсечен тунела на вход и изход е напукана. По цялото сечение на свода в тунела се наблюдават 6 пукнатини в бетона, теч на вода на няколко места и мокри петна по дължина на свода.	СЪЩЕСТВЕН РИСК	Постоянно наблюдение и отстраняване на ледени висулки и нестабилни скални късове. Гаранционно отстраняване на констатираните повреди.
6	ВРАЦА	II-16	7+830	68	1	Наличие на 4 пукнатини по цялото напречно сечение и влага.	СЪЩЕСТВЕН РИСК	Постоянно наблюдение и отстраняване на ледени висулки и нестабилни части от облицовката. Гаранционно отстраняване на констатираните повреди.

Автогари и спирки

Наличието и разположението на автогари и спирки определя достъпността на населението до обществен пътен транспорт. Сравнително добро е обезпечаването с автогари и спирки, но голяма част от тях са силно амортизирани. С най-малък брой спирки на 10 км от РПМ в цялата страна е област Видин (0,41 спирки/10 км).

Схема 10. Инфраструктурна обезпеченост на българската част на трансграничния регион с автогари и автобусни спирки





Реализирани инвестиционни проекти в републиканската пътна мрежа

През програмния период 2007 - 2013 г. по ОП за трансгранично сътрудничество Румъния - България в рамките на приоритетната ос 1: Достъпност - Подобрена мобилност и достъп до транспортна, информационна и комуникационна инфраструктура в трансграничния регион, са изпълнени общи румънско-български проекти, с цел подобряване на достъпността и мобилността за осигуряване на сближаването на икономиките и на общностите в региона.

Схема 11. Проекти изпълнени от АПИ по ТГС
България-Румъния¹²



Агенция „Пътна инфраструктура“ (България), съвместно с румънски партньори изпълни три проектни предложения по Приоритетна ос 1: Достъпност на Програмата с. Всеки проект от програмата включва един обект на територията на България и един обект на територията на Румъния.

Реализирани проекти за реконструкция и рехабилитация на второкласни и третокласни пътища в българската част на трансграничния регион Румъния - България, финансирани по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007 - 2013 г., схема BG161PO001/2.1-01/2007 „Подкрепа за реконструкция и рехабилитация на второкласни и третокласни пътища“ с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“.

Едни от най-сериозните инвестиционни проекти в пътната инфраструктура са реализирани с финансиране по Оперативна програма „Транспорт 2007 - 2013 г. с бенефициент е Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ): Проект „Обходен път на гр. Враца - Път I-1 (E79)“; Проект „Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (E79)“ и „Подготовка на проект „(E 79) Видин-Монтана“.

В българската част на трансграничния регион Румъния - България са реализирани и проекти, финансирани по Програмата „Държавни инвестиционни заеми“, управлявана от Агенция „Пътна инфраструктура“.

1.2.2.2. Състояние на общинската пътна мрежа в българската част на трансграничния регион

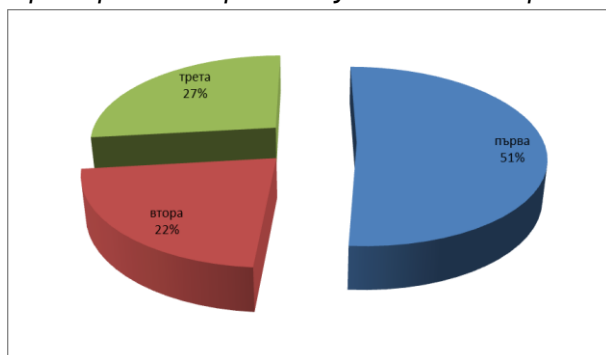
В рамките на трансграничния регион общата дължина на местните общински пътища към 2016 г. е 4619,00 км, обособени по категории, както

¹² <http://www.api.bg/index.php/bg/>



следва: I категория - 2 364,7 км; II категория - 1015,5 км; III категория - 1238,8 км. Развитието на трансграничния регион се определя в голяма степен от изградеността на транспортната инфраструктура, която е с по-ниска степен на развитие в сравнение с южната част на България.

Фигура 3. Общинска пътна мрежа по категории в българската част на трансграничния регион Румъния - България



Основната част от общинските пътища са с трайна асфалтова настилка, но в повечето случаи по нея са извършвани само текущи ремонти. Асфалтовите покрития са износени поради доста честото използване на пътищата от тежки селскостопански машини. Показателен е фактът, че през периода субсидиите от държавния бюджет за изграждане и основен

ремонт на общинската пътна мрежа ежегодно нарастват, но не се увеличават значително и стигат само за частично изкърпване и преасфалтиране на малки участъци.

Общините имат нужда от допълнително финансиране и помощ от държавата за цялостно решаване на проблемите, свързани с преасфалтиране на определени участъци, поставяне на нова вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка, пътни знаци и указателни табели, ремонт на пътните съоръжения.

Като цяло констатацията за състоянието на общинската пътна мрежа е, че тя е в лошо състояние. А влошаване на състоянието на общинските пътища би имало отрицателен ефект върху експлоатационната ефективност на цялата пътна мрежа. По-ниските класове пътища, свързващи по-малки населени места, имат социално значение и спомагат за икономическо развитие, като намаляват миграцията към големите градове и по този начин намаляват нуждите от изграждане на скъпа инфраструктура, а също така намаляват и задръстванията, емисиите на парникови газове и отрицателния ефект от климатичните промени.

Общините от трансграничния регион участваха активно за реализиране на проекти, свързани с подобряване на транспортната инфраструктура. Недостигът на средства за съфинансиране от страна на общините, особено на малките, чиито инвестиции надхвърляха рамките на собствените им бюджети, се оказва основния проблем при изпълнението на значими транспортни проекти, които имат пряк принос върху икономическото и социално развитие на региона. Реализирани са редица проекти, финансирани по Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013 г., Оперативна



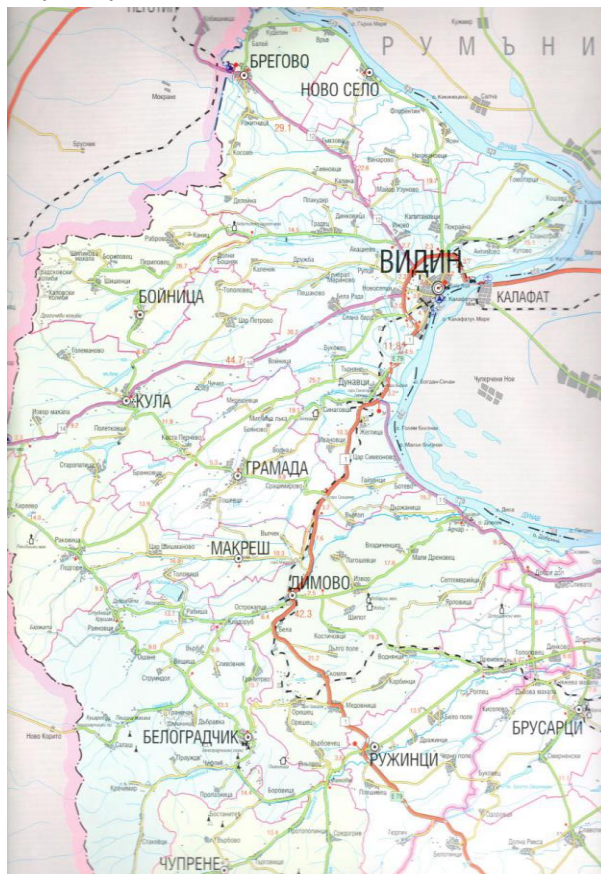
програма „Регионално развитие“ 2007 - 2013 г. и проекти по Програмата за развитие на селските райони 2007 - 2013 г.

1.2.2.3. Област Видин

Област Видин

Представяне

Схема 12. Транспортна инфраструктура на територията на област Видин



Област Видин се намира на 200 км от столицата на България - град София. Географското положение на Област Видин в най-северозападната част на Република България, разположението ѝ на две държавни граници - с Република Румъния и Република Сърбия, и границата на североизток с р. Дунав, отреждат значимо място в националната и европейска транспортна мрежа. Транспортната система в Област Видин е представена от сравнително добре развита пътна мрежа, воден, железопътен транспорт, и потенциална възможност за развитие на въздушен транспорт. Това предоставя изключително добри възможности за развитието на интермодален транспорт и утвърждаването на областта като транспортен и логистичен център.

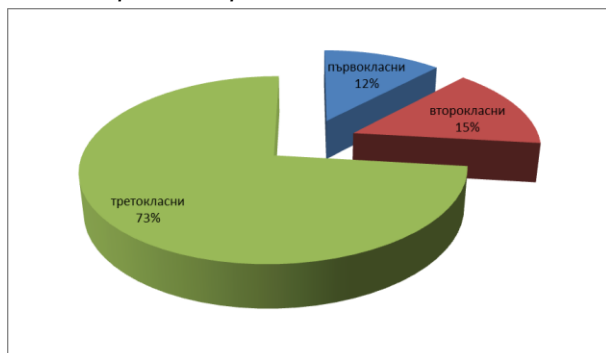
През областта преминават два трансевропейски коридора - № 4 Дрезден/Нюрнберг-Прага-Виена/Братислава-Будапеща-Крайова(Румъния)-Видин-София-Солун/Пловдив - Истанбул и № 7 р. Дунав (Рейн-Майн-Дунав), но независимо от това се отчита, че развитието е едностранчиво - изключително по отношение на международния автомобилен трафик.

Дунав Мост при Видин-Калафат има ключово значение за бъдещото развитие на Пан-европейски транспортен коридор 4 и за цялата Югоизточна транспортна ос на Европа и на Транс-европейската транспортна мрежа с възможностите, които ще се открият за комбиниран транспорт и за прехвърляне на определени обеми трафик от шосе на железница.

Област Видин е свързана посредством автомобилен и шосеен транспорт с всички населени места в страната и граничните пунктове.



Фигура 4. Област Видин, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Пътната мрежа на територията на област Видин, към края на 2016 г. е 615 км републикански пътища. Пътищата от републиканската пътна мрежа са I-ви, II-ри и III-ти клас.¹³ Пътищата първи клас са с обща дължина 74 км, а това са едва 12% от РМП в областта, второкласните пътища са с обща дължина 91 км (15% от РМП в областта). Най- голям дял заемат третокласните пътища - 73% или 450 км.

Таблица 14. Област Видин пътища от РМП, според вида на пътя по години

Област Видин пътища от РМП, според вида на пътя	По години (в км)					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	74	74	74	74	74	74
Второкласни	91	91	91	91	91	91
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	446	446	446	450	450	450
Пътища - общо	611	611	611	615	615	615

Пътна инфраструктура

В област Видин се намират 10,5% от първокласните пътища в трансграничния регион или 2,5 % от първокласните пътища в страната. По този показател областта се нарежда на последните места сред областните градове в страната. Приоритетно те имат разпределителна функция в транспортната система на област Видин и уплътняват първокласната пътна мрежа, осигурявайки оптимални маршрути за транзитно движение към отделните части на областта. Пътищата втори клас в област Видин представляват 6,6% от второкласните пътища в българската част на трансграничния регион или 2,3 % от второкласните пътища в страната, което нарежда областта на последните места сред областните градове в България.

Третокласната пътна мрежа е сравнително плътна и тя формира 13,3% от третокласните пътища в българската част на трансграничния регион или 3,7 % от третокласните пътища в страната. Област Видин като цяло се характеризира с една от най-плътните мрежи от третокласни пътища в България. Определяща роля за транспортното обслужване и осигуряването на достъп до населените места в област Видин имат пътищата втори и трети клас. Това налага необходимостта от цялостно подобряване на експлоатационното им състояние и параметри.

Гъстотата на пътната мрежа в областта е 201,6 км на 1000 кв.км. От 2005 година до момента няма съществена промяна в състоянието на пътната мрежа.

¹³ Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Видин



Таблица 15. Важни пътища в област Видин

Път	Вид	Сектор	Дължина сектор (км)
I-1 /E79/	Първокласен	Граница Румъния-ферибот Видин-о.п.Видин-Димово-Ружинци-граница Монтана	73,5
II-11	Второкласен	/о.п.Видин-Димово/-Симеоново-Ботево-Арчар- граница Монтана	23,2
II-12	Второкласен	о.п.Видин-Иново-Брегово-граница Сърбия	26,0
II-14	Второкласен	о.п.Видин-Кула-Връшка чука-граница Сърбия	41,8
III-102	Третокласен	/Димово-Ружинци/-Бела-Белоградчик- Средогрив-Долни Лом-граница Монтана	43,4
III-112	Третокласен	Арчар-Лом/-Добри Дол-Дреновец-Дъбова махала-граница Монтана	10,5
III-114	Третокласен	Лом- Сталийска махала- Дондуково-Дреновец-Ружинци-Чупрене- местн. „Бялата вода“	50,5
III-121	Третокласен	Иново- Градец- Периловец-Шишенци- Бойница- Кула	50,3
III-122	Третокласен	Брегово- Ново село- Капитановци- о.п.Видин	38,1
III-141	Третокласен	Кула- Грамада - Срацимир- /о.п.Видин-Димово/	27,9
III-1102	Третокласен	Арчар-Мали Дреновец-Извор- Димово-Острокапци-Кладоруб-Салаш- РБългария	50,1
III-1104	Третокласен	Кладоруб- Рабиша- Раяновци	13,2
III-1142	Третокласен	Дреновец-Воднянци-Костичовци- /Извор-Димово/	19,2
III-1221	Третокласен	о.п.Видин-Покрайна-Антимово-Кошава	16,0
III-1401	Третокласен	/Кула-Връшка чука/-Киряево- Раковица-Подгоре-Раяновци-Ошане- Вещица- Белоградчик	44,5
III-1403	Третокласен	Подгоре-Шишманово-Макреш-гара Макреш-/о.п.Видин-Димово/	22,1
III-1411	Третокласен	/Кула-Грамада/-Буковец- Слана бара- о.п.Видин	26,7
III-1412	Третокласен	/Кула-Грамада/-Раковица	14,3
III-1413	Третокласен	Грамада-п.к.Бояново-Синаговци-Дунавци-/о.п.Видин-Димово/	8,2

Има застъпване на път III-102 (/Димово-Ружинци/-Бела-Белоградчик-Средогрив-Долни Лом-граница Монтана) с път III-114 (Лом- Сталийска махала-Дондуково-Дреновец-Ружинци-Чупрене- местн. „Бялата вода“) - 1,6 км. **Общо пътни връзки - 3,5 км.**

По видове настилки пътната мрежа в областта е асфалтова, паважна и трошено-каменна. Асфалтовите пътища са с обща дължина 600 км и с трошено-каменна настилка са 15 км. В добро състояние са близо 30%; в средно състояние са 45% и в лошо състояние са 25% от пътната мрежа на областта. Видно от посочените цифри една четвърт от пътищата в областта се нуждаят от подобрения, реконструкция и ремонт.

Основен проблем за пътната мрежа остава недоизградената инфраструктура и липсата на средства за поддържане и текущи ремонти на съществуващата пътна мрежа. Необходими са значителни подобрения, реконструкция и ремонт. В лошо състояние е и четвъртокласната пътна мрежа в областта, която обхваща около 45% от общата дължина на пътната мрежа. Като цяло гъстотата на изградената пътна мрежа в област Видин е сравнително висока, но качеството на повечето пътища е незадоволително. Голям е делът на IV-класните пътища, които са в лошо състояние. От 1999г. стопинисването на IV-то класната пътна мрежа е възложено изцяло на общините. Причина за

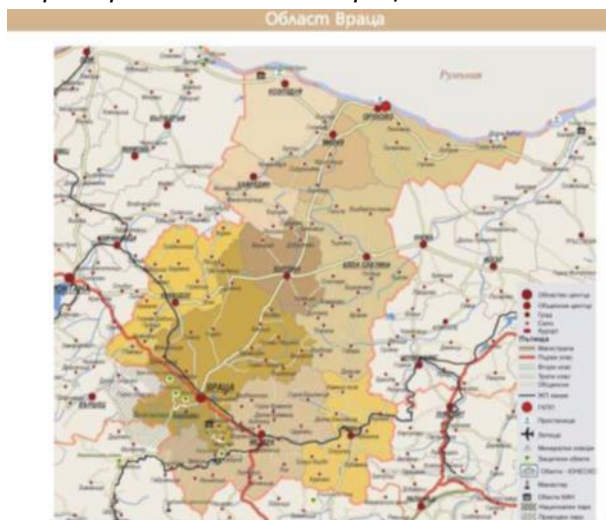


лошото ѝ състояние е липсата на средства в общинските бюджети, особено в по-малките общини, и високите разходи за ремонт и ново строителство.

1.2.2.4. Област Враца

Представяне

Схема 13. Транспортна инфраструктура на територията на област Враца¹⁴



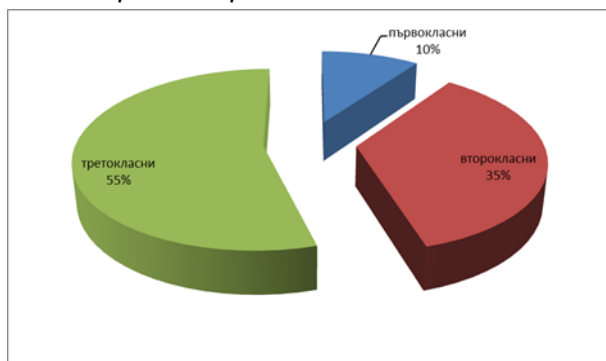
От първостепенно вътрешно и международно значение за област Враца са преминаващите през територията ѝ важни железопътни и шосейни коридори с национално и международно значение. Международен транзитен път Е 79 - част от европейски транспортен коридор 4 Дрезден/ Нюрнберг - Прага - Виена/ Братислава - Будапеща - Крайова / Констанца - Видин - Враца - Мездра - София - Солун/ Пловдив - Истанбул, преминава през област Враца от границата със София област до границата с област Монтана.

Таблица 16. Важни пътища в област Враца

Път	Вид	Сектор
I-1 /Е79/	Първокласен	Граница Монтана - Враца --граница София област
II-15	Второкласен	Враца-Оряхово, който свързва областния център с град Оряхово и намиращия се там Фериботен комплекс „Оряхово - Бекет”
II-13	Второкласен	осигурява връзката на област Плевен с международен път Е 79, в посока град Видин. Пътят свързва градовете Бяла Слатина и Криводол и намиращите се в тази отсечка села
II-11	Второкласен	разположен е покрай река Дунав и осигурява връзка на крайречните градове Оряхово, Мизия и Козлодуй, с областите Монтана и Плевен

Пътна инфраструктура

Фигура 5. Област Враца, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Общата дължина на първокласните пътища е 65 км, което представлява 9% от първокласната пътна мрежа в трансграничния регион и 2% от тази в страната, като единственият първокласен път е участък от международен път Е-79). Второкласните и третокласните пътища основно осигуряват транспортната обезпеченост на.

¹⁴ Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Враца



населението от областта. Второкласните пътища са 231 км, което е 9% от българската част на трансграничния регион или 2% от тези в страната. Най-голям дял има третокласните пътища, които формират 55% от пътна мрежа в областта, но относителният им дял в трансграничния регион е 10% или 2.9% от тези в страната. Четвъртокласните пътища са 640 км. Въпреки че гъстотата на пътната мрежа е близка до тази за страната 17,8 км на 100 кв.км, делът на първокласните пътища.

Таблица 17. Област Враца пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Враца пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	59	59	59	65	65	65
Второкласни	231	231	231	231	231	231
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	347	347	347	348	348	355
Пътища - общо	637	637	637	644	644	651

Част от републиканската пътна мрежа на територията на област Враца и общинската пътна мрежа е в незадоволително състояние. Качеството на пътната настилка продължава да се влошава, като през 2015 г. в добро състояние са само 15% от тях, което е и най-ниският дял в цялата страна. Пътната мрежа в Област Враца е изцяло изградена, приблизително 96% от пътищата са с асфалтово покритие (625 км).

1.2.2.5. Област Монтана

Представяне

Схема 14. Транспортна инфраструктура на територията на област Монтана¹⁵



Област Монтана има добро разположение по отношение пространствената организация на националната транспортна система - територията ѝ се обслужва от два Трансевропейски транспортни коридора (ЕТК)- № 4 и № 7.

Въпреки доброто ситуиране на областта по отношение на трансевропейските транспортни направления, изградеността на пътната мрежа е недостатъчна - липсват изградени автомагистрала и високоскоростни пътища. Областта се обслужва от един първокласен път I-1 „граница Румъния - ферибот Видин - Димово - Монтана - Враца - Мездра -

¹⁵ Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Монтана



София - Благоевград- Симитли - Кулата - граница Гърция“. Пътят е включен в Европейското споразумение за главните международни пътни артерии (AGR) като **E79** и формира ЕТК №4.

Транспортното обслужване на областта се допълва от няколко пътища с регионално значение, провеждащи транспортните потоци със съседните области и важни направления за връзките между общините в рамките на областта:

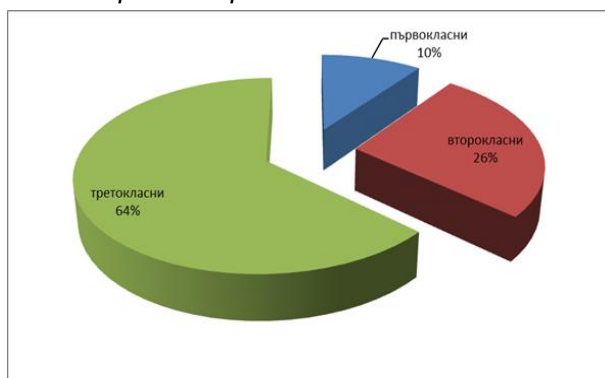
- второкласният път II-81 **Лом-Монтана-София** е вторият по значимост след първокласния E-79, свързвайки областния град Монтана с Пристанище Лом и столицата София и вътрешността на страната като алтернативна връзка на ЕТК №4 през прохода Петрохан;
- второкласният път II-11 **Видин-Димово-Лом-Оряхово** обслужва основно община Лом и община Вълчедръм от северната територия на областта като част от Дунавския крайбрежен път;
- второкласният път II-13 **Монтана-Борован-Кнежа-Плевен** осигурява връзките със съседната област Враца и Плевен.

Таблица 18. Важни пътища в област Монтана

Път	Вид	Сектор
I-1 /E79/	Първокласен	Граница Димово - Монтана --граница Враца
II-81	Второкласен	Лом-Монтана-София
II-11	Второкласен	Видин-Димово-Лом-Оряхово
II-13	Второкласен	Монтана-Борован-Кнежа-Плевен

Пътна инфраструктура

Фигура 6. Област Монтана, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Общата дължина на Републиканската пътна мрежа (РПМ) на територията на област Монтана към 31.12.2016 г. е 623 км, като от тях 64 км са I клас, 164 км - II клас, 395 км - III клас и пътни връзки при кръстовища и възли. РПМ на област Монтана формира 11.4 % от мрежата в обхвата на българската част на трансграничния регион Румъния - България.

Област Монтана се характеризират с по-ниска степен на изграденост на пътната инфраструктура от висок клас, което възпрепятства добрия транспортен достъп до отделни периферни територии. Относителният дял на първокласните пътища на област Монтана в рамките на българската част на трансграничния регион е 9% и е почти два пъти по-нисък от средния за страната. В област Монтана се намират 9% от първокласните пътища в трансграничния регион.



Транспортното обслужване на област Монтана преобладаващо се базира на второкласни и третокласни пътища, чиито параметри за провеждане на пътен трафик са по-ниски в сравнение с пътищата от висок клас. Пътищата втори клас в област Монтана представляват 12% от второкласните пътища в българската част на трансграничния регион или 4 % от второкласните пътища в страната, което нарежда областта на последните места сред областните градове в България. Третокласната пътна мрежа е сравнително плътна и тя формира 11,7% от третокласните пътища в българската част на трансграничния регион или 3,3 % от третокласните пътища в страната. Определяща роля за осигуряването на достъп между населените места в областта имат пътищата втори и трети клас, което определя необходимостта от цялостно подобряване на експлоатационното им състояние и параметрите на регионалната пътна мрежа на територията на областта и особено на тези, които осигуряват достъп до места от висок обществен интерес.

Гъстотата на пътищата от висок клас в област Монтана е повече от два пъти по-ниска от средната за страната (0.033). От 2005 година до момента няма съществена промяна в състоянието на пътната мрежа.

Таблица 19. Област Монтана пътища от РПМ, според вида на пътя по години

	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	52	52	52	52	52	64
Второкласни	162	162	162	162	162	164
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	391	391	391	391	391	395
Пътища - общо	605	605	605	605	605	623

Общото състояние на пътната мрежа е незадоволително и не отговаря на съвременните изисквания. През 2015 г. в добро състояние се намират 31,4% от пътната настилка в областта, която стойност, макар да е най-високата за последните шест години, е по-ниска от показателя за страната (40,7%). От пътищата в лошо състояние най- голям дял се пада на третокласните пътища. Основната причина за това състояние се дължи на значителното съкращаване на средствата за поддържане и ремонт на пътищата. Освен това и редица други фактори ускоряват процесите на деградация на пътищата от основната пътна мрежа - нарастване на осовото натоварване на съвременните товарни автомобили, увеличаване трафика на автомобилите и т.н.

Бъдещото икономическо развитие на областта има предимството да разчита на развитието на **TEN-T** (международният път Е-79), който пресича областта и свързва Западна и Централна Европа с Гърция. С голяма важност е и второкласен път II- 81 Лом-Монтана-Берковица-София през прохода Петрохан, който свързва Пристанище Лом с международния път Е-79. Изграждането на тунел под прохода „Петрохан“ с дължина около 9 км, който ще осигурява най-

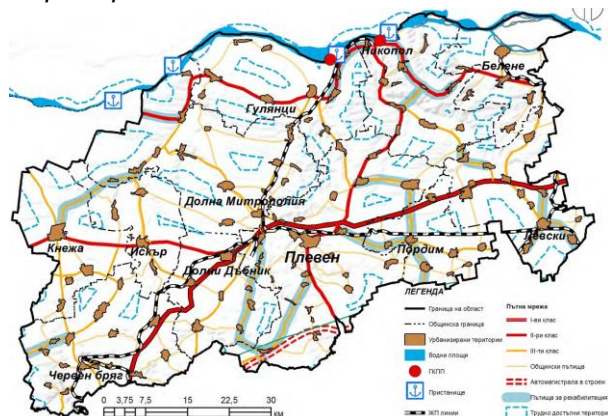


кратка връзка с южната част на страната, би подобрило още повече транспортното обслужване на областта и допринесло за икономическото оживяване на целия район.

1.2.2.6. Област Плевен

Представяне

Схема 15. Транспортна инфраструктура на територията на област Плевен¹⁶



През територията на Област Плевен преминава ОЕТК № 7 - р.Дунав с дължина на българската територия 470 км. Река Дунав е и единственият вътрешен воден път в страната. Преминава и първокласен път Е-83 „София-Плевен-Бяла-Русе“, който е от голямо значение за интегрирането на района в националната и европейска пътна мрежа. Изграждането на крайдунавския крайбрежен път от Видин до

Силистра, ще спомогне за усвояване потенциала на периферните крайбрежни територии и балансиране на системата от населени места в област Плевен, както и за укрепване на селищата и интегрирането на общините по Дунавското крайбрежие. Изграждането на АМ „Хемус“ и подобряването на транспортните връзки „Никопол-Плевен-Ловеч“ и „Плевен-Кнежа-Оряхово“ към Дунавските пристанища ще допринесе за по-ефективно използване на местните ресурси за развитие на областта.

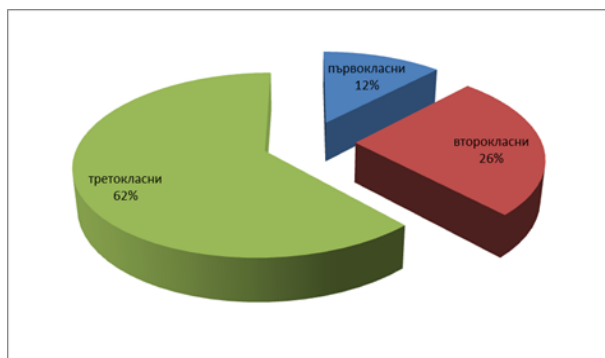
Таблица 20. Важни пътища в област Плевен

Път	Вид	Сектор
I-3 (Е-83)	Първокласен	Русе - Бяла - Плевен - София, който е основна пътна артерия за Област Плевен
II-52	Второкласен	Никопол-Свищов-Бяла /Русе-В.Търново/ обслужва северните, крайбрежни територии на Област Плевен и е част от Дунавския панорамен път.
II-11	Второкласен	Никопол-Видин
II-34	Второкласен	Никопол-Плевен е връзката на областния град Плевен с пристанище Никопол, като е вторият основен път, обслужващ Област Плевен.
II-35	Второкласен	Плевен -Ловеч свързва областния център гр. Плевен със съседния областен център гр. Ловеч
II-13	Второкласен	Монтана -Д.Дъбник/ свързва областта със съседните области Враца и Монтана

Пътна инфраструктура

Фигура 7. Област Плевен, републиканска Общата дължина на републиканската пътна мрежа според класа на пътя

¹⁶ Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Плевен



пътна мрежа в Област Плевен е 794 км, като 97 км от тях са пътища I-ви клас, 205 км са пътища II-ри клас, а останалите 492 км - пътища III-ти клас. Първокласните пътища в област Плевен имат относителен дял от 13.8% в българската част на трансграничния регион или 3,25% от националните.

И в Плевен третокласните пътища имат най-голям дял - 62% от РПМ в областта, като техният относителен дял на ниво трансграничен регион е 14.5%.

Таблица 21. Област Плевен пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Плевен пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	96	96	96	97	97	97
Второкласни	205	205	205	205	205	205
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	490	490	490	492	492	492
Пътища - общо	791	791	791	794	794	794

Инфраструктурното развитие на област Плевен до голяма степен следва средния за страната темп. Гъстотата на пътната мрежа в областта е малко по-ниска от средните за страната 17,8 км на 100 кв.км. Въпреки, че делът първокласните пътища е сравнително нисък, качеството на пътната настилка в областта е близко до общото за страната - през 2015 г. в добро състояние са 39% от нея.

1.2.2.7. Област Велико Търново

Представяне

Схема 16. Транспортна инфраструктура на територията на област Велико Търново¹⁷



Област Велико Търново се обслужва от два Пан-европейски транспортни коридори - ОЕТК № 7 (р. Дунав). На територията на областта не са изградени автомагистрала и скоростни пътища, но трасето на бъдещата АМ „Хемус“ /София-Варна/ минава през нея. От важно национално значение е доизграждането и модернизацията на крайдунавския крайбрежен път от Видин до Силистра, който е предвиден в Дунавската стратегия.

¹⁷ Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Велико Търново



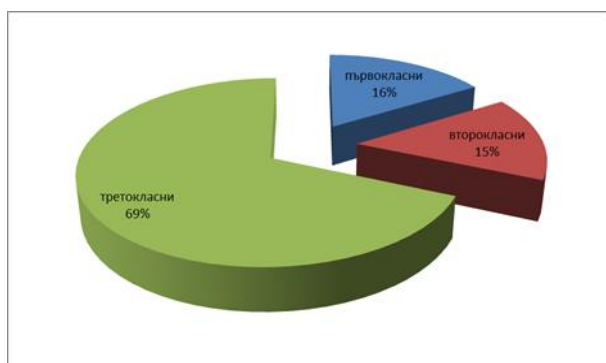
Таблица 22. Важни пътища в област Велико Търново

Път	Вид	Сектор
I-3 (Е-83)	Първокласен	Русе - Бяла - Плевен - София
I-4	Първокласен	Ябланица - Велико Търново - Шумен
I-5	Първокласен	Русе/Бяла - Велико Търново - Стара Загора -Кърджали -граница Гърция (Е-85) формиращ направлението на ОЕТК №9.

Пътна инфраструктура

Общата дължина на републиканската пътна мрежа в Област Велико Търново е 937 км, като 153 км от тях са пътища I-ви клас, 141 км са пътища II-ри клас, а останалите 643 км- пътища III-ти клас.

Фигура 8. Област Велико Търново, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Относителният дял на първокласните пътища в областта е 16,33 %, което е по-висок от стойността на този показател в страната - 15,22%. В обхвата на българската част на трансграничния регион те заемат 21.7%. Най-голяма е дължината на републиканските пътища на територията на Община Велико Търново -197,78 км, съставляващи 21,11 % от пътната мрежа в областта.

През територията на общините Елена, Златарица, Павликени и Сухиндол не преминават пътища от I клас. За тези общини определяща роля за транспортното обслужване и осигуряването на достъп до населените места имат пътищата втори и трети клас, което определя необходимостта от подобряване на експлоатационното им състояние.

Таблица 23. Област Велико Търново пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Велико Търново пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	153	153	153	153	153	153
Второкласни	141	141	141	141	141	141
Третоκласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	643	643	643	643	643	643
Пътища - общо	937	937	937	937	937	937

Гъстотата на пътната и железопътната мрежа в областта е по-висока от средната за страната, но делът на първокласните пътища остава по-нисък. Делът на пътната настилка с добро качество също продължава да е изключително нисък и дори намалява леко. През 2015 г. под 27% от пътищата във Велико Търново са в добро състояние при близо 41% средно за страната.

Пътната мрежа в Област Велико Търново не е свързана с пътната мрежа от румънската част, но преките трансгранични контакти се осъществяват посредством ферибота Свищов - Зимнич.

Сериозни проблеми изпитват планинските общини от областта с поддръжката на много дългата общинска пътна мрежа. Особено тежко е



осигуряването на снегопочистването през зимния сезон в общините Елена, Златарица и от части, Велико Търново.

1.2.2.8. Област Русе

Представяне

Схема 17. Транспортна инфраструктура на територията на област Русе¹⁸



Русе е важен транспортен център. Основните пътни артерии от републиканската пътна мрежа в Област Русе са ветрилообразно разположени и концентрирани в и около гр. Русе.

Най-важните от се явяват вход и изход в Република България през ГКПП Дунав-мост.

Таблица 24. Важни пътища в област Русе

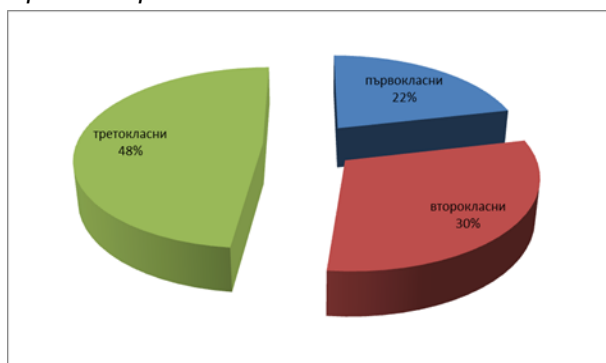
Път	Вид	Сектор
I-5 (Е-85)	първокласен	път Русе-В.Търново
път I-2 (Е-70)	първокласен	Русе-Варна
II-21	второкласен	Русе-Силистра
II-23	второкласен	Русе-Кубрат
III-501	третокласен	Русе-Две могили-Бяла

Пътна инфраструктура

Общата дължина на републиканската пътна мрежа в Област Русе е 512 км, от които 110 км първи клас, 155 км втори клас и 247 км трети клас.

Първокласните пътища имат относителен дял в българската част на трансграничния регион от 15.6% или 3.7% от националните.

Фигура 9. Област Русе, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Второкласните пътища заема сериозен дял от републиканската пътна мрежа и формират 11.3% от тях в региона или 3.8% от националните. Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли са с относителен дял 7,3% в региона. За периода от 2011-2016 г. няма промяна в дължината на пътищата от Републиканската пътна мрежа.

¹⁸ Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Русе



Таблица 25. Област Русе пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Русе пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	110	110	110	110	110	110
Второкласни	155	155	155	155	155	155
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	247	247	247	247	247	247
Пътища - общо	512	512	512	512	512	512

В основната си част републиканската пътна инфраструктура е в добро експлоатационно състояние. Най-натоварен и с най-голям брой пътни инциденти е първокласен път I-5 (Е-85 Русе-В.Търново) в отсечката Русе-Бяла, която свързва направленията Русе-София и Русе-Свиленград.

Гъстотата на пътната мрежа е по-висока от средната за страната. По-голям е и делът на автомагистралите и първокласните пътища в областта - 21,5% през 2014 г. при 18,1% в страната. Въпреки това качеството на пътищата в областта е ниско, а делът на пътната настилка в добро състояние намалява и през 2015 г., достигайки 26,0% при 40,7% за страната.

Съществен проблем представлява изключително лошото състояние на пътната инфраструктура непосредствено в зоната на ГКПП Дунав мост, която се нуждае както от ремонт, така и от цялостна реорганизация на движението, естетизиране на околните пространства, изграждане на паркинги, поставяне на хоризонтална и вертикална маркировка и сигнализация.

Важен за социално-икономическото развитие на Област Русе елемент от транспортната (железопътна и шосейна) инфраструктура е връзката „Русе-Варна“. Проучванията на редица консултантски фирми, с опит в развитието на комбинирания превоз, показват перспективността и икономическата ефективност от изграждането на комбинирана транспортна връзка „Река Дунав (пристанище Русе) - железница (автомобил) - Черно море (пристанище Варна)“. Основните преимущества на такава транспортна връзка са съкращаване на времето за транспорт с около 2 дни и разходите за канални и други такси в долното течение на река Дунав. Проблем за реализацията е незадоволителното състояние на железопътната линия и на пътната връзка между Русе и Варна първокласен път I-2 (Е-70 Русе-Варна).

През последните години са извършени средни и основни ремонти на участъците в най-лошо състояние от пътищата I, II и III клас:

- ремонт и изграждането на пътния възел и моста на р. Янтра в гр. Бяла, характеризиращ се с опасен наклон и тежки пътни инциденти през последните години.
- мостът над р. Дунав (Дунав мост) - основен ремонт на пътната част, модернизиране на осветлението.
- проекти по Оперативна програма „Регионално развитие“ в изпълнение: ЛОТ 20 :- път III-202 (1-2)Щръклево -Попово км 12+000 до км 16+300; път III-



2102(II-21) Сливо поле- Черешово км. 11+500 до км. 15+500; път III-5102 Нов град - Джулюница - Пиперково; ЛОТ 46: път III-202 (I-2) Щръклево -Попово км 0+000 до км 6+893 и от км 9+362 до км 12+000.

Това обаче не решава изцяло проблемите със състоянието на пътната инфраструктура в Област Русе. Общинските пътища (бивши IV клас) играят изключително важна роля в социално-икономическото развитие на местно ниво. Общата дължина на общинските пътища на територията на Област Русе е 569.05 км, от които 450.7 км са бивши четвъртокласни и 118.35 км - местни пътища. Изградената общинска (четвъртокласна) пътна мрежа на територията на Област Русе продължава да бъде в незадоволително състояние.

1.2.2.9. Област Силистра

Представяне

През територията на област Силистра не преминават сухоземни Трансевропейски транспортни коридори. Единствено ТЕТК № 7 /р. Дунав/ минава по северната граница на областта и страната. Автомагистрала и/или скоростни пътища липсват.

Схема 18. Транспортна инфраструктура на територията на област Силистра¹⁹



Областта се обслужва от един път с национално значение - първокласния път I-7 граница Румъния/ГКПП „Силистра“ - Дулово - Шумен - Ямбол - Елхово - ГКПП „Лесово“/ граница Турция, който формира международен транспортен коридор, успоредно на Трансевропейския транспортен коридор ТЕТК № 9 /Русе-Кърджали/, превеждайки транзитни потоци между Турция и Румъния и

страните от ОНД. Пътят „включва“ областта в националната транспортна мрежа и е основна връзка към Столицата, Южна България и Черноморието.

Вътрешнорегионалните комуникации се осъществяват от регионалната пътна мрежа, като основна роля имат пътищата от втори клас:

Таблица 26. Важни пътища в област Силистра

Път	Вид	Сектор
I-7	първокласен	граница Румъния/ГКПП „Силистра“ - Дулово - Шумен - Ямбол - Елхово - ГКПП „Лесово“/граница Турция, който формира международен транспортен коридор
II-21	второкласен	Русе - Тутракан - Силистра, втората по значимост транспортна ос в областта, обслужва всичките крайбрежни общини и свързва центровете Силистра и Тутракан с регионалния център Русе;
II-71	второкласен	Силистра - Добрич - осигурява пряка връзка на областта с Черноморското крайбрежие и обслужва общините от източната част на областта;

¹⁹ Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Силистра



II-49	второкласен	Тутракан - Кубрат - Разград - Търговище, свързва пристанищния град Тутракан с важната транспортна ос Русе-Разград-Шумен/Варна и вътрешността на страната.
II-23	второкласен	Русе - Кубрат - Исперих - Дулово/Силистра, обслужва южната територия на областта и интегрира общините от съседните области Разград и Русе.

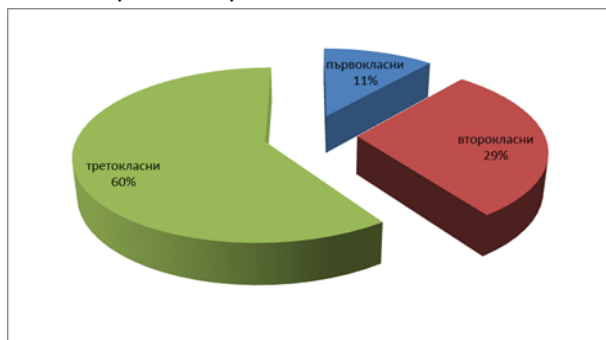
Периферното разположение на областта и областния център по отношение на националната територия донякъде предопределя по-ограниченото развитие на пътищата от висок клас.

Пътна инфраструктура

Общата дължина на републиканската пътна мрежа в областта е 506 км. Относителният дял на първокласните пътища (11%) е по-нисък от средния за страната (15,22%). Те формират 8% от първокласната пътна мрежа в българската част на трансграничния регион.

Гъстотата на първокласната пътна мрежа в област Силистра (0,020 км/кв.км/ също е много по-ниска от средната за страната (0,033), поради местоположението на област Силистра в периферията на страната.

Фигура 10. Област Силистра, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Относителният дял и на третокласната пътна мрежа в областта (60%) е по-нисък от средната стойност за страната (61,8%), така че второкласната пътна мрежа е определяща за транспортното обслужване в областта. Това прави още по-важно поддържането ѝ в добро състояние. Недостатъчно развита е и общинската пътна мрежа,

като най-зле развита е пътната мрежа в общините Главиница и Алфатар, което неминуемо затруднява процесите на развитие.

Таблица 27. Област Силистра пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Силистра пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	57	57	57	57	57	57
Второкласни	147	147	147	147	147	147
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	302	302	302	302	302	302
Пътища - общо	506	506	506	506	506	506

Гъстотата на пътната мрежа в областта е сходна със средната в страната. Качеството на пътната настилка продължава да е сравнително добро - през 2015 г. 46,8% от пътищата са в добро състояние при 40,7% в страната. По-ограниченото развитие на републиканската пътна мрежа в областта прави по-значима функцията на всеки един от пътищата, но особено важни са направленията Силистра-Шумен и Силистра-Тутракан-Русе, чието поддържане и модернизация са от определящо значение за развитието на областта. В този



контекст, освен изграждането на моста „Силистра-Кълъраш“, решаващо значение ще има привеждането и поддържането в добро състояние и на регионалната пътна мрежа, както и на общинската.

1.2.2.10. Област Добрич

Представяне

Граничното разположение на област Добрич в националната територия я поставя „в страни“ от пътната мрежа с национално значение.

През областта не преминават Общоевропейски транспортни коридори, но крайбрежният път I-9 граница Румъния- Дуранкулак-Шабла-Каварна-Балчик-Варна, с Европейска категоризация Е-87 е част от Трансевропейската транспортна мрежа TEN-T.

Схема 19. Транспортна инфраструктура на територията на област Добрич²⁰



Единственият първокласен път преминава периферно, обслужвайки само общините по Черноморското крайбрежие като ги свързва бързо с регионалния център Варна, без да улеснява транспортния им достъп до областния център Добрич.

С цел подобряване на транспортната комуникативност и отговаряйки на актуалната натовареност на републиканската пътна мрежа сред

дългосрочните предложения на ОПУ-Добрич е да се промени статутът на път II-29 Варна - Добрич - Кардам - Граница Република Румъния от II-ри на I-ви клас и при възможност да се включи в групата на високоскоростните пътища. Пътят е с много сериозно стопанско значение.

В регионален план, пътят е най-пряката връзка между областните центрове Варна и Добрич и осигурява най-прекия достъп на региона на Добруджа до магистрала „Хемус“ и бъдещата магистрала „Черно море“.

Област Добрич се обслужва основно от регионална пътна мрежа посредством второкласни пътища, организирани в специфична радиална конфигурация:

Таблица 28. Важни пътища в област Добрич

Път	Вид	Сектор
II-71	второкласен	Силистра-Добрич-Оброчище /път I-9/ -връзка с Дунавското пристанище Силистра и Черноморското крайбрежие, обслужва периферно общините Тервел и Крушари
II-27	второкласен	Нови пазар-Владимирово-Добрич-Балчик -пряка връзка на община Балчик с областния център Добрич, обслужва югозападната част на Добричката община,

²⁰ Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Добрич



		свързвайки я с вътрешността на страната
II-29	второкласен	Варна-Аскаково-Добрич-Генерал Тошево-граница Румъния- обслужва община Ген. Тошево и свързва областния център Добрич с регионалния център Варна
II-97	второкласен	Околовръстен път на Добрич, преразпределящ движението между радиално разположените второкласни пътища Републиканската пътна мрежа

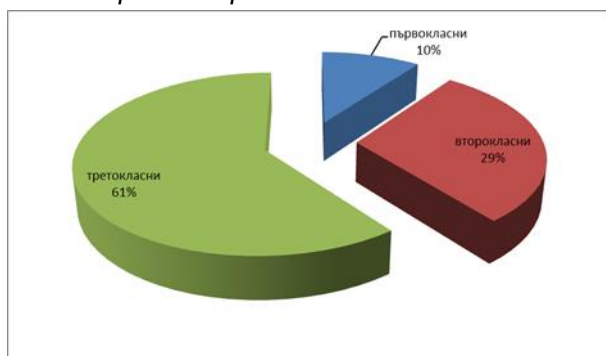
Път II-97 - околовръстен път на Добрич, преразпределящ движението между радиално разположените второкласни пътища Републиканската пътна мрежа трябва да осигурява оптимални условия за предвижване на участниците в движението. В същото време те трябва да отговарят на изискванията, произтичащи от директивите и регламентите на ЕС в тази област, на техническите норми и стандарти, гарантиращи по-висока безопасност на движението. За постигането на тези изисквания е необходимо да се акцентира върху реконструкцията на пътните артерии, които поемат или биха могли да поемат след рехабилитация основния автомобилен трафик в Областта. Според анализа на ОПУ-Добрич в най-лошо състояние и в същото време с най-висока необходимост от използване съобразно икономическия профил, географското разположение и наситеността на РПМ в областта са следните пътища:

- Път II-97 „Околовръстен път Добрич“;
- Път II-71 „Добрич-Оброчище-разклон I-9“ (КК „Албена“);
- Път III-9701 „Добрич-Методиево-Преселенци-Сърнино“;
- Път II-27 „Разклон I-9 - Летище Балчик - Пристанище Балчик“;
- Път III-293 „Добрич - Крушари - Александрия“;
- Път III 2904 „Кардам - Спасово - Захари Стояново - Дуранкулак“;
- Път III-7105 „Добрич - Житница - Пчелник - Балик“.

От особена важност за Областта е проект път „Добромир-Крушари-трансграничен път“. Извършена е рехабилитация на път III-293 Александрия-Коритен-Северняк, който е още една пряка транспортна връзка с Република Румъния.

Пътна инфраструктура

Фигура 11. Област Добрич, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Област Добрич е с най-ограничено развитата пътна мрежа с национално значение в българската част на трансграничния регион. Автомагистрали не са изградени, а относителният дял на първокласната пътна мрежа е едва 10%, при това пътят обслужва само крайбрежната територия на областта. До някъде това се компенсира с много добре развитата второкласна пътна мрежа,



която достига почти една трета от изградената РПМ в областта. Относителния дял на първокласните пътища в рамките на българската част на трансграничния регион са 11.8%, а на второкласните пътища е 17.6%. Най-добре развита е третокласната пътна мрежа - 498 км.

Гъстотата на пътната мрежа се доближава до средната за страната, но делът на първокласните пътища е нисък - почти два пъти по-ниска от средните стойности за страната.

Таблица 29. Област Добрич пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Добрич пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	83	83	83	83	83	83
Второкласни	242	242	242	242	242	242
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	502	502	503	503	503	498
Пътища - общо	827	827	828	828	828	823

Качеството на пътищата е сходно със средното за страната. През 2015 г. 40,0% от пътищата в областта са с добро качество на пътната настилка при 40,7% за страната. През периода 2007-2012 г. са рехабилитирани общо 248,2 км РПМ.

Общинската пътна мрежа, чрез която се реализират комуникациите между населените места в рамките на общината също е по-ограничено развита. Ограниченото развитие на регионалната и общинска пътни мрежи затруднява комуникациите между малките и средни градове и селата извън обхвата на първокласните пътища.

Ниската гъстота на общинската пътна мрежа и голямото натоварване на път II-29 Варна-Аксаково-Добрич-Ген. Тошево-граница Р. Румъния, водещо до много ПТП, налагат изграждане на обходни пътища на населените места, през които минава транзитния трафик. С цел отклоняване на интензивния поток автомобили от населените места е необходимо на областно ниво да се работи за изграждане на обходи на най-натоварените трасета. За целта трябва да бъдат изградени такива по следните направления:

- път II-71 Добрич-Оброчище (за КК Албена) от км 105+338 до км 111+904 /обход на с. Батово/;
- път II-29 Добрич-Ген. Тошево-ГКПП Кардам при км 68+500 /обход на гр. Ген.Тошево/;
- път II-29 Добрич-Варна при км 30+900 /обход на с.Стожер

Особено тежко е положението за гр. Генерал Тошево, където е наложително изграждането на околновръстен път. Влошеното експлоатационно състояние на отделни участъци от пътната мрежа допълнително усложнява транспортния достъп в определени места. По-голяма част от общинските пътища са в изключително лошо състояние и те се нуждаят от рехабилитация и основен ремонт.



Правилното определяне на приоритетните участъци за ремонт и рехабилитация е от определящо значение за функционирането на пътната мрежа и осигуряване на условия за по-пълно и ефективно използване на местния потенциал за развитие.

1.3. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт (речен, морски)

1.3.1. Състояние на вътрешноводния път в трансграничния участък на р. Дунав

Речните пристанища се разглеждат като сложни динамични системи, които имат определено предназначение, изпълняват дадени функции, съставени са от комплексни елементи и са свързани с останалите видове транспорт.²¹ За да работят успешно тези системи е необходимо техните съставни компоненти да функционират в синергия.

Всяко пристанище изпълнява определени основни и спомагателни функции. Към основните се отнасят приемането, обработването и претоварването на доставените стоки; съхранение и дистрибуция на приетите товари; митнически контрол и наблюдение на процесите; проверка и обработка на транспортната документация, съпътстваща товарите и др. Към спомагателните спадат предоставянето на различни видове услуги, като зареждане на корабите с гориво, вода и провизии (бункеровка), поддържане и ремонт на плавателните съдове и транспортните единици; почистване на корабите (отпадъци, трюмна вода и др.) и др.

Важно условие за качествено изпълнение на функциите на речното пристанище е съставляващите го елементи да отговарят на определени технически, технологични и организационни изисквания. Техническите елементи включват различните видове съоръжения, местата за съхранение на товарите и районите за приставане на корабите. Към тях се отнасят броя на котвените места, дълбочината на бреговата линия, броя на устройствата за товаро-разтоварни операции, размерите на откритите и закрити складови площи и др. Технологичните компоненти определят предназначението и специализацията на пристанището. Значение имат техническите средства за обработка, разтоварване и претоварване на различни видове стоки (насипни, обемни, течни, извънгабаритни товари и контейнери). Организационните елементи са пряко свързани със статута на пристанището - публично държавно предприятие или собственост на частно лице.

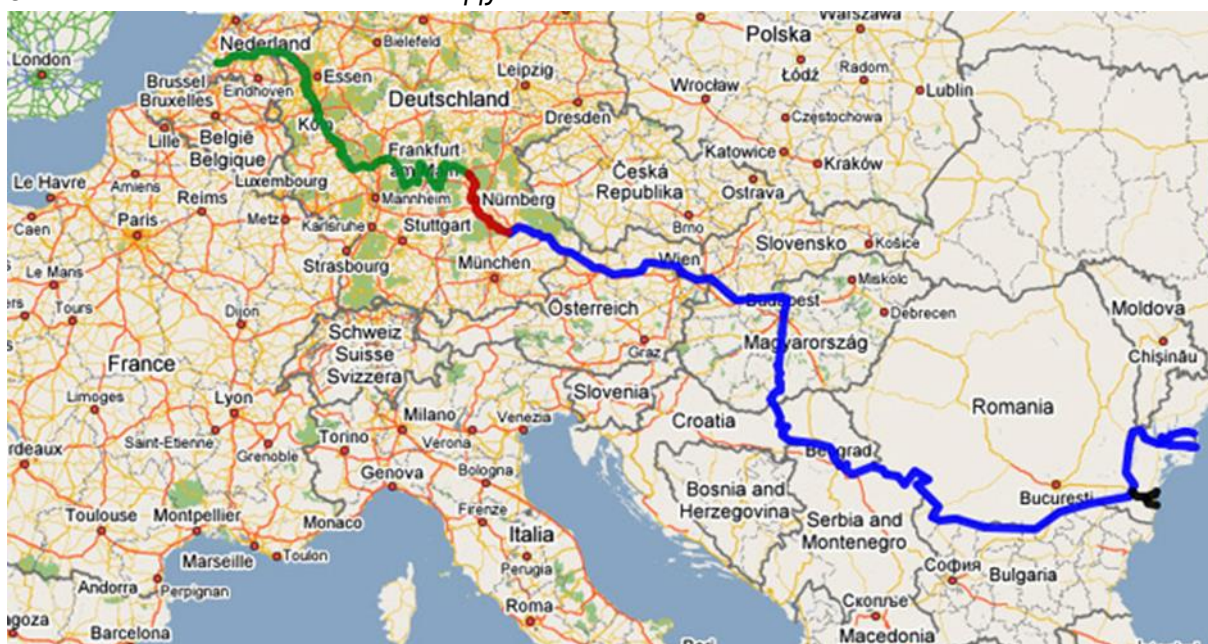
²¹ PINE, *Prospects for Inland Navigation within Enlarged Europe*, 2004, сmp. 150



Характеристика на условията на корабоплаване

Река Дунав е втората по дължина река (2 845 км) на територията на европейския континент и е от първостепенно значение за държавите, през които преминава: Германия, Австрия, Словакия, Унгария, Румъния, България, Хърватска, Сърбия, Украйна и от части Швейцария, Полша и Молдова. Като част от плавателния канал Рейн - Майн - Дунав, реката улеснява международния стокообмен от Черно до Северно море.

Схема 20. Плавателен път на Река Дунав²²



В зависимост от условията на навигация, река Дунав се разделя на три основни участъка:

Горен Дунав - от изворите до Виена - речното корито не е широко, но е достатъчно за корабоплаване. В този участък реката е най-пълноводна между месеците май и август²³, а най-ниски водни нива се отчитат между октомври и март;

Среден Дунав - от Виена до Железни Врата. Реката е най-пълноводна през месеците април и март, а маловодие се наблюдава между август и октомври;

Долен Дунав - от Железни Врата до Сулина. Колебания във водното ниво на този участък се наблюдават през същите периоди от годината, които са характерни и за Среден Дунав.

С откриването на плавателния канал Рейн - Майн - Дунав, значението на реката за трансграничния регион нараства, защото страната има възможност за

²² Източник: Проект „Долен Дунав - Рейн“ - Европейска интеграция

²³ Via-Donau, http://www.donauschiffahrt.info/daten_fakten/verkehrsweg_donau/eckdaten/, 2006,



директна връзка по вода с държавите от Западна и Северна Европа. Река Дунав се характеризира със сложен режим на корабоплаване. Правилата за използването ѝ се уреждат чрез специални международни договори, конвенции и съглашения, които гарантират свободното корабоплаване на всички страни при спазване на определени правила за сигурност и безаварийност.

За да се приеме съответен воден участък за плавателен е необходимо той да отговаря на определени изисквания, като дълбочина на фарватера; ширина на речното корито; брой, гъстота и просвет на мостовете; брой на шлюзовете и др. Въз основа на тези показатели, Европейският Съвет на Министрите на Транспорта е приел решение²⁴, съгласно което плавателните вътрешноводни пътища на Европа се класифицират в различни категории с цел да се определи какви видове плавателни съдове (в зависимост от техните технико-експлоатационни параметри) могат да се използват при осъществяването на товарни превози.²⁵

Таблица 30. Параметри на основните категории речни пътища, подходящи за корабоплаване²⁶

Категория на навигационния вътрешноводен път	Размери на плавателните съдове			Дължина на просвета
	дължина	ширина	дълбочина на газене	
от I- ^{ва} до III- ^{та}	до 80 м	до 9 м	1,40 - 2,20 м	4,00 - 5,00 м
IV- ^{та}	80 - 85 м	9,50 м	2,50 м	5,25 - 7,00 м
V- ^{та} а	95 - 110 м	11,40 м	2,50 - 2,80 м	7,00 - 9,10 м
V- ^{та} б	172 - 175 м	11,40 м	2,50 - 2,80 м	7,00 - 9,10 м
VI- ^{та} а	95 - 110 м	22,80 м	2,50 - 4,50 м	7,00 - 9,10 м
VI- ^{та} б	185 - 195 м	22,80 м	2,50 - 4,50 м	7,00 - 9,10 м
VI- ^{та} с	270 - 280 м	22,80 м	2,50 - 4,50 м	9,10 м
	195 - 200 м	33 - 34,20 м	2,50 - 4,50 м	9,10 м
VII- ^{ма}	285 м	33 - 34,20 м и повече	2,50 - 4,50 м	9,10 м

Съгласно така определените параметри и категоризация на вътрешноводните пътища на Европа, българският участък на река Дунав попада в клас VII. Техническите параметри на водните участъци, попадащи в категории VI и VII могат да осигурят безопасни навигационни условия за придвижване на кораби, превозващи извънгабаритни, тежки и обемни товари, както и контейнери, стифирани на три и четири нива.

Освен изброените технически параметри и количествени показатели, характеризиращи гъстотата и категорията на дунавските вътрешноводни пътища, съществуват и такива фактори, които оказват влияние върху тяхната пропускателна способност, а именно:

- Корабоплаването да се осъществява по всяко време на предвидения навигационен период;

²⁴ Решение № 92/2 на Европейската Комисия на Министрите на Транспорта, Брюксел, 1992 г.

²⁵ GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII)

²⁶ Източник: Blue Book: Inventory of main standards and parameters of the E-waterway network.



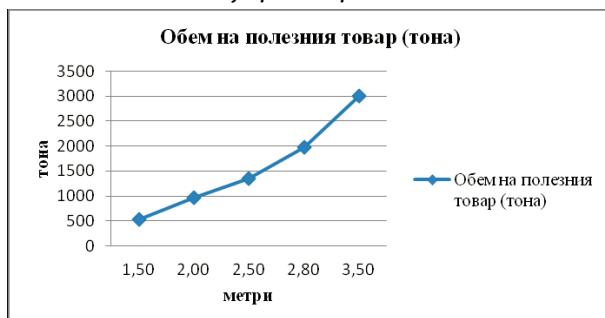
- Навигационният период може да бъде по-кратък от 365 дни в годината само в случаите, когато състоянието на дадения речен участък се влияе от климатичните условия и е възможно образуването на ледоход;

Следователно качествено състоянието на речните пътища и прилежащите им съоръжения има съществено значение за редовното и безопасно осъществяване на товарните превози, тъй като служи за определяне на:

- максимално допустимата скорост на движение и габарити на плавателните съдове;
- допустима дълбочина на газене, която има пряко отношение към вида и обема на превозваните товари;
- допустимата ширина на фарватера, от която зависи безопасността на корабоплаване.

Изследването на зависимостта между състоянието и особеностите на вътрешноводните пътища и наземните съоръжения, и технико-експлоатационните характеристики на плавателните съдове, е важна предпоставка за подобряване на производителността на речния флот. Показателите товароподемност и коефициент на използване на товароподемността оказват пряко влияние върху производителността на транспортните оператори и косвено върху размера на променливите разходи.

Фигура 12. Обем на превозния полезен товар и дълбочината на фарватера²⁷



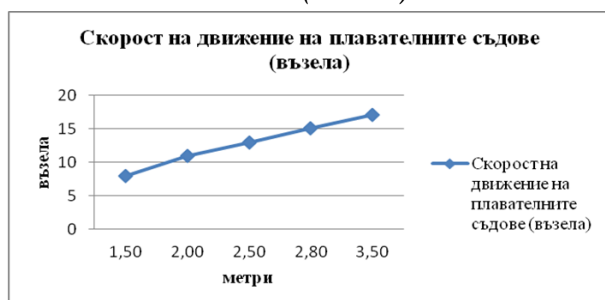
Наблюдава се правопрпорционална зависимост между обема на превозвания полезен товар и дълбочината на фарватера. Тази зависимост дава основание да се направи извода, че плавателните съдове с по-малък товарен капацитет и дълбочина на газене се използват при неблагоприятни условия на

корабоплаване, тоест при стойности на техническите параметри на фарватера под допустимите. При всяко усъвършенстване на техническите характеристики на речния път и наземните съоръжения се увеличава дълбочината на газене на кораба и се реализира обратнопропорционално въздействие върху общия размер на променливите разходи.

²⁷ GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII)



Фигура 13. Скорост на движението на плавателните съдове (възела)²⁸



Правопропорционална зависимост се забелязва и при въздействието на дълбочината на фарватера върху скоростта на движение на корабите. Подобриенето в условията на корабоплаване е съпроводено с възможност за реализиране на по-високи скорости на движение на плавателните съдове.

Увеличаването на скоростта за движение е фактор, който оказва положително влияние върху редовността на превозите и общото време за движение на корабите. Подобряването на тези качествени показатели има важно значение за повишаването на ефективността от осъществяване на товарни превози с речен транспорт.

Върху условията на навигация по дунавските вътрешноводни пътища влияние оказват и сезонните колебания в нивото на реката (пълноводие, маловодие и образуването на ледоход) и наличието на тесни участъци по водния път. Контролирането на тези явления в редица случаи е невъзможно и се отразява отрицателно върху корабоплаването. През определени периоди от годината нивото на река Дунав се колебае в различна степен в отделните участъци, поради характерните особености на климатичните и геоложки условия.

Съществуват значителни колебания в допустимата дълбочина на газене на плавателните съдове в българския участък на река Дунав. Има периоди в които ограниченията в корабоплаването са изключително продължителни, което води до отлив на товаропотоци от и към България и пренасочване осъществяването на товарните превози с други видове транспорт. Между 12% и 18 % от дните в годината българският участък на река Дунав е неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване през изследвания десетгодишен период.

Наличието на маловодие през летните месеци на годината в определени места налага необходимостта от претоварване на речните кораби с цел да се намали тяхната дълбочина на газене, а това от своя страна удължава сроковете за доставка на товарите и оскъпява превозните услуги.

Образуването на ледоход е друго явление, което оказва негативно въздействие върху ритмичността и ефективността на товарните превози. Възникването на подобни форсмажорни обстоятелства е съпроводено с увеличаване на размера на променливите разходи на речните оператори и

²⁸ Източник: Дунавска Комисия



намаляване на потребителското търсене, поради нарастване на цената на транспортните услуги.

Друга слабост на участък на река Дунав в транстраничния регион е наличието на тесни участъци. Тези водни пътища с международно значение, които принадлежат към европейската вътрешноводна система и чиито параметри не отговарят на утвърдените за класифициране в съответната категория се дефинират като тесни участъци²⁹ (bottlenecks). Наличието на тесни участъци по протежението на река Дунав е признак за незадоволителното качество на водните пътища и затруднено корабоплаване. Недостатъчната дълбочина на фарватера ограничава рационалното използване на товароподемността на плователните съдове, поради което са възможни превози само на определени видове товари, а това непосредствено е свързано със загуба на пазарни позиции от вътрешноводния транспорт и намаляване на потребителското търсене.

В областта на вътрешноводния транспорт текущото поддържане на корабоплавателния път, вкл. навигационно-пътевата обстановка по река Дунав, се осъществява от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав” (ИАППД) по правилата на Конвенция за режима на корабоплаването (ДВ бр. 112/1949 г.) и Споразумение между правителствата на Р. България и Румъния от 1955 г. в изпълнение на чл. 39 от конвенцията и съгласно чл. чл. 77, 82 и 83, ал.2 от Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Според конвенцията не се установяват никакви такси за транзит на кораби, като разходите за поддържането се финансират от Републиканския бюджет.

²⁹ Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network, “Blue Book”, second revised edition, UNECE, 2012, стр. 3

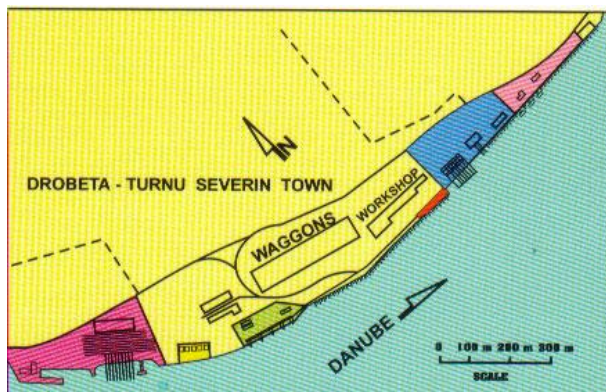


1.3.2. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт в румънската част на трансграничния регион

1.3.2.1. Окръг Мехединци

Пристанище Дробета - Турну - Северин

Схема 21. Пристанище Дробета - Турну - Северин



Намира се под баража на Железни врата II и е разположено на Коридор IV (S) по електрифицирана железопътна линия, част е и от пътен коридор E-70. Пристанището може да се развива за поемане на по-голямо количество и по-широк спектър от стоки. Въпреки че пристанището е заобиколено от град Турну Северин, съществуват пространства за рационализиране и пренареждане на

пристанищните съоръжения, за да се създаде пространство, подходящо за интермодален терминал. Пристанището е в състояние да обслужва общините Крайова и Тимишоара. Дробета е пристанище на основната мрежа TEN-T и е първото пристанище, класифицирано от АЕСОМ³⁰ с национално значение по маршрута от Централна Европа до Румъния.

Пристанището е разположено в южния коридор на TEN-T мрежата. Пристанището има седем кея (стоянки), три пристанищни портативни крана (макс. 16 т), револвиращ кран (макс. 60 т) и 13 725 кв.м пространство за съхранение на открито. Разполага с кораб за управление на отпадъците, генерирани от експлоатацията на корабите, с възможност за третиране и депонране на трюмни води.

Дробета - Турну Северин има стратегическо положение като транс-корабна точка за пункт за трафика на северозапад от Румъния и към градове като Крайова. Въпреки неблагоприятната икономическа ситуация обработеният тонаж отбелязва увеличаване.

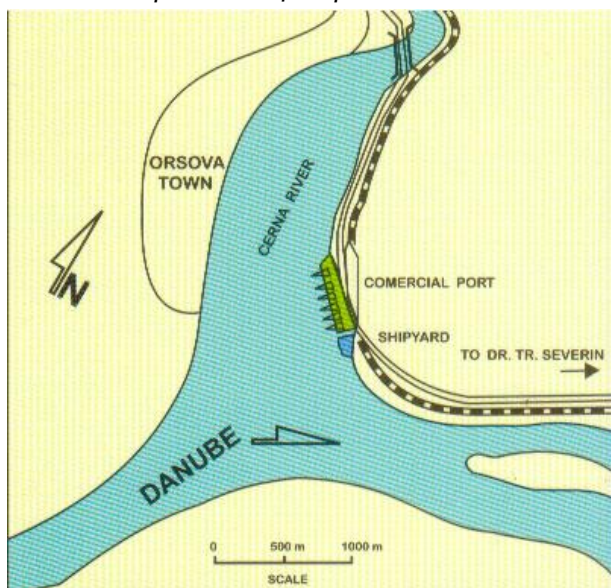
Пристанище Дробета трябва да подобри капацитета си да поема по-голям тонаж от стоки чрез развитие на инфраструктурата си, в противен случай не би имал конкурентни предимства. Пристанището използва приблизително 40% (2011 г.) от капацитета си, но се наблюдава значително повишаване на нивото на обработените нефтените продукти и желязната руда, като тенденцията за управляване на все по-голям обем от стоки следва да продължи.

³⁰ Бележка: най-голямата инженерна консултантска корпорация в света



Пристанище Оршова

Схема 22. Пристанище Оршова



Въпреки, че представлява голямо естествено пристанище и има изградена железопътната връзка и обработва широка гама насипни товари, към момента се оперира с малък тонаж на контейнерите. То се намира нагоре по течението на хидроцентралата Железни врата II, язовир и граничен пункт. Макар че е едно от пристанищата, притежаващо даденостите за интермодален терминал, това пристанище става все по-малко привлекателно за трафика от изток и Констанца. Корабите, които спират на това пристанище не

подължават маршрута си към други дестинации извън Румъния.

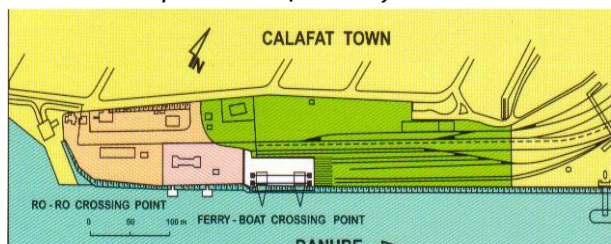
На пристанището има четири портативни крана (max. 16 т), 16 000 кв.м площ за съхранение на открито, 6 650 куб.м зърнени силози. Инфраструктурата е морално и физически амортизирана и е нужно да бъде модернизирана. Строителните материали и минералните продукти са важен компонент от стоковете, преминаващи през пристанище Оршова, но няма доминираща индустрия или вид стоки, които определят профила на пристанището.

1.3.2.2. Окръг Долж

Окръг Долж е пресечен в югозападната част от река Дунав, най-важният воден транспортен път в Европа, част е от основната TEN-T мрежа от водни пътища, която осигурява връзка с Черно море, но и с пристанищата и пазарите по реката (България, Сърбия, Унгария, Австрия, Германия и др.).

Пристанище Калафат

Схема 23. Пристанище Калафат



Пристанище Калафат е част от оновната TEN-T мрежа с площ от 51000 кв.м, с дълбочина на акостиране - 3 м и позволява достъп на баржи от до 2 000 тона. Разполага с кейове, оборудвани за зацепване: 100 м оперативен фронт, 100 м

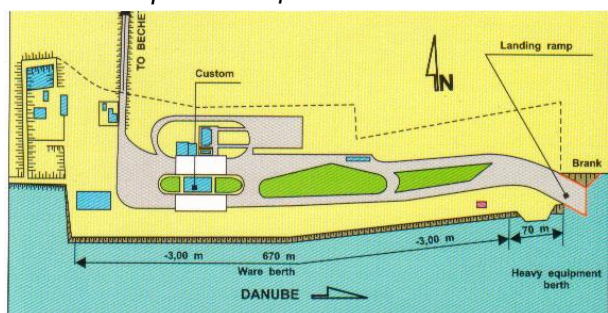
пътнически кей, 350 м кей за стоки с 2 портални крана 5 tf x 32 м, ферибот рампа RO-RO.



Съществуващата складова площ е 11 000 кв.м с капацитет 270 000 тона/год. Пристанището има достъп до пътната и железопътната мрежа. Изградени са модерни силози за зърно, които се използват от пристанищните оператори. След откриването на новия мост Видин-Калафат фериботната линия е спряна, поради по-високите разходи за преминаване на реката.

Пристанище Бекет

Схема 24. Пристанище Бекет



Пристанище Бекет е част от основната TEN-T мрежа и е с площ от около 76 000 кв.м. Разполага с периални кейове - 600 м; стоянки за зърнени култури, общи стоки и петролни продукти; с рампа за закотване на RO-RO речни кораби, както и платформи за извънгабаритни товари.

Капацитетът за съхранение на пристанището е от 12 000 кв.м. Пристанището функционира и като петролен терминал. Основните пристанищни оператори обработват предимно зърнени култури. Фериботната линия Бекет - Оряхово извършва дневно 10 курса между двете населени места. В пристанището има паркинг, бар и ресторант. Трафикът в района е намален след пускане в експлоатация на моста Видин-Калафат.

Пристанище Четате



Пристанище Четате е публична собственост на румънската държава, като основен оператор е SC PORT CETATE SRL. На пристанището функционира Културен център на Фондация за култура и поезия „Мирча Динеску“, като функцията на пристанището е предимно за туристически и културни цели. Пристанищната площ, определена от

Министерството на транспорта и Инфраструктурата и отдадена на CN APDF SA Giurgiu е 95 689 кв.м. Културното пристанище „Четате“ е културен център, който Фондацията за поезия „Мирча Динеску“ организира на брега на р. Дунав в югоизточната част на Румъния, в близост до населеното място Четате, окръг Долж. Пристанището разполага с периални кейове от груба каменна зидария на дължина от 1000 м, които има възможност да бъдат предоставяни на всички



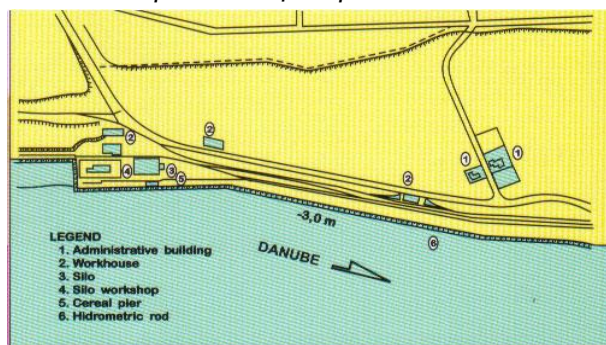
агенти за търговска дейност и туризъм. Пристанището има достъп до националната пътна мрежа (DN 56А Калафат- Турну Северин).

1.3.2.3. Окръг Олт

Окръг Олт има предимството да е разположен по плавателния път на р.Дунав, като по този начин е свързан с мрежата от национални и европейски водни пътища. Пристанищната инфраструктура е ситуирана в град Корабия.

Пристанище Корабия

Схема 25. Пристанище Корабия



Пристанище Корабия разполага с фронт за акостиране на р.Дунав от около 1400 м. След възстановяване на дигата е спряна ерозията на левия бряг на реката. Пристанищната площ, отдадена от Министерството на транспорта и инфраструктурата на CN APDF SA Giurgiu е 226 315,36 кв.м, като основен оператор е

SCAEP Giurgiu Port SA. Пристанището разполага с кейове с дължина от 1400 м, обслужващи зърнените силизи. Експлоатацията на пристанището е чувствително намалена поради амортизираните фронтове за акостиране на речните съдове, както и на наличните съседни пристанищни платформи по дължината на тези фронтове. Пристанището има достъп до пътната мрежа на град Корабия, чрез която излиза на DN 56 А и има железопътна връзка.

1.3.2.4. Окръг Телеорман

За Окръг Телеорман е голямо предимство да има за граница с България река Дунав и е важна навигационна артерия с две пристанища - на Турну Магуреле (на километър 597) и на Зимнича (на километър 553).

Пристанище Турну Магуреле



Пристанище Турну Магуреле има кейове за акостиране и е оборудвано с кранове от 16 т. Освен това, между пристанищата Турну Магуреле и Никопол (България) има фериботна връзка за пътници. През 2010 г. е открит фериботен комплекс Турну Мъгуреле (Румъния) - Никопол

(България)“ и граничен пункт, изграден с финансиране по проект от Финансов меморандум 2002 на Програма ФАР „Трансгранично сътрудничество България -



Румъния“. Целта на проект е да скъси разстоянието между Централна Европа и Балканския полуостров с 300 км. С откриването на граничния пункт, пресичането на река Дунав става за около 10 минути, а капацитетът на транспортния еквивалент е равен на 9 автовлака/автобуса, 32-34 автомобиля, 260 души.

Пристанище Зимнича



Пристанище Зимнича е оборудвано с кранове от 5 т.

На територията на окръг Телеорман има две функциониращи пристанища, но потенциалът на речния транспорт е по-голям. Понастоящем, въпреки че достъпът позволява преминаването на конвои от 2-6 баржи от 1000 - 3000 т (в зависимост от нивото на водата) и двете пристанища функционират значително под максималния си

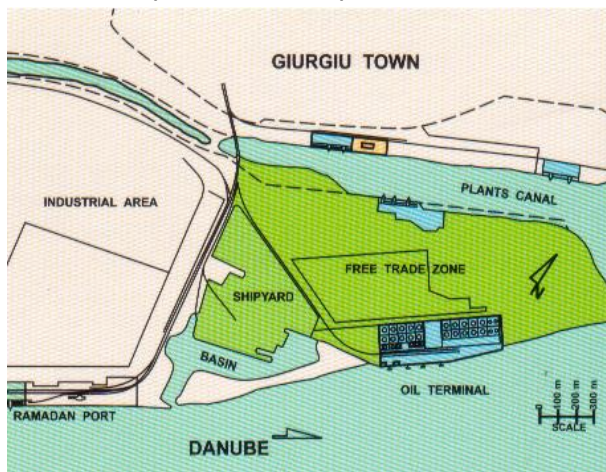
капацитет. В окръг Телеорман са отворени 2 пункта за преминаване с ферибот - в Турну Мъгуреле и в Зимнича (на икономическия оператор Интерагро). Принадлежността към европейски коридор VII би могла да се използва по-добре в интерес на окръг Телеорман и би могла да се превърне във важна транспортна връзка на европейско ниво.

1.3.2.5. Окръг Гюргево

Националната компания за управление на дунавските речни пристанища АД Гюргево (APDF) изпълнява функцията на пристанищен орган за 18 пристанища от Базайаш до Чернавода.

Пристанище Гюргево

Схема 26. Пристанище Гюргево



Пристанище Гюргево е разположено в зоната на км 494-491, като е развито в три обекта, според информацията, публикувана от APDF. Достъпът до пристанищната мрежа се осъществява от уличната мрежа на град Гюргево чрез връзки с пътища DJ 504, DJ 507, DN 5, DN 5B, DN 5C и железопътни връзки, осигурени чрез инверсия на линиите към четири сектора от жп гара Гюргево до регионалната железопътна мрежа.



Пристанището е от речен тип, позволяващо разтоварването на баржи до максимум 2000 т. Общата площ на пристанищните помещения е 59 ха, от които застроената площ е 70 000 кв.м, с капацитет от 2 305 хил. т/год. Пристанището е електрифицирано, водоснабдено и канализирано. В свободната зона на Гюргево има изграден терминал за контейнери. Основни оператори са SCAEP Giurgiu Port, SC DUNAPREF SA, CNF GIURGIU NAV SA, а обработваните стоки са насипни товари, общи стоки, зърнени храни, петролни продукти.

На Пристанище Гюргево са обособени три пристанищни товарни участъка:

- сектор „Рамадан“ с възможност за акостиране на р.Дунав с дължина от около 750 м;
- басейн „Плантелор“, където са разположени фронтове за акостиране с обща дължина от 740 м. Към остров Чорою е разположен кей за товарене на чакъл;
- басейн „Верига“ в който се намира важна корабостроителница, която разполага със синкролифт за кораби с вместимост до 5000 т, монтажнен кей, производствени халета и ремонти, оборудване и др.

Сектор „Рамадан“

Има функция за акостиране на плавателни съдове по р.Дунав (с дължина около 750 м). Сектор Рамадан обхваща 1 100 м пристанищни кейове; фронт на Дунав с търговско значение (450 м, предни кейове на Предприятие за обработка на бетон; 250 м - 2 кея за оперативен товар за стоки) и пътнически транспорт (400 м - 4 кея за акостиране на пътнически кораби). Достъпът до водата е осигурен директно от фарватера, с дълбочина на газене - 3,50 м на река Дунав. Капацитетът на пристанището е 435 000 т/годишно.

Басейн „Плантелор“

Организиран са фронтове за акостиране (с обща дължина 740 м). Към остров Чорою има място за кариерни продукти.

Басейнът Плантелор (km 490-492), има достъп на км 490 чрез канала Смърдан, в близост до моста през Дунав, като позволява акостирането на баржи от максимум 1.500 т, с дълбочина на акостиране -2.0 м и фронт за акостиране (~1.190 м), конструиран е с 12 стоянки. Разстоянието между басейна и Дунав е 500 м; фронтове, устроени с вертикален и периаелен . кей за обработка на масивни стоки (баластра, зърно и др.) са 1.190 м. Ролята на този естествен басейн е да осигури трафика на стоки, по- специално разтоварването им от корабите както на чакъл и кариерни продукти, така и на зърнени храни. Капацитетът на трафика е 1.320 хиляди т/год.



Басейна Верига

На корабостроителница, която разполага със синкролифт (механизъм, който повдига съда на желаната височина) за кораби от 5.000 т, кейове за армировка, халета за продукция и ремонт, съоръжения и др. В момента то се намира в рамките на Свободна зона Гюргево. Пак тук се намира консервиран фериботът Гюргево- Русе, който е бил използван в периода 1940-1941 г. Басейнът Верига се намира на км 492 на Дунав, като има дължина от около 1.000 м и широчини, обхващащи 120÷150 м, отворът за достъп в басейна е с ширина 40÷50 м , а дълбочината е около -2.5 м от „0“ (нула).

Функцията на петролно пристанище обслужва баржите, които могат да акостират, ако са по- малко от 2.000 тона, достъпът е осигурен директно от фарватера. Дълбочината за акостиране е - 3,50 м, а фронтът за акостиране с обща дължина 680 ml е устроен със зацепване на стоянките.

Дейностите на корабите се извършват чрез изпомпване на петролните продукти от резервоарите, които са на брега. Капацитетът на трафика е: 550.000 т/год.

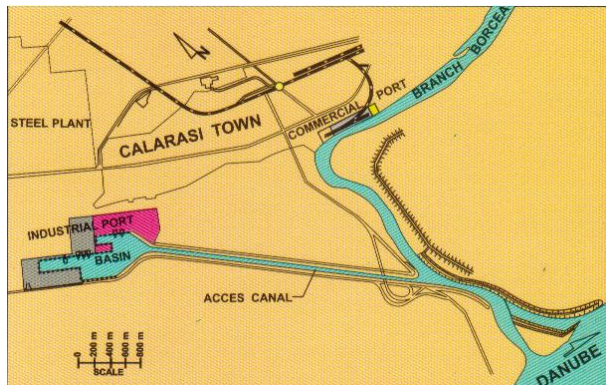
1.3.2.6. Окръг Кълъраш

Хидрографската мрежа на окръга позволява воден транспорт по единствения съществуващ в окръга воден път- река Дунав.

Основната артерия за европейска навигация- Дунав (TEN-T 18), осигурява и улеснява чрез речните пристанища Олтеница и Кълъраш търговския обмен с крайречните европейски страни. Незадоволителната инфраструктура на речните пристанища и постепенното намаляване на техните дейности са фактори, които са допринесли за спад в степента на използването на техния съществуващ потенциал.

Пристанището Кълъраш

Схема 27. Пристанище Кълъраш



Пристанище Кълъраш може да бъде достъпно от къс плавателен канал и е разглеждан като пристанище от разширената мрежа TEN-T.

Оперативната зона е разпределена по следния начин: 81.505 кв.м Кълъраш търговски; 62.500 кв.м Кълъраш индустриална; 5.091 кв.м Кълъраш Кичу.



Площта на пристанището, отдадено от Министерството на транспорта и инфраструктурата на CN APDF SA Гюргево, е 149.096,42 кв.м. Основният оператор е ТД АГРОВЕТ ООД, ТД МЕРИДИАН (Km 97 ръкав Борча).

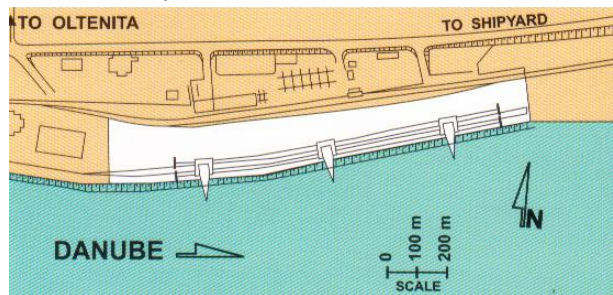
Обработваните стоки са кариерни продукти.

Пристанището разполага с вертикален кей от армиран бетон, изпълнен от пилони от армиран бетон, зидана подпорна стена, както и от камък. На мястото за дейности Кълъраш Кичу е създадена рампа за акостиране на плавателни съдове, които извършват туризъм в зоната, като каменната част се намира от двете страни и е направена от сглобяеми плочи от бетон, поставени върху гредата от преработени касети, пълни с натрошен камък.

Комуникации: достъп до мрежата на окръг Кълъраш и на DN 3 Букурещ-Кълъраш - Констанца, DN 3B Кълъраш- Фетещ, DN 31 Олтеница- Кълъраш; ЖП достъп (индустриално пристанище Станция ЖП Калараш Юг - Чулница).

Пристанище Олтеница

Схема 28. Пристанище Олтеница



Пристанище Олтеница се намира на км 428 - 431, на левия бряг на Дунав. Площта на пристанищната част, отдадена от Министерството на транспорта и инфраструктурата на CN APDF SA Гюргево е 88,7 ха, от които застроена 9.600 кв.м. Основни оператори са SCAEP Гюргево

пристанище, SC TTS SA Букурещ. Обработвани стоки: зърнени култури, кариерни продукти, баластра.

Пристанището е речен тип, като позволява акостирането на баржи до максимум 2000 т, като достъпът на вода е осигурен директно от фарватера на Дунав;

Пристанището е съставено от следните фронтове за акостиране, по течението, като дълбочината на акостиране е около 3.00 м. Пристанище Олтеница има 4 рампи за акостиране за извънгабаритни товари, 200 ml неоперативен фронт - переален кей, 300 ml переален кей за товарене/разтоварване на стоки, с 3 пристанищни крана 5 т x 32 м.

Капацитетът на трафик на пристанището е 525 mii t/год. - 5 млн.

Комуникации :

- пътен достъп, свързан с уличната мрежа на града и с връзка на DN 4, DN 31si DN 41;
- ЖП връзка, обезпечена чрез гарата на града.



1.3.2.7. Окръг Констанца

Пристанище Констанца

Схема 29. Пристанище Констанца



Това е най-важното пристанище на Черно море и четвърто по големина в Европа, с обща площ от 3.926 ха, от които 1.312 ха - суша и 2.614 ха - вода и се намира на западния бряг на Черно море, на 179 nM протока Босфор и на 85 nM от завой Сулина, където Дунав се влива в морето. Пристанище Констанца е както морско, така и речно. Предимствата, предоставени

от пристанището позволяват акостирането на всякакъв тип речни кораби.

Връзката на пристанище Констанца с Дунав се извършва чрез канала Дунав - Черно море и представлява едно от основните предимства на пристанище Констанца. Благодарение на ниските разходи и големите обеми стоки, които могат да бъдат транспортирани, Дунав е един от най-добрите начини за транспорт, представлявайки ефективна алтернатива на пътния и ЖП транспорт, претоварващ Европа.

Значителни количества стоки се транспортират между пристанище Констанца и страните на Централна Европа от изток: Молдова, България, Сърбия Австрия, Словакия и Германия.

За да отговори на бъдещото нарастване на речния трафик, Администрацията на морските пристанища АД завърши изпълнението на Терминал за баржи, като тази инвестиция има предвид подобряване условията за навигация и разширяване съоръженията за акостиране на речните кораби в южната част на пристанището.

Разположена на кръстопътя на търговските пътища, свързващи развитите страни от Западна Европа и развиващите се пазари на Централна Европа към доставчици на суровини от Русия, Централна Азия и Закавказието, Констанца пристанище предлага редица предимства, от които най-значителни са:

- Мултифункционално пристанище с модерни съоръжения и дълбочина на водата в пристанищния басейн достатъчна, за акостиране на съдове с капацитет от 220 000 dwt;
- Директен достъп до Паневропейския коридор VII - Дунав, през канала Дунав- Черно море, предоставяйки алтернатива за транспорт към Централна Европа, която е по - кратка и по - евтина, отколкото пътищата, които използват пристанищата от северната част на Европа;



- Добри връзки с всички начини за транспорт: ЖП, пътен, речен, въздушен и чрез тръбопроводи;
- Новият терминал за контейнери от Мол II S, чрез който възможностите за обработка на контейнери в Пристанище Констанца са увеличени значително;
- терминалите Ro-Ro и ферибот са подходящи за развитието на крайбрежната навигация, която обсервува крайбрежните страни по Черно море и Дунав;
- статут на пристанище с „митнически съоръжения“;
- управление, съобразено с околната среда;
- програми, планиращи бъдещото развитие на пристанището .

Пристанище Мангалия

Схема 30. Пристанище Мангалия



Пристанище Мангалия е разположено на брега на Черно море, в близост до южната граница с България и на над 260 км N от Истанбул. Има площ от 142,19 ха, от които 27,47 ха е суша и 114,72 ха е вода. Дигите от север и юг са с обща дължина 2,74 км. Има 4 стоянки (2 оперативни стоянки) с обща дължина от 540 м. Максималната дълбочина е от 9 м.

Основните категории на обработвани товари: химически продукти, торове, битум, основни стоки.

Линия за товарене: Вара; **Връзки :** шосейна, ЖП

Корабите, които транспортират опасни стоки, експлозивни и запалими материали, имат забрана за влизане на рейд и в пристанището. На чуждите кораби им е забранено да влизат в северния басейн, езерото Мангалия и канала, който прави връзката между басейна и езерото.

Пристанището разполага със следните стоянки:

Таблица 31. Стоянки на пристанище Мангалия

Стоянка	Дължина (м)	Макс. дълбочина (м)	Нр. стоянки	Локация
Основни товари	419	9.0	2	стоянка 1, 2
Стоянка технически съдове	105	5.5	1	стоянка 4
Стоянка връзка	95	5.5 - 9.0	1	стоянка 3

Оборудване : Пристанищни кранове: 1 x 120 т, 3 x 50 т, 1 x 15 т, 4 x 6.3 т.

Съхранение: Открити платформи, припл. 20.000 кв.м и покрити складове, припл. 4.300 кв.м.



Пристанище Мидия

Схема 31. Пристанище Мидия



Пристанище Мидия е разположено на брега на Черно море, на около 13.5 km N от Констанца. Проектирано и построено е, за да предостави на разположение съоръжения за съседния промишлен и нефтохимически център. Дигите от север и юг имат обща дължина от 6,97 м. Пристанището покрива площ от 834 ха, от които 234 ха са суша, а 600 ха - вода.

Разполага с 14 стоянки (11 оперативни стоянки, 3 стоянки на корабостроителницата), а общата дължина на кея е 2,24 км. След извършените драгажни дейности, дълбочината на водата е повишена на 9 м на стоянките 1 - 4 м за разтоварване на суров петрол, като позволява достъп на танкерите с максимално газене 8 м и 20.000 dwt.

Основните категории на обработвани стоки: суров петроли дериватни продукти, зърно, GPL, метални продукти.

Линия за товарене: Вара връзки: шосейни, ЖП, речни (има зона за речно-морски достъп през канала Поарта Алба- Мидия Наводар).

Пристанището е ограничено от Дунав на север и юг. Достъпът в пристанището става през близкия канал с ширина от 80 м и дълбочина от 5,6 м.

Пристанището разполага със следните стоянки:

Таблица 32. Стоянки на пристанище Мидия

Стоянка	Дължина (м)	Макс. дълбочина (м)	Тип товар
1 - 4	532	9,0	Сурови петролни продукти
5 - 8	637,6	9,0	Живи животни
9	204	9,0	Рафинирани петролни продукти
10 - 11	191,3	9,0	Основни стоки
3 стоянки Корабостроителница			Поддръжка - ремонт на кораби

Съоръжения : Пристанищни кранове : 2 x 6.5 tf (1 x 10 tf - Global Op).

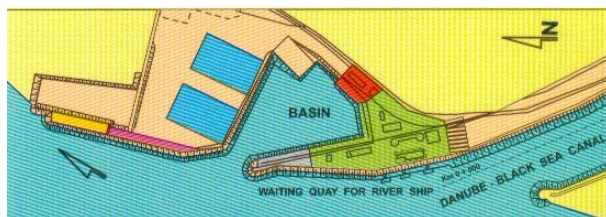
Съхранение: Магазини за съхранение на основни товари = 3 x 720 = 2 160 кв.м и асфалтирана платформа = 10 780 кв.м.

Баржи: има зона за речно- морски достъп в пристанището през канала Дунав- Черно море.



Пристанище Черна вода

Схема 32. Пристанище Черна вода



Пристанище Чернавода се намира разположено на десния бряг на Дунав, веднага по течението на връзката с канала Дунав- Черно море и е развито както па брега на реката , така и в пристанищния басейн.

Това пристанище е част от основната мрежа TEN-T, има 2 пристанищни крана от 5tf x 32 м и 1 кран 16 tf x 32 м.

Пристанищната площ, отдадена от Министерството на транспорта и инфраструктурата на CN APDF SA Гюргево е 126.322 кв.м, с основни оператори: ТД Добропорт АД, ТД АРГОС АД Чернавода.

Обработваните товари са зърно, насипни карбамидни торове, кариерни продукти.

Като се започне от входа към изхода, от връзката с пристанището с левия фронт на канала, пристанище Чернавода разполага с:

- стоянки за пасажери;
- фронт за изчакване на речни кораби до зоната на началото на басейна;
- една стоянка за петролни продукти;
- търговски стоянки в басейна, в дство с горната част;
- фронт за изчакване на отсрещната страна на басейна.

В басейна има още подежник - пускане на кораби, който е на корабостроителницата АРГОС. Басейнът е предвиден с дълбочина 1.50 м, а платформите на кота +13.00 м.

Комуникации :

- достъп до шосе, осигурено от местната мрежа и после връзки с DN 3A Чернавода- Букурещ и DN 22C Чернавода- Констанца, DJ Чернавода- Хършова;
- ЖП връзка чрез ЖП Чернавода- Констанца;

През 2011 г., пристанището е обработило над 130 000 т, а стоянките са били използвани само на 5%.

1.3.3. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт в българската част на трансграничния регион

Всички речни пристанища в българската част на трансграничния регион Румъния - България са разположени по протежението на българския участък от река Дунав, представляващ северната граница на страната.

Кейовият фронт на Речните пристанища за обществен транспорт с национално значение е с обща дължина от 9 080 м, на който са обособени 44 броя товарни, 5 броя за ро-ро превози, 14 броя пътнически и 3 броя служебни



корабни места. Кейовият фронт на Речните пристанища за обществен транспорт с регионално значение е с обща дължина от 4 964 м, на който са обособени 30 броя товарни, 2 броя за ро-ро превози, 3 броя пътнически и 12 броя служебни корабни места.³¹

В българската част на трансграничния регион попада пристанище Балчик, разположено на Черно море.

Националната пристанищна система в българската част на трансграничния регион разполага с доста наситена мрежа от дунавски пристанища. Независимо от това за голяма част от речните пристанища за обществен транспорт са налице редица фактори, които ограничават тяхната функционалност, а именно:

- Съществуващите характеристики на по-голяма част от пристанищната инфраструктура (кейови и тилови претоварни фронтове и складови съоръжения) не съответстват на характеристиките на отделните транспортни средства, видове товари и изисквания към технологията за тяхната обработка и съхранение.

- Дълбочините пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите пристанището кораби. Удълбочаване пред кей над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство.

- За някои от по-старите пристанища и най-вече за тези с регионално значение параметрите на отделните пристанищни зони - складови, тилови претоварни фронтове и сухопътни връзки и тяхното ситуационно разположение спрямо кейовите и входно изходните зони не са съобразени с големините и маршрутите на товаропотоците, които са характерни за търговските пристанища.

- Построените в началото на миналия век пристанищни терминали в Русе, Свищов, Лом, Оряхово и Тутракан са в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми, както от екологично естество, така и от архитектурно - строително естество. Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда, налагат преосмисляне на концепцията за формите за използване на тези територии.

- Различната собственост на пристанищната инфраструктура за някои от пристанищните терминали - сградния фонд, складови съоръжение, претоварните и транспортните съоръжения поражда сериозна зависимост на техните функции от интересите на отделните собственици (този извод бе

³¹ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



категорично подчертан по време на кръглите маси, проведени със заинтересованите страни в рамките на проекта). От това следва ниската степен на надеждност по отношение на изискванията за наличие на модерни и високоефективни пристанища, осигуряващи задоволяване потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри съответстващи на тенденциите за увеличаването на големината на корабите, както и ограничаване използването на съществуващата пристанищна инфраструктура от субекти, различни от собственика на пристанищните терминали.

- Пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение се управляват от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Съгласно ЗМПВВППРБ Управителният съвет на ДППИ приема годишната програма на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и я предлага за утвърждаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Област Видин

На територията на област Видин функционира пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин и още четири пристанища с регионално значение: Екопетролиум - Видин /Тайфун/ с основна дейност приемане, съхраняване и експедиране на нефтопродукти; Ро-Ро СОМАТ - Видин, предназначен за обработка на ро-ро товари; Безмитна зона - Видин за обработка на нефтопродукти и бункероване на кораби и Държавен драгажен флот „Бъдин“ - Видин за обработка на насипни и генерални товари. Пристани, които не функционират има и при селата Връв, Ново село и Арчар.

Пристанище Видин

Представяне



Пристанище Видин е определено като възел от основната ТЕН-Т мрежа на територията на Република България. То разполага с 4 терминала: Видин-север за генерални и насипни товари; Фериботен комплекс Видин за Ро Ро товари; Видин-център за пътници и Видин-юг за генерални и насипни товари. Инфраструктурата и другите дълготрайни активи на пристанище Видин се управляват от Териториално

поделение „Пристанище Лом“, към ДППИ.



Пристанище Видин е разположено на 785 км на река Дунав, като неговата територия е с обща площ от 65 000 м² и включва следните пристанищни терминали за обществен транспорт с национално значение:

- *Пристанищен терминал Видин - Север* - сертифициран в приемането и обработването на насипни товари, вторични суровини, палетизирани стоки, МПС и колесна техника и контейнери. Раположен е Фериботен комплекс Видин.
- *Пристанищен терминал Видин - Юг* - специализиран в приемането и обработването на насипни (въглища) и генерални товари.
- *Пристанищен терминал Видин - Център* е пътнически терминал.

Пристанищна инфраструктура

П

ристанище Видин - Север

Пристанище „Видин-север” е съставен от два пристанищни терминала:

А.1. Пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“

Схема 33. Карта на пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“



Разположен е в северна промишлена зона от км. 792.800 до км. 793.000. Автофериботния терминал разполага с Ро-Ро рампа с ширина 30-50 м, позволяваща приставането на един фериботен кораб за обработка. Максималната пропускателна способност на терминала е 72-75 хил. условни ТИР единици годишно. Съоръженията са стандартни за подобен терминал и отговарят на

изискванията за безопасно приставане и обслужване на корабите.³²

Таблица 33. Технически параметри на „Фериботен комплекс Видин“

Технически параметри	
Корабни места:	1 бр.
Обща дължина на корабните места (кейов фронт):	50 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

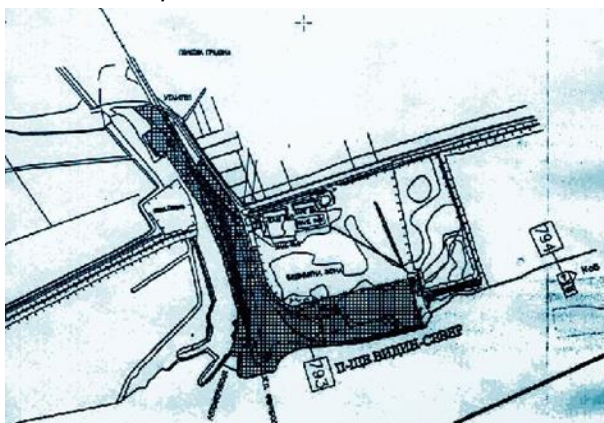
³² Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



А.2. Пристанищен терминал „Видин-Север“



Схема 34. Карта на пристанищен терминал „Видин-Север“



Разположен е в северната промишлена зона от км 793.600 до км 793.200 на р. Дунав. На терен от 10 000 м² - открита складова площ, съгласно българското законодателство, е учреден и работи склад под режим митническо складиране. Терминалът разполага с 4 броя корабни места с обща дължина 350 м и обща дължина на кейовия фронт - 800 м; Закрити складове с обща площ от 1620 кв.м и Открити складове с обща площ от 20 000 кв.м. Пристанищният терминал разполага с необходимата техника, съвременни технологии и квалифициран персонал за извършване на пълния цикъл „пристанищна услуга“ - обработка на кораби, вагони и автотранспорт от приемане на товарите, тяхното съхранение в открити складове и експедиция до крайни получатели.³³

Таблица 34. Технически параметри на Пристанищен терминал „Видин-Север“

Технически параметри	
Корабни места:	4 бр.
Обща дължина на корабните места:	350 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	10 000 кв. м
Закрита складова площ:	3 131 кв. м

Пристанищен терминал Видин - Север и Фериботен комплекс Видин се управляват и стопанисват от „Параходство Българско речно плаване“ АД, съгласно концесионен договор от 20.08.2010 г. за срок от 30 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 16 039 000 лева. Генералният план за развитие на пристанището предвижда изграждането на терминал за течни горива.

³³ Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



Б. Пристанищен терминал „Видин-Център“



Схема 35. Карта на пристанищен терминал „Видин-Център“

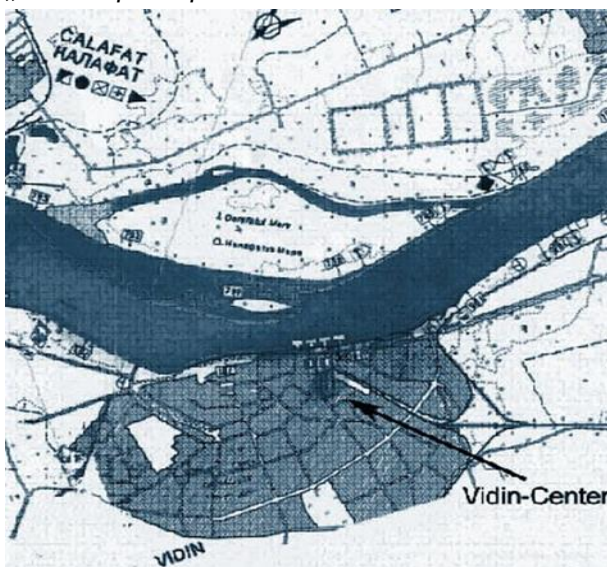


Таблица 35. Технически параметри на пристанищен терминал „Видин-Център“

Технически параметри		
Корабни места:	пътнически	4 бр.
	служебни	3 бр.
Обща дължина на корабните места:		1440 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2,50 м
Открита складова площ:		0 кв. м
Закрита складова площ:		0 кв. м

Пристанищен терминал Видин - Център се подготвя се предоставяне на концесия.

³⁴ Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



В. Пристанищен терминал „Видин-Юг“



Схема 36. Карта на пристанищен терминал „Видин-Юг“



Пристанищен терминал Видин - Юг е разположен в южната промишлена зона в участъка на км 785 до км 785.200 на реката върху площ от 48 дка. Предназначено е за прием и съхранение на насипни и генерални товари, които не изискват специални условия за обработка и съхранение. Пристанищната кейова стена с наклонен тип е с дължина 200 метра. Корабните товаро-разтоварни работи се извършват от наличния ел. портален кран, оборудван с необходимите товаро-захватни устройства. Работи се както по индиректен (през склад), така и по директен вариант. Основния товар са въглища. За осъществяване на основната дейност пристанищния терминал разполага със следното оборудване: 2 броя електропортални крана (електронен портален пристанищен кран „Кировец“ 10 т, извън експлоатация; ел.портален пристанищен кран „Албатрос“ 10-16 т) и челен товарач „Бобкет“.³⁵

Таблица 36. Технически параметри на пристанищен терминал „Видин-Център“

Технически параметри	
Корабни места:	2 бр.
Обща дължина на корабните места:	200 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	18 000 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

Пристанищен терминал Видин - Юг е в процедура за предоставяне на концесия.
Област Враца

В границите на област Враца е разположено Пристанище Оряхово, което е определено като възел от разширената ТЕН-Т мрежа на територията на Република България. Пристанищен терминал Оряхово за генерални и насипни

³⁵ Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



товари, и пътници е с национално значение. С регионално значение са Фериботен комплекс - Оряхово и ДДФ „Дуним“ - Козлодуй. Фериботен комплекс - Оряхово е предназначен за обработка на ро-ро товари, разполагащ с 2 корабни места (едно товарно и едно служебно), с кейов фронт от 30 м, дълбочина 3,2 м, открита площ 10 000 кв.м, както и с понтон 75/48 м. ДДФ „Дуним“ - Козлодуй е предназначено за обработка на насипни и генерални товари и има регионално значение, разполагащ с 2 корабни места (едно товарно и едно служебно), с кейов фронт от 158 м, дълбочина 2,5 м, открита площ 7 000 кв.м. Пристанището е оборудвано с 2 броя електрически портални кранове 10-16 тона; 1 бр. понтон и се използва за нуждите на АЕЦ „Козлодуй“.

Пристанищен терминал Оряхово

Представяне

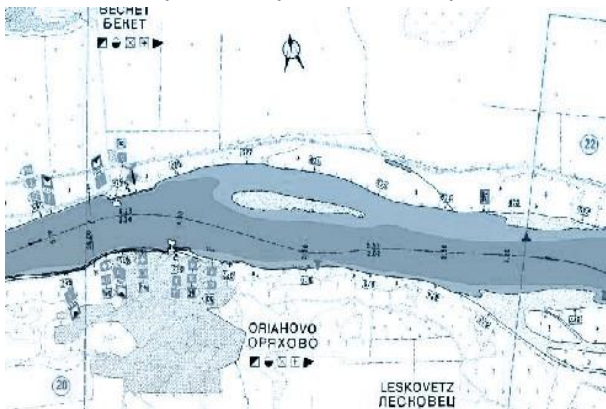


Пристанищен терминал Оряхово е предназначен за генерални и насипни товари и пътници. Пристанището е специализирано в обработването на насипни, тежки, обемни, течни товари, суров петрол, рафинирани петролни продукти и Ро-Ро. Количеството товари, което може да бъде обработено по протежението на пристана на терминала за година е 307 000 тона.

Пристанищния терминал Оряхово е предоставен на концесия на „Слънчев дар“ АД, Варна. Договорът е сключен на 04.07.2007 г. за срок от 25 години и е в сила от 23.06.2008 г. Размерът на планираните инвестиции е 2 400 000 лв.

Пристанищна инфраструктура

Схема 37. Карта на пристанище Оряхово



Пристанище Оряхово е с обща площ от 19 806 м² и разполага с три корабни места, от които две за обработване на товарни кораби и едно за обслужване на пътници. То е оборудвано с 3 броя електрически портални стрелови крана с товароподемност 5 до 10 тона. На територията на порта са изградени открити (4 400 м²) и закрити (962 м²) складови площи.



През територията на порта преминава теснолинейната железопътна линия Червен бряг - Оряхово, която от 2002 г. е закрыта и не функционира.

Таблица 37. Технически параметри на Пристанищен терминал Оряхово

Технически параметри		
Корабни места:	товарни	2 бр.
	пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		323 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		1,80 м
Открита складова площ:		4 400 кв. м
Закрита складова площ:		962 кв. м

Област Монтана

На територията на област Монтана е разположено пристанище с национално значение Лом, което е второто по големина дунавско пристанище в България, като изградената инфраструктура до него осигурява най-късата директна сухоземна връзка (чрез второкласен път II-81 през Старопланинския проход Петрохан), свързващ пристанище Лом с пристанище Солун, което е най-големият транспортен хъб на Средиземно море.

Пристанище Лом е създадено още през 19 век и става входно-изходна врата от и към Западна и Централна Европа. През цялата си история пристанището има ключова роля в цялостния социално-икономически живот на региона и структуроопределящо значение за икономиката на областта като най-важната транспортна структура.

Пристанище Лом

Представяне



Пристанище Лом е определено като възел от разширената TEN-T мрежа на територията на Република България. През 2009-2011 г. Община Лом реализира проект „Укрепване брега на река Дунав в района на градската част на гр. Лом“, финансиран от Междуведомствена комисия за възстановяване към МС.³⁶

Пристанището е с обща площ 299 380 м² и разполага с 13 котвени стоянки. Порт Лом е специализиран в обработване и съхранение на насипни товари (руди и въглища); генерални товари; пакетирани, товари в течно състояние; контейнери, масови и обемни товари. Капацитетът на порта при

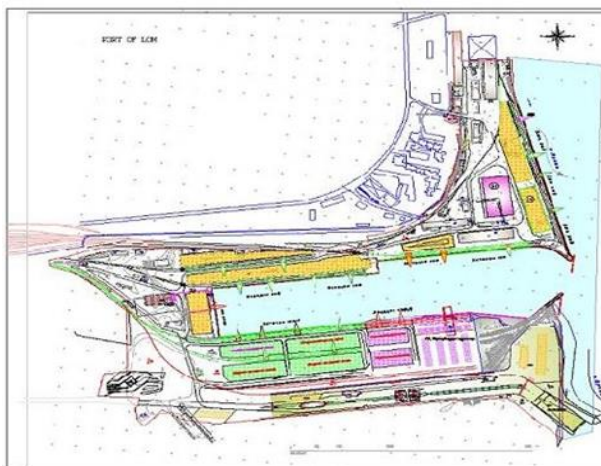
³⁶ Областна стратегия за развитие на област Монтана 2014-2020 г.



съществуващия режим на работа е кейова пропускателна способност 3 107 т/г и складова - 5 860 т/г. То е отворено за транзитни превози от Македония и Гърция, а изградената в близост железопътна мрежа съдейства за осъществяване на връзка с пристанище Солун.

Пристанищна инфраструктура

Схема 38. Карта на пристанище Лом



Общата дължина на кейовия фронт е 1 422 м, а максималната проектна дълбочина пред корабните места е 1,8 м. За извършване на товаро-разтоварните операции се използват 16 броя електронни портални пристанищни крана, като преобладаващата възрастова структура на претоварните съоръжения е между 58 и 65 г. Пристанището разполага с открити и закрити складови площи с обща

квадратура 121 014 м², както и склад за съхранение на течни товари с общ обем от 188 м³.

Пристанище Лом е свързано с железопътната мрежа на страната чрез жп гара Лом. Тази връзка се осъществява посредством единична електрифицирана второстепенна жп отсечка от гара Брусарци към главната железопътна линия Видин - Мездра. По отношение на свързаността на пристанище Лом с пътната инфраструктура на страната, тя се осъществява с помощта на второкласния републикански път № 81 към София. Портът разполага и с добре осигурена подходна инфраструктура и към останалите населени места в община Лом.

Таблица 38. Технически параметри на Пристанище Лом

Технически параметри	
Корабни места:	13 бр.
Кейов фронт:	1 422 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,5 м
Открита складова площ:	117 921 кв. м
Закрита складова площ:	8 343 кв. м

Пристанищен терминал Лом, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом е отдадено на концесия на „Порт Инвест“ ЕООД. Договорът е сключен на 06.03.2013 г. за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 57 600 лева.

Област Плевен



На територията на област Плевен функционират два пристанищни терминала с национално значение: Фериботен терминал Никопол и Пристанище „Петрол - Сомовит“. И двете пристанища не попадат в обхвата на основната и разширената ТЕН-Т мрежа на територията на Република България, но представлява важна връзка в националната транспортна система.

С регионално значение е пристанище „Никопол“, което разполага с 1 място за пътнически кораби. Кейовият фронт е 135 м, а проектната дълбочина достига 4,4 и понтон с габарите 22/8 м. Регионално значение има и Пристанище „Петрол - Сомовит“, предназначено за разтоварване и бункероване на нефтопродукти, което разполага с 1 крабно място за товари. Кейовият фронт е 75,8 м, а проектната дълбочина достига 2,5 и е снабдено с плаваща претоварна установка с дължина 75,80 м.

В областта функционират пристанища, които имат предимно местно значение. Пристанището в село Байкал, община Долна Митрополия има основно туристическо предназначение. Пристанищните съоръжения са остарели и имат нужда от реконструкция и модернизация. Те имат основно туристическо предназначение.³⁷ Пристанището с.Загражден, община Гулянци не функционира, но има желанието на местната общност е то да бъде възстановено с туристически цели.³⁸

Фериботен терминал Никопол

Представяне

Пристанищен терминал Никопол е разположен на южния (десен) бряг на река Дунав, в западната част на гр. Никопол от км 597,900 до км 597,550, от устието на реката. Свързан е с сухопътната транспортна мрежа на страната.



На територията на пристанището са изградени административни, обслужващи и битови сгради. Основното предназначение на терминала е да предоставя място за приставане на кораби тип „Ро-Ро“ с хоризонтално товарене за превоз на хора, автомобили, селскостопанска и друга колесна техника, работещи между българския и румънския бряг

на р. Дунав, по фериботната линия Никопол - Турну Мъгуреле. За обслужване на Ро-Ро кораби Пристанищният терминал разполага Ро-Ро рампа, с параметри 114/30, както и с необходимата техника, съвременни технологии и

³⁷ Общински план за развитие на община Долна Митрополия за периода 2014-2020 г.

³⁸ Общински план за развитие на община Гулянци за 2014-2020 г.



квалифициран персонал за извършване на пълния цикъл пристанищни услуги по обработка на наливни и насипни товари и в частност натоварване на зърнени храни на кораби, включително приемане на товарите и експедиция до крайни получатели. На територията на пристанищния терминал се осъществява паспортно-визов, митнически, санитарен, ветеринарен и фитосанитарен контрол.

Пристанищна инфраструктура

Територията на пристанищен терминал Никопол е 17 642 кв.м, на която са изградени кула контрол на навигацията, административна сграда, хале за покрита дезинфекция, хале за щателна митническа проверка, офиси. Ро-Ро рампата е с ширина 114/30 м и позволява приставането на два Ро-Ро кораба за едновременно обработка. Терминалът е свързан с първостепенния път Никопол - Плевен, а с гр. Свищов посредством второстепенен път Никопол - Свищов. Асфалтовият път Никопол - Плевен е коригиран и ремонтиран през последните няколко години и е в много добро състояние. Чрез него в посока гр. Плевен се излиза на път Е 83 и Е 72.

Таблица 39. Технически параметри на Фериботен терминал Никопол

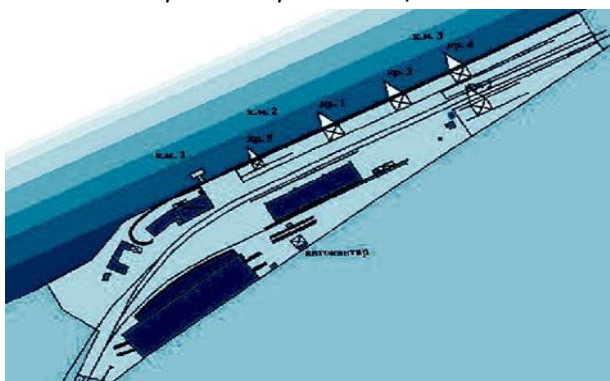
Технически параметри	
Корабни места:	1 бр.
Обща дължина на корабните места:	30 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

Концесионер на терминала е „Параходство Българско речно плаване“ АД за период от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 22 437 000 лева.

Пристанищен терминал Сомовит

Представяне

Схема 39. Карта на пристанище Сомовит



Пристанищен терминал „Сомовит“ е с национално значение и се използва за обработка на генерални и насипни товари.

Пристанищен терминал Сомовит е част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.

Пристанищна инфраструктура



Портът е специализирано в приемането, обработването и складирането на насипни и генерални товари (метали, зърно, целулоза, въглища). Разполага с помещения (открити и закрити) за съхранение на съответните продукти с обща площ от 13 075 м², а претоварните операции се осъществяват със специални съоръжения - 11 портални крана с капацитет 20 т. и 4 повдигача с капацитет 3-5 т.

Таблица 40. Технически параметри на Пристанищен терминал Сомовит

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	2 бр.
	Пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		354 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2,50 м
Открита складова площ:		9 700 кв. м
Закрита складова площ:		3 375 кв. м

Концесионер на пристанищен терминал „Сомовит“ е „Октопод - С“ ООД. Договорът е сключен на 28.05.2009 г. за срок от 22 години и е в сила от 01.08.2009 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 6 445 000 лв.

Област Велико Търново

В област Велико Търново се намира пристанищен терминал Свищов, чрез който се осъществява най-късият път от река Дунав до старопланинските проходи, а от там за Турция, Гърция и Близкия Изток.

Пристанище Свищов

Представяне



Пристанище Свищов е определено като възел от разширената ТЕН-Т мрежа на територията на Република България. Пристанище Свищов е разположено на 554 км от устието на река Дунав. Неговата територия е с обща площ от 300 000 м² и позволява акостиране и престояване на 19 кораба. Порт Свищов е специализиран в обработването и

съхранението на контейнери, които постъпват и се изпращат от и до Азия, Северна и Южна Америка, Африка и Австралия. Пристанището осъществява връзка с вътрешността на страната посредством железопътни линии през гара Левски и пътношосейната мрежа на страната до Пловдив, Хасково, Велико Търново, София и Стара Загора.

Пристанищна инфраструктура



Схема 40. Карта на пристанище Свищов



Пристанището е разделено условно на 3 района - западен, централен и източен. Обособени са 9 корабни места - 8 товаро-разтоварни и 1 пътническо. Разполага с 11 бр. портални крана с товароподемност от 5 до 20 т; 1 бр. дизелов ел. кран разположен на дозировъчната площадка; 1 бр. колесен трактор; 4 бр. вилкови повдигача; 3 бр. кофъчни товарача и 2 бр. автокантари.

Таблица 41. Технически параметри на Пристанищен терминал Свищов

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	8 бр.
	Пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		922 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2,50 м
Открита складова площ:		22 800 кв. м
Закрита складова площ:		6 100 кв.м

Пристанищен терминал Свищов, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе е предоставен на концесия на „Драгажен флот - Истър“ АД. Договорът е сключен на 15.02.2007 г. за срок от 31 години и е в сила от 21.04.2007 г. Размерът на инвестициите е 19 227 000 лв. Основните направления на инвестициите ще са за рехабилитация и преустройство на складове, открити площи, междурелсови пространства, изграждане на силосно стопанство с елеваторна кула, изграждане на бетонова естакада, мероприятия по опазване на околната среда, нова кейова и тилова техника и други.

Област Русе

На територията на област Русе функционират следните пристанища, които са с национално значение: пристанищен терминал Русе-изток за генерални, насипни и Ро Ро товари; Русе - запад за генерални, насипни товари и пътнически терминал Русе - Център за пътници. Пристанищен компелекс Русе е най-голямото пристанище в българския участък на р. Дунав. То е и най-голямото пристанище в пристанищния комплекс и заема ключова позиция в Пан-Европейските транспортни коридори. Пристанището е развит мултимодален център, в който се осъществява връзка между три основни вида транспорт - воден, автомобилен и железопътен. На територията му са разположени пътни връзки с централната пътна мрежа на България и жп коловози, които го свързват с жп мрежата на страната.



Пристанище Русе е определено като възел от основната TEN-T мрежа на територията на Република България.

С регионално значение са следните пристанища:

- Пристанище „Русе - нефтоналивен терминал Арбис“ за обработка на танкери с течено гориво, което разполага с 1 корабно място за обработка на товари. Кейовият фронт е 60 м, а дълбочината 2,6 м, оборудвано е с помпена инсталация.

- Пристанище „Порт Булмаркет - Русе“ за генерални, насипни товари и нефтопродукти, корабно бункероване и снабдяване на корабите с електрическа енергия, което разполага със 7 корабни места за обработка на товари. Кейовият фронт е 650 м, а дълбочината 1 м. Пристанището разполага със складови съоръжения с открита площ 15 000 кв.м и открита площ 1 440 кв.м, както и със силоси - 9798 куб.м. Оборудвано е с три електрически портални крана и един пневматичен агрегат за товарене и разтоварване на зърно.

- Пристанище „Русе - безмитна зона“ за обработка на наливни товари, разполага с 1 корабно място. Кейовият фронт е 100 м, а дълбочината 2 м. Разполага с помпена инсталация и резервоари - 40 000 куб.м.

- Пристанище „Дубъл Ве Ко - Русе“ за обработване на насипни и генерални товари има 1 корабно място. Кейовият фронт е 135 м, а дълбочината 3 м. Разполага с открита складова площ от 1 500 м и 2 портални крана Ганц-5 т.

- Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“ за насипни и генерални товари, с 3 корабни места. Кейовият фронт е 280 м, а дълбочината 2,5 м. Откритата складова площ е 10 000 кв.м. Оборудвано е с 3 портални крана.

- Пристанище „Пристис“, за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби и корабно бункероване, разполага с 10 служебни корабни места и 1 за пътнически кораби. Кейовият фронт е 100 м, а дълбочината 2,5 м. Откритата складова площ е 485 кв.м, а резервоарите са с обем 80 куб.м. Разполага с 10 бр. Понтони 70/11/3; 70/10/5.

- Пристанищен терминал „ТЕЦ - Свилоза“ за обработка насипни товари - въглища, разполага с 1 корабно място. Кейовият фронт е 172 м, а дълбочината 2,5 м. Откритата складова площ е 15 250 кв.м, оборудвано е с 2 бр. портални крана.

- Пристанищен терминал „Свилоза“ за обработка генерални и насипни товари, с 1 корабно място. Кейовият фронт е 130 м, а дълбочината 2,5 м. Откритата складова площ е 7470 кв.м, оборудвано е с 1 бр. портален кран 10 т.

- Пристанище „Белене“ за насипни и генерални товари, разполага с 2 корабни места. Кейовият фронт е 285 м, а дълбочината 2,5 м. Откритите складови площи са 21 200 кв.м., оборудвано е с 2 бр. портални крана 16-20 т и 3 бр. мостови кранове.



Пристанище Русе

Представяне



Пристанище Русе е определено като възел от основната TEN-T мрежа на територията на Република България. Пристанищен комплекс Русе е най-големият транспортен център в българския участък на река Дунав с обща площ от 920 000 кв.м. Основен елемент от тази логистична схема е железопътната отсечка Варна - Русе,

която е сегмент от транспортен Коридор VII и скъсява пътя на товарите по линията Рейн - Майн - Дунав - Черно море.

Пренасочвайки трафика от Сулина към железопътната отсечка Русе - Варна се създават възможности за привличане на по-голям брой товародатели, поради съкращаване на разстоянието и времето за пътуване. Най-краткият път за търговия на Централна Европа с Близкия Изток е този, който преминава през Русе на р. Дунав и Варна на Черно море. Пристанищен комплекс Русе ЕАД осъществява връзка с пристанище Варна посредством железопътната отсечка Русе - Варна, която би могла да осигури добри възможности за привличане на транзитни товаропотоци и осъществяването на мултимодални превози по направленията Европа - Близък и Среден Изток и Кавказ.

Железопътната отсечка Русе - Варна е електрифицирана и е с дължина 232 км. Състои се от два участъка: Русе-Каспичан - железопътна линия първа категория - 97 км и Каспичан - Варна - 135 км, двупътна, част от магистрална жп линия № 2. Текущото състояние на инфраструктурните съоръжения създават затруднения за регионалната и национална транспортна система. Среднопретеглената скорост на движение на товарните влакове е 62 км/ч.

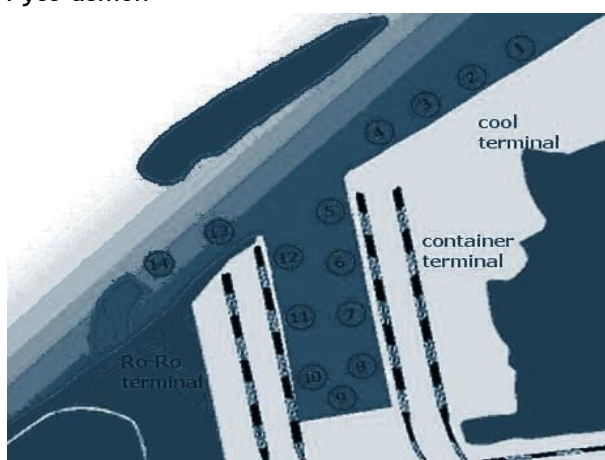
По отношение на железопътните връзки, пристанищен комплекс Русе попада и в обхвата на граничния преход с Република Румъния през Русе-Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе и с гранична гара Гюргево север.

Пристанищна инфраструктура

А. Пристанищен терминал Русе-изток



Схема 41. Карта на пристанищен терминал Русе-изток



Пристанищен терминал Русе-Изток е с обща площ от 825 533 м², като има възможност за разширяване и развитие. Към момента е усвоена около 470 000 м² от цялата площ. В терминала се обработват предимно насипни товари, контейнери, Ро-Ро и течни товари. Терминалът разполага с 14 броя корабни места, както и Ро-Ро терминал за обработване на леки и товарни автомобили. Пристанището е съоръжено с 14 броя електрически портални пристанищни крана с капацитет 32 тона, повдигачи и пневматични устройства, които са на средна възраст между 30 и 40 години. На територията на пристанищен терминал Русе-Изток са изградени открити (190 500 м²) и закрити (15 800 м²) складови площи. Терминалът е съоръжен със собствена железопътна линия с обща

дължина 4,7 км, а разстоянието до най-близкия автомобилен път е 2 км. То разполага с изкуствен лиман с вертикална кейова стена, улесняваща товаро-разтоварната дейност при ниски води на река Дунав. Към момента оператор е ДП „Пристанищна инфраструктура“. Пристанищен терминал Русе-изток е подготвян за предоставяне на концесия в два обекта:

- Пристанищен терминал Русе-изток - 1“, (включващ корабни места от № 1 до № 8) част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе;
- Пристанищен терминал Русе-изток - 2“, (включващ корабни места от № 9 до № 14) част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе;

Таблица 42. Технически параметри на Пристанищен терминал Русе-изток

Технически параметри	
Корабни места:	14 бр.
Кейов фронт:	1618 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	190 500 кв. м
Закрита складова площ:	15 800 кв.м



Б. Пристанищен терминал Русе - запад



Схема 42. Карта на пристанищен терминал Русе - запад



Таблица 43. Технически параметри на Пристанищен терминал Русе - запад

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	11 бр.
	Служебни	1 бр.
Кейов фронт:		1518 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2,50 м
Открита складова площ:		27 600 кв. м
Закрита складова площ:		8 900 кв.м

В. Пътнически терминал Русе - Център



Пристанищен терминал Русе-Център е с обща площ от 11 799 м². Разположен в западната част на гр. Русе и се намира на около 600 м от централния градски площад „Свобода“ и на около 400 м от Стария градски център. Разполага с 3 броя корабни места, като само едно от тях се експлоатира и е предназначено за акустриране на пътнически кораби; 1 понтон - за



Схема 43. Карта на пътнически терминал Русе - Център



обслужване на пътнически кораби. За туристически цели (за пасажера и туриста) връзката между терминала и центъра на града (туристическата и търговската част) е развита и към него водят два булеварда и няколко улици.

Таблица 44. Технически параметри на Пътнически терминал Русе - Център

Технически параметри	
Корабни места:	3 бр.
Кейов фронт:	451 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,60 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв.м

Област Силистра

В област Силистра се намират 3 пристанищи терминала с национално значение. Това са Пристанищен терминал Тутракан за генерални и насипни товари, и пътници; Фериботен терминал Силистра за Ро Ро товари и Пътнически терминал Силистра за пътници. Пристанищата Силистра и Тутракан осигуряват връзките на сухоземната транспортна инфраструктура от областта с р. Дунав (Трансевропейски транспортен коридор № 7), с всички възможности, които интегрирането на сухоземен и воден транспорт предоставя.

Пристанище Силистра е определено като възел от разширената TEN-T мрежа на територията на Република България.

В област Силистра функционират и няколко пристанища с регионално значение:

- Пристанище „Ист поинт - Силистра“ за пътници, което разполага с 1 корабно място и понтон 22/6/1,8 м. Кейовият фронт е 200 м, а дълбочината 4 м.
- Пристанище „Силистра - Поларис 8“ обработва насипни и генерални товари, разполага с 2 корабни места (1 за товари и 1 служебно), три портални крана. Кейовият фронт е 350 м, а дълбочината 5 м. Откритите складови площи са 5 600 кв.м.
- Пристанище „Силистра - Лесил“ обработва насипни и генерални товари. Разполага с 5 корабни места, като кейовият фронт е 540 м. Откритите складови площи са 18 000 кв.м. Оборудвано е с три портални крана.



Пристанищен терминал Тутракан

Представяне

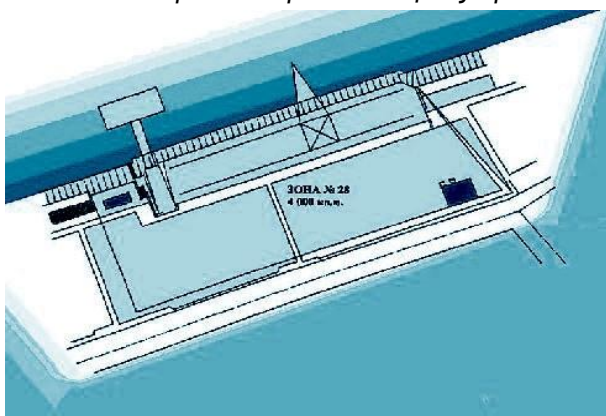


Пристанищен терминал Тутракан, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Наличните устройствени характеристики като съвкупност от територия, инфраструктура и съоръжения позволяват на Пристанищен терминал Тутракан да обработва насипни и генерални товари и да обслужва пътници.

Пристанищна инфраструктура

На територията на терминала няма закрити складове за съхранение на товари, а открити складове са с площ 2 500 кв.м, предназначени за насипни и генерални товари, които позволяват временно съхранение на открито. Няма складове за течни товари и няма други специализирани складове. Терминалът разполага с 1 ел.портален пристанищен кран.

Схема 44. Карта на пристанище Тутракан



Плаващият понтон за обслужване на пътници и кораби с размери 22 x 8 м за швартоване на речни кораби (година на производство 1962 г.). Пристанищен терминал Тутракан няма железопътно коловозно развитие и не е свързан с националната железопътна мрежа. На територията на Пристанищен терминал Тутракан има действащ

подходен път, който е с ширина 7 м с асфалтова настилка. С модернизацията и разширението на пристанищния терминал се очаква да се създадат предпоставки за повишаване ръста на икономиката на страната и региона, както и до развитие на водния транспорт, като най-евтин и екологично чест транспорт.

Таблица 45. Технически параметри на Пристанищен терминал Тутракан

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	1 бр.
	Пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		110 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2,50 м
Открита складова площ:		2 500 кв. м
Закрита складова площ:		0 кв.м



Оператор на Пристанищен терминал Тутракан е „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД.

Пристанище Силистра



Представяне

Пристанище Силистра е разположено на 75 км от канала Черна вода - Констанца и на 200 км от голямото украинско пристанище Рени. Пристанището е за обществен транспорт с национално значение за обслужване на пътници и корабно бункероване. Оборудвано е с необходимите специализирани съоръжения и транспортна техника

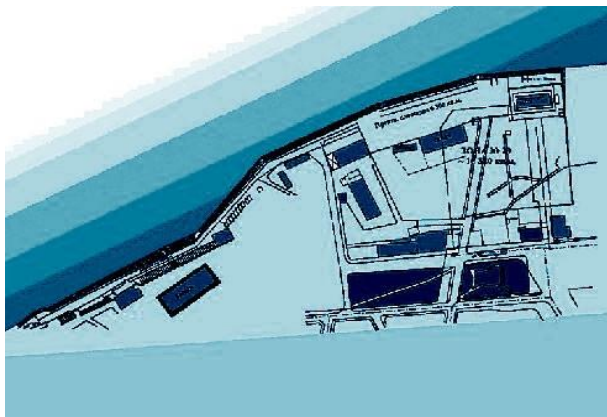
за обслужване на кораби и вагони с насипни, палетизирани и контейнеризирани товари. То е единственото в българският участък на река Дунав, което е в състояние да обработва бункерови речни, речно-морски и морски кораби с товароподемност до 5000 тона. Поддържало е целогодишно регулярна линия Силистра - Рени - Измаил - Силистра.

Като елемент на Приоритетна ос № 18 (р. Дунав / на Трансевропейската транспортна мрежа TEN-T), Пристанище Силистра вече е включено в основната TEN-T мрежа, което прави неговата модернизация както задължителна, така и по-лесно реализуема.

Пристанищният терминал е предназначен за обработка на ро-ро товари и поща, пътнически услуги и морско-технически услуги. Площта му е 65 189 кв.м и разполага с два броя понтони.

Пътнически терминал Силистра

Схема 45. Карта на пътнически терминал Силистра



Пристанищна инфраструктура

Пътническият терминал е предназначен за корабно бункероване и превоз на пътници и е с пропускателна способност до 30 000 пътника годишно. Кейовата му стена е с дължина 300 метра. Пристанището разполага с площ от 16 320 кв.м, паркинг от 900 кв.м, разполага с 3 бр. понтони с преходен мост към тях и връзка с автотранспортна мрежа на България.



Таблица 46. Технически параметри на Пътнически терминал Силистра

Технически параметри	
Корабни места:	3 бр.
Кейов фронт:	300 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв.м

Фериботен терминал Силистра

Пристанищна инфраструктура

Фериботният терминал е предназначен за обработка на ро-ро товари и поща, пътнически услуги и морско-технически услуги. Площта му е 65 189 кв.м. Съоръжен и със собствена железопътна линия, която позволява връзка с републиканската железопътна мрежа на страната. Прилежащата инфраструктура на позволява акустирането на речно-морски кораби с товароподемност до 5000 тона. Фериботен терминал Силистра-Кълъраш не функционира от 2010 г.

Таблица 47. Технически параметри на Фериботен терминал Силистра

Технически параметри	
Корабни места:	1 бр.
Кейов фронт:	300 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,00 м
Открита складова площ:	0 кв.м
Закрита складова площ:	0 кв.м

Област Добрич

Единственото черноморско пристанище, попадащо в българската част на трансграничния регион е Пристанищен терминал Балчик.

Пристанищен терминал Балчик

Представяне



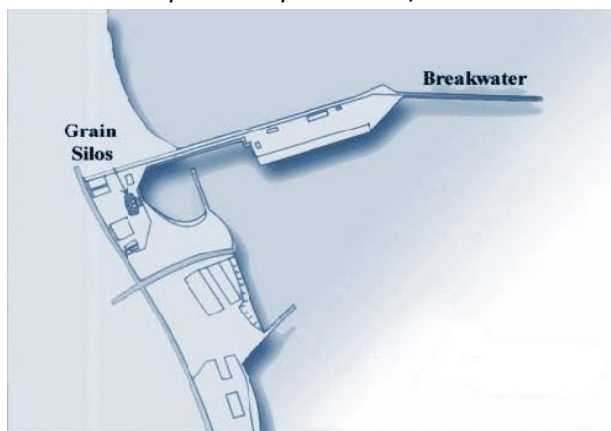
Пристанищен терминал Балчик е специализиран е за обработка на генерални, насипни, растителни наливни товари и поща с непрекъснат режим на работа. Основна характеристикта на пристанището е обработка на насипни товари, предимно зърнени. Терминалът е териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт

с национално значение Варна. Пристанището е дадено на концесия през 2005 г. на „Порт - Балчик“ АД, за срок от 25 години и е в сила от 25.05.2006 г. Размерът на инвестициите за срока на концесия е 3 474 800 лв.



Пристанищна инфраструктура

Схема 46. Карта на пристанище Балчик



Пристанищен терминал Балчик разполага с две товарни места с обща дължина 164 м, като могат да се обработват едновременно два плавателни съда. Мястото на Пристанищния терминал е обособено при кейова стена, изградена при уширение на вълнозащитния мол. На същото уширение, свързващо мола с брега, са разположени и откритите складови площи, товаро-разтоварното

оборудване и обслужващите сгради на пристанището. Разполага с 2 бр. електрически портални крана - 10 тона; 1 бр. коработоварна машина за зърно 300 тона/час.

Таблица 48. Технически параметри на Пристанищен терминал Балчик

Технически параметри	
Корабни места:	2 бр.
Кейов фронт:	164 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	7,3 м
Открита складова площ:	3 700 кв.м
Закрита складова площ:	0 кв.м

1.3.3.9. Информационната и комуникационна инфраструктура за предоставяне на Речни Информационни Услуги (РИУ) за вътрешноводния транспорт

Речни Информационни Системи³⁹

Речните информационни системи (РИС) са навигационни системи, обслужващи кораби и институции, отговорни за управление на трафика, поддържане на плавателния път, сигурността на корабоплаването, опазване на околната среда и др. Традиционната досегашна комуникация между корабите и различните брегови служби, обслужващи корабоплаването се е осъществявала чрез радиовръзка, телефония, зрительно наблюдение и други традиционни методи. РИС е среда, в която може да бъде осъществявана съвременна електронна навигация, което е практика в морския транспорт. Предвид разгледаните комуникационни приложения, чрез които функционира системата от речни информационни услуги, може да се определи, че те имат съществено значение както за екипажите на корабите, изразяващо се в безопасно

³⁹ <http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>,



извършване на превозите, така и за транспортните и пристанищни оператори, при които важността се свежда до намаляване на размера на променливите разходи и подобряване на преработвателната и пропускателна способност на пристанищата.

Системата БУЛРИС⁴⁰

Системите за наблюдение на трафика, които се интегрират в БУЛРИС, предоставят в реално време информация както на бреговите служби, така и необходимите данни за безопасно плаване на самите кораби: АИС данни, радарна картина и видео наблюдение с опция за термо картина.

- актуални данни за фарватера (водния път) - вътрешни електронни навигационни карти, интернет приложения за известия до корабните водачи, радарни системи по маршрута, планиране на плаванията;
- информация за действащото законодателство - режим на корабоплаване на територията на всяка от страните;
- опасности по водния път/сигнали за бедствия;
- информация за транспорт и логистика дата на пристигане, вид на товар, свободни обеми на плавателното средство и пр.;
- трафик контрол - гарантира безопасност и сигурност на плаването и доставките. Осигурява електронни доклади от корабите, наблюдение и проследяване на корабите, автоматично разпознаване (AIS).

С Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България (изменена през 2014 г.) в българското законодателство се транспонират изискванията на Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. за хармонизиране на речни информационни услуги (RIS) по вътрешните водни пътища на общността.

Директива 2005/44/ЕО определя задължението за внедряване на четири основни РИС ключови технологии:

- Визуализация на електронни карти - Inland ECDIS
- Електронно корабно докладване - ERI
- Съобщения до корабоплавателите - NtS
- Система за локализиране и проследяване на кораби - VTT
- Специални елементи на системата са Hull Data Base и RIS Index.

В допълнение в Директивата се посочва, че държавите-членки трябва да отговарят на набор от изисквания за минимално количество данни, т.е всички данни относно навигацията и планирането на пътуването по вътрешните водни

⁴⁰ <http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>.



пътища. Тези данни се предоставят в достъпен електронен формат, и съдържат най-малко:

- ос на фарватера с индикация на километрите;
- ограничения за корабите или съставите от гледна точка на дължина, ширина, водоизместимост и височина;
- работно време на ограничителните структури, по-специално на шлюзовете и мостовете;
- местоположение на пристанищата и претоварните площадки;
- референтни данни за датчиците за ниво на водата, свързани с корабоплаването.

Елементи на системата

Всички елементи на БУЛРИС са напълно съвместими с аналогичните системи в другите страни по река Дунав в изпълнение на Директива 2005/44/ЕС.

Известия до корабоплавателите (Notices to Skippers -NtSNtS

Известия до корабоплавателите са ключова РИС технология, която е стандартизирана и се предоставя на 12 различни езика. Предоставяните съобщения са свързани с известия от отговорните институции във връзка със забрани, ограничения и особености за реката или участък от нея, поддържане на фарватера, информация за трафика, хирдографска информация, атмосферни условия, ниво на водата, ледоход. Автоматичното събиране на информация от пегели и метеостанции спестява време, човешки труд и грешки.

Известия до корабоплавателите е част от системата БУЛРИС.

Подсистемата „Известията до корабоплавателите“ е свързана с подобни системи в други държави и предоставя търсене и показване на съобщения за съответните части на Дунав и други речни канали. Адресът на подсистемата <http://nts.bulris.bg>

Електронно Докладване (ERI)

Друга ключова технология за РИС услугите е Електронното докладване - ERI. Чрез него се получава стратегическа информация за трафика, управление на трафика, съдействие за предотвратяване на бедствени ситуации, статистически данни, такси свързани с водните пътища и пристанищни такси, логистика.

БУЛРИС поддържа:

- уеб базирано приложение за въвеждане на Електронни доклади за регистрирани потребители;
- интерфейси към външни приложения за ERI;

Тези доклади могат да се попълват и изпращат както от капитана, така и от агентираща фирма.



Разпоредбите на Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България създават съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение - (ЕС) No.689 / 2012 и Регламент за изпълнение (ЕС) No.909 / 2013. Капитаните и екипажът трябва преди да навлязат в акваторията на дадено пристанище и при спазване на процедурата, предвидена в чл.14, ал.1 и 2, да информират инспекторите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за своите намерения чрез електронен доклад (ERI) или чрез радио-телефонна връзка на обявения канал за информация и навигация, като съобщят името, флага на кораба, брой кораби, размера и максималното газене на състава, скоростта и посоката на плаване и за наличие на опасни товари - също видът, класът и количествата им.

ERI системата е достъпна през интернет на следния адрес: <http://eri.bulris.bg> и съдържа следните услуги и стандарти за работа:

- международния обмен на данни трансгранично;
- Уеб услуги R2D2;
- ERINOT XML базирани ERINOT XSD, версия 1.2g.

Визуализация на Корабния Трафик (VTT)

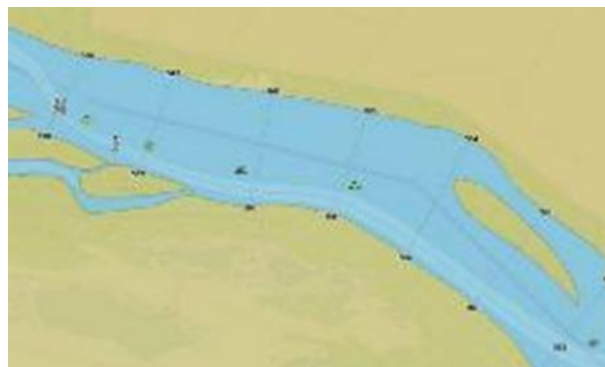
Във връзка с изискванията на Директива 2005/44/ЕС за разгръщане и прилагане на хармонизирани речни информационни услуги и системи, визуализацията на корабния трафик се осъществява посредством интернет-базирания софтуер <http://vtt.bulris.bg>, който предоставя следната информация и услуги за корабоплаването:

- актуални данни за фарватера (водния път);
- разположение на речни и брегови знаци;
- опасности по водния път,
- сигнали за бедствия;
- информация за транспорта и логистиката

Схема 47. Визуализация на корабния трафик



VTT km 487 - 499



VTT km 562-568



Web графичния потребителски интерфейс е интерфейс на потребителите на АИС подсистемата. AIS Web сървър е разработен да доставя на потребителя данните налични в АИС подсистемата. Картите използвани във AIS Web сървъра отговарят на стандарта S-57 Inland ENC и могат да бъдат актуализирани.

Програмата предлага обединение на данните от множество сензори и ги наслагва и изобразява върху електронни карти по стандарт S-57. Източниците на информация са радари, AIS базови станции, CCTV камери, УКВ радио станции).

Национална система за управление на референтни данни (NRDMS)⁴¹

РИС индекс на всяка държава описва обектите по водните пътища, като шлюзове, мостове, корабни стоянки и др.

Референтни данни необходими за създаването на известия до корабните водачи (NtS), съгласно Standard Notices to Skippers Standard Edition 2.0. Данните са интегрирани с ERDMS, като се осигуряват функции за създаване на нови, промяна на съществуващи данни, получаване на променени данни в съответствие с процедурите описани в документа „European RIS Data Management Services” по проекта PLATINA.

За България РИС индекс се издава от ИА "Проучване и поддържане на река Дунав", като задължение от Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България и е общодостъпен за всички.

Системата БУЛРИС предоставя актуален национален РИС индекс на българската част от река Дунав. Потребителите ще могат да го изтеглят във формат на Excel.

Националният РИС портал е интегриран с Националната система за управление на референтни данни - NRDMS, от която се получава актуалната версия на РИС индекс. NRDMS е достъпна на <http://nrdms.bulris.bg>

Национална система за електронна обработка на документи (Single Window)⁴²

ДП „Пристанищна инфраструктура“ въведе в експлоатация от 15 март 2017 г. системата за електронна обработка на документи при пристигане и отплаване на кораби в/от речните ни пристанища.

Системата „Single Window“ или „Обслужване на едно гише“ позволява стандартизирана информация и документи да се подават електронно, а не на

⁴¹ [http://www.bulris.bg/river-information-services/national-reference-data-management-system-\(nrdms\)](http://www.bulris.bg/river-information-services/national-reference-data-management-system-(nrdms)), достъпена на 07.07.2017 г.

⁴² [http://www.bulris.bg/river-information-services/sistema-za-elektronna-obrabotka-na-dokumenti-na-reka-\(single-window\)](http://www.bulris.bg/river-information-services/sistema-za-elektronna-obrabotka-na-dokumenti-na-reka-(single-window)), достъпена на 07.07.2017 г.

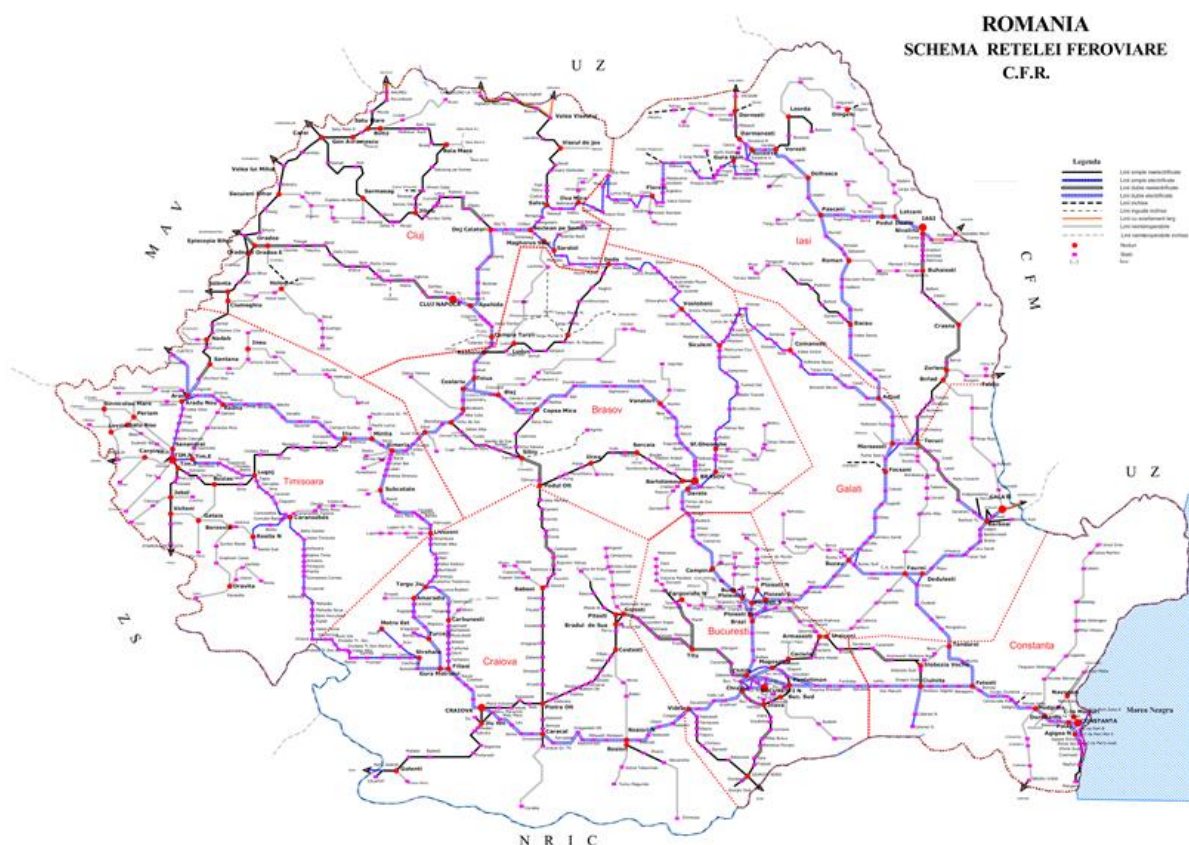


хартиен носител, в една единствена входяща точка. Системата е в съответствие с Директива 2010/65/ЕС на ЕП и на Съвета от 20.10.2010 г. относно даване на сведения за кораби, пристигащи и напускащи пристанищата на държавите-членки, на Постановление № 242 от 4.08.2014 г. за изменение и допълнение на Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Р. България, приета с Постановление № 329 на Министерския съвет от 2007 г. (ДВ, бр. 3 от 2008 г.), чл. 9, ал. 1 и на Наредбата.

1.4. Състояние на железопътен транспорт

1.4.1. Състояние на железопътния транспорт в румънската част на трансграничния регион

Схема 48. Железопътна мрежа на Република Румъния



ЖП мрежата на Румъния има връзки с всичките пет съседни страни. Габаритът на ЖП мрежата е европейският (нормален) от 1435 мм. Съществуват някои къси части на ЖП границите с Украйна (UZ) и Република Молдова (CFM) при които, на разстояние от ЖП гарата на границата към съседната ЖП администрация, линията от нормални габарити е дублирана с линия от широк



габарит от 1520 мм. Също така, има линия с широко междурелсие (1520 мм) на територията на Румъния от 44 км между спирките Терезва (UZ) - Къмпулунг ла Тиса (CFR) и Валя Вишеулуй (CFR) - Берлибас (UZ).

От гледна точка на капацитета за пътуване, от 10.637 км трасе на ЖП мрежата на CFR:

- 2.908 км са двойна линия;
- 7.729 км са обикновена линия.

1.4.1.1. Окръг Мехединци

Общата дължина на функциониращата жп мрежа в окръг Мехединци през 2015 г. е 128 км от общо съществуващата мрежа, в пропорция от 100% изградена от линии с нормален габарит. От тях 82,03% са жп линии с една писта (105 км от общо 128 км) и 17,97% са с две (23 км). Гъстотата на жп линиите е 25,1 км на 1000 км² територия, което е по-малко в сравнение с обезпечеността на ниво регион (33,9 км). ЖП линиите в окръга са почти изцяло електрифицирани, като има едно неелектрифицирано трасе от 4 км.

Таблица 49. Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Мехединци

Общо жп мрежа, Мехединци				ЖП линии, включени в проучването			
128							
Електрифицирана		Неелектрифицирана		Наименование	Трасе	Вид	Възли
124		4					
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна				
101	23	4	-	Магистрала 900	Дробета Турну Северин - Дробета Турн. Северин Е - Дробета Тн Северин Мf - Валя Алба - Балота - Гарница - Прунишор - Иджироаса - Тамна - Страхая - Чокиуца - Бутойещ - Гура Мортулуй	Електрифицирана обикновена (Дробета Турну Северин - Страхая), Електрифицирана двойна (Страхая - Гура Мортулуй)	Страхая (914) Гура Мортулуй (221)

Окръгът е пресечен от изток на запад от жп магистрала 900 Букурещ Север - Рошиори - Крайова - Флиаш - Дробета Турну Северин - Карансебеш - Лугож- Тимишоара - Стамора Моравица, с обща дължина от 533 км и габарит 1435 мм. Това е единствената двойна линия в региона. Транспортните затруднения по жп линиите се дължат на много лошото състояние на инфраструктурата, трайно влошена или много стара за новите стандарти, в някои случаи дори несъществуваща. Състоянието на инфраструктурата се счита за основен проблем и нанася сериозни щети върху транспортната система.

Нередности на ниво жп мрежа:

- Неподходящи жп прелези;
- Скоростта на движение по жп линиите е много по - ниска, отколкото са европейските стандарти, заради напреднал етап на износване на железопътната мрежа;
- железопътния транспорт намалява в полза на автомобилния транспорт;



- слабо изграждане и поддръжка на инфраструктурата и защита на транспортните мрежи срещу природни рискове;
- ЖП станции с незадоволително техническо състояние;
- Липса на ЖП мрежа в равнинната зона на юг от Дунав;
- Липса на пътни и ЖП връзки от Корабия към България;
- Намален капацитет за превоз на пътници и товари.

Основен недостатък е фактът, че няма граничен пункт с железопътен транспорт от Дробета Турну Северин до Сърбия.

1.4.1.2. Окръг Долж

Град Крайова е един от най-важните жп възли на Румъния, тъй като е разположен на кръстопътя на централната магистрала TEN-T 900 Букурещ-Крайова-Тимишоара, има връзки към Сърбия (Моравица) и Унгария (Куртич) с линията 912 Крайова - Калафат - Видин и е част от основната мрежа TEN-T (бившия паневропейски коридор IV) и с второстепенната линия Крайова-Питещ. Втори важен жп център на окръга е Филяш, който се намира на кръстопътя на магистрала 900 с второстепенните линии 201 и 221 към Търгу Жиу - Петрошан - Симерия, които са част от разширената TEN-T мрежа.

От линиите, които формират TEN-T жп мрежата от Румъния, магистрала 900 и второстепенната линия 221 са двойни електрифицирани, линия 202 е обикновена електрифицирана, а останалите линии са обикновени неелектрифицирани.

Таблица 50. Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Долж

Общо жп мрежа, Долж				ЖП линии, включени в проучването			
227							
Електрифицирана		Неелектрифицирана		Наименование	Трасе	Вид	Възли
84		143					
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна				
3	81	143	-				
				Магистрала 900	Филияш - Ракар - Котофен - Исалница - Чернеле - Крайова - Бану Марачине - Малу Маре - Леу - Жянка	Електрифицирана двойна	Филияш (202) Крайова (901,912)
				Линия 912	Крайова - Жиу Хм - Подар - Салкуца - Сегарча - Портареш - Байлещ - Мотатей - Голенци - Калафат град/ Калафат мост	Неелектрифицирана обикновена	Крайова
				Линия 901	Крайова - Плаю Вулканещ - Пйелещ - Робанещ	Неелектрифицирана обикновена	Крайова

На територията на окръга функционират още около 30 гари, много от които са затворени през последната година на фона на непрекъснато намаляване на железопътния трафик, в полза на автомобилния. Основната причина за този спад е лошото състояние на инфраструктурата, често на възраст от над век, която не позволява скорости, по-високи от 40-50 км/ч. Повечето влакове са управлявани от държавната компания - CNCF CFR CĂLĂTORI



С.А. През жп гара Крайова дневно преминават около 55 влака към следните дестинации: Арад-Куртич (3) Калафат (3), Търгу Жиу (8), Рошиор (3), Клуж-Напока (1) Питещ (1), Тимишоара (4), Букурещ (14) Петрошан (3) Каракал (2), Сибиу (3) Дробета Турну Северин (2), Бъйлещ (1), Голенц (1), Мангалия (3), Дева (1) Оршоа (1). Освен това, през жп гара Флияш минават към 50 влака на ден, подобни на тези, които минават през Крайова, а през Байлещ, Сегарча и Калафат/Голенц само 7. През 2014 г. преминава първият влак по новия мост през Дунав между Калафат и Видин.

ЖП гара в Крайова, най-голямата в региона, е обновена в 2010 г., като инвестицията е близо 5 милиона евро. Другите гари в страната са в напреднал етап на деградация и липсата на съвременни удобства, включително и от интермодален тип.

Между Румъния и България към момента има три влака (отиване и връщане), един от които тръгва от Калафат (жп гара Голенц) към Видин и обратно, а другите два от Крайова към Видин и обратно. За съжаление броят на пътниците по този маршрут е много малък, като разстоянието между Голенц и Видин се минава за около 30 минути, а между Крайова и Видин за около 3 часа. Големият проблем по пътя Крайова - Видин е липсата на електрификация на жп линията между Голенц и Крайова, което води до значително забавяне на смяната на локомотива на гара Голенц. Линията Голенц - Видин е реабилитирана и електрифицирана (модернизиран са 5,9 км от обикновената линия до гара Голенц; 1,9 км на жп линията в гара Голенц на 4 линии и изградена 3,2 км нова обикновена електрифицирана линия, която позволява директен достъп от моста на жп линията Голенц - Калафат).

На окръжно ниво работи и частен оператор - СОФТРАНС S.R.L. - по два маршрута: Крайова - Букурещ - Брашов, респективно Крайова - Мотру, към която се прибавят сезонни курсове към Констанца през летния сезон. Разстоянието до Букурещ с тях се преминава с модерен влак за около 3 часа.

1.4.1.3. Окръг Олт

В рамките на региона Югозападна Олтения, окръг Олт заема второ място по отношение дължината на железните пътища (237 км) и дължината на електрифицираните линии (61 км). ЖП мрежата на окръг Олт представлява 2,2% от общата жп мрежа на страната, която е 10 785 км.

Окръгът разполага с жп мрежа от 237 км от които 179 км (74,9%) линия с една писта и 58 км (25,1%) линия с две писти. Гъстотата на жп мрежата в окръга е 43,1 км/1000 км², като е много близо до гъстотата на страната от 45,3 км/1000 км² и над гъстотата на региона Югозападна Олтения (33,9 км/1000 км²). Макар че регионът, от който е окръг Олт има намалена гъстота на жп линии, придвижването в окръга е много добро, защото се ползва магистрала



900 Букурещ - Рошиор - Каракал - Крайова - Тимишоара с обща дължина 533 км.

Таблица 51. Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Олт

Общо жп мрежа, Олт				ЖП линии, включени в проучването			
237				Наименование	Трасе	Вид	Възли
Електрифицирана		Неелектрифицирана					
61		176					
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна				
3	58	176	-	Магистрала 900	Грозавещ-Каракал-Фаркасле-Драганещ- Олт-Родомирещ-Михайлещ	Електрифицирана двойна	Каракал(910)
				Линия 901	Балс- Пятра Олт- Слатоара-Слатина-----Корбу	Неелектрифицирана обикновена	Пятра Олт (910, 201)
				Линия 910	Пятра Олт-Владурен-Ромула-Каракал-Каракал Гр. Тх-Корабия	Неелектрифицирана обикновена	Пятра Олт-Каракал

Трудностите при жп транспорта произлизат от много лошото състояние на инфраструктурата, тотално разбита или много стара за новите стандарти, а в някои случаи дори несъществуваща. Състоянието на инфраструктурата се счита за основен проблем, който причинява вреди на транспортната система. Недостатъци в мрежата на железниците⁴³ са:

- Неустроени ЖП прелези;
- Скоростта на движение на влака е много по-ниска, отколкото на европейските стандарти, поради напреднала степента на износване на железопътната мрежа;
- Железопътният транспорт намалява в полза на автомобилния транспорт;
- Слабо развитие и поддръжка на инфраструктурата за защита на транспортна мрежа срещу природни рискове;
- Жп гари с незадоволително техническо състояние;
- Липса на ЖП мрежа в равнинните части около Дунав;
- Липса на ЖП и пътна връзка между Корабия към България;
- Намален капацитет за превоз на пътници и товари.

1.4.1.4. Окръг Телеорман

ЖП мрежата има дължина от 231 км и пресича окръга в посока север-изток-юг- запад чрез магистрала 1, която прави връзка между Букурещ, Крайова и Тимишоара и в посоката юг- север по трасето Зимнича - Рошиори де

⁴³ РАТJ Олт фаза 1 - Изследване обосновка на транспорта - Халкров Румъния



Веде, Турну Магуреле - Рошиори де Веде - Костинеш (окръг Арджеш). Рошиори де Веде е важен жп възел, както за електрифицираните линии, така и за обикновените.

ЖП мрежата има дължина от 39,10 (на 1.000 тр.територия), а 29% от общата дължина е електрифицирана (68 км). ЖП линиите от окръг Телеорман, намиращи се в експлоатация, са с нормални габарити, 164 км линии са с една писта, а с две са 67 км⁴⁴.

Таблица 52.Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Телеорман

Общо жп мрежа, Телеорман				ЖП линии, включени в проучването			
231							
Електрифицирана		Неелектрифицирана		Наименование	Трасе	Вид	Възли
68		163					
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна				
1	67	163	-	Магистрала 900	Малдеен - Рошиори С - Атарнац - Радойещ - Галатен - Чолпан	Електрифицирана двойна	Рошиори С (907, 909)
				Линия 909	Рошиори С - Рошиори-Плоска-Александрия-Зимнича	Неелектрифицирана обикновена	Рошиори С-Рошиори (908)
				Линия 908	Рошиори-Салчия Телеорман-Турну Магуреле	Неелектрифицирана обикновена	Рошиори
				Линия 907	Рошиори С - Балач	Неелектрифицирана обикновена	Рошиори С

Що се отнася до жп трафика, по жп сектора с две писти (част от магистрала 1) пътуват ежедневно повече от 100 влака, а по секторите с обикновени, второстепенни и с местно значение жп линии, пътуват под 50 влака на ден.

1.4.1.5. Окръг Гюргево

Гюргево е пресечен от паневропейската жп магистрала, която тръгва от Остенде (Белгия), минава през Берлин, Прага, Будапеща, Букурещ, Гюргево, Русе, София, Истанбул или през Солун прави връзка с Атина.

След анализ на жп транспорта на ниво окръг Гюргево, се отбелязва все по-малък трафик. Между факторите, които влияят на жп транспорта в Гюргево, е липсата на директен жп транспорт Гюргево - Букурещ, както и краткото разстояние между града и столицата, разстояние, което стимулира транспорта с автобуси и микробуси.

Железопътната системата в окръг Гюргево е с дължина от 80 км, от които 30 км е електрифицирана, чрез която се осъществява връзката между

⁴⁴ Източник: Статистическия годишник на окръг Телеорман 2015



окръга и Букурещ, град Русе (България) през мост и Виделе (окръг Телеорман). Железопътните линии са: Букурещ - Гюргево, Гюргево - Виделе. Железопътната мрежата в Гюргево има 2 специализирани станции: Гара Гюргево - град (основна пътническа гара в посока Букурещ - Виделе) и гара Гюргево - север (пътнически и товарни превози, както и контрол на влаковете, преминаващи границата с България). Гара Гюргево - град осигурява транспорт на стоки чрез стокова група пристанище-юг. ЖП транспортът в рамките на Гюргево се извършва чрез система от жп линии, гари и елементи на инфраструктурата (депо и др.).

Таблица 53. Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Гюргево

Общо жп мрежа, Гюргево				ЖП линии, включени в проучването			
80							
Електрифицирана		Неелектрифицирана		Наименование	Трасе	Вид	Възли
30		50					
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна				
-	30	30	20				
				Линия 903	Гюргево С-Баланоая-Станец-Кирияку- Топору-Власка -	Неелектрифицирана обикновена	Гюргево С (902)
				Линия 902	Гюргево/Гюргево Юг- Гюргево С-Фратеш- Дая-Баняса Гюргево-Михай Браву-Комана- Градищя	Неелектрифицирана двойна (Гюргево-Гюргево С, Дая-Баняса Гюргево, Михай Браву-Комана), Неелектрифицирана обикновена (Гюргево С- Дая, Баняса- Михай Браву, Комана-Градищя)	Гюргево С

Окръг Гюргево е пресечен от:

- Международен влак **460/461**, с начална гара Букурещ - север до София и обратно, през Виделе - Гюргево Север - Русе - Горна Оряховица - Плевен - Мездра и София;
- Международен влак **480/481**, с начална гара Будапеща Келети до София и обратно, с преминаване през Сзолнок - Мезотур - Гиома - Мезоберени - Бекесзаба - Категихаза - Локосхаза - Куртич - Арад - Тимишоара Север - Лугож - Карансебеш - Баиле Херкулане - Оршоа - Дробета Турну Северин - Страхая - Филиаш - Крайова - Голенц - Видин - Димово - Брусарци - Божиновци - Криводол - Мездра - София - север.

Гюргево има предимство от съседството си с Илфов и Букурещ, още повече от лесния достъп до международното летище Анри Коанда от Букурещ, като разстоянията са в интервала от 20 - 78 км. Тази транспортна инфраструктура е предпоставка за улесняване достъпа на потенциалните инвеститори в окръга.



1.4.1.6. Окръг Кълъраш

През 2015 г., дължината на жп линиите е била 188 км. ЖП мрежата, която се използва, е изградена изцяло от линии с нормални габарити (56 км с обикновена с една линия и 132 км двойна). Съотнесено към площта на окръга, жп мрежата за обществено ползване в експлоатация има гъстота от 36,9 км на 1000 км² територия. Гъстотата на електрифицираните линии на 1000 км² територия е 28,9 км през 2015 г.⁴⁵

Таблица 54. Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Кълъраш

Общо жп мрежа, Кълъраш				ЖП линии, включени в проучването			
188				Наименование	Трасе	Вид	Възли
Електрифицирана		Неелектрифицирана					
147		41					
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна				
15	132	41	-	Магистрала 800	Фундуля-Сарулеш-Лехлиу-Дор Марунт-Драгош Вода-Чулница-Перишору	Електрифицирана двойна	Чулница (802)
				Линия 801	Фунден-Будещ-Олтеница	Неелектрифицирана обикновена	
				Линия 802	Чулница-Кълъраш С-Кълъраш Юг	Електрифицирана двойна (Чулница-Кълъраш С), Електрифицирана обикновена (Кълъраш С-Кълъраш Юг)	Чулница

1.4.1.7. Окръг Констанца

ЖП транспорта се осъществяват основно по магистрала Букурещ - Чулница - Фетещ - Констанца, но също и по маршрута Фетещ - Констанца - Тулча.

По линията, минаваща през цялата страна: Констанца - Букурещ - Брашов - Дева - Арад, окръг Констанца е свързан с Унгария, Австрия и Западна Европа. ЖП линиите на Констанца имат дължина от приблизително 406 км.

Между Констанца - Букурещ циркулират ежедневно 11 влака, други 6 свързват Констанца с Тулча, начало на делтата на р.Дунав, а 14 влака се движат ежедневно на юг към Мангалия.

Между Румъния и България железопътна линия Меджидия - Негру Вода, която е второстепенна обикновена железопътна линия, неелектрифицирана към границата с България и пътува до Кардам с продължение до Варна. Железопътният транспорт е много добре развит, с модерна инфраструктура, която е адаптирана към всички изисквани категории услуги. Дължината на железопътните линии на окръг Констанца е 300 км, от които само 95 км от

⁴⁵ източник: Регионална статистическа дирекция Кълъраш



линията са електрифицирани. Всички жп линии в окръга са с нормални габарити.

Таблица 55. Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Констанца

Общо жп мрежа, Констанца				ЖП линии, включени в проучването			
300							
Електрифицирана		Неелектрифицирана		Наименование	Трасе	Вид	Възли
95		205		Линия 804	Михай Витязул- Коджалак- Таргушор Доброджа- Николае Балческу- Меджидия- Чокърлия- Кобадин- Касича- Негру Вода	Неелектрифицирана обикновена	Меджидия
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна				
10	85	190	15				
				Магистрала 800	Фетещ- Чернавода мост- Салигни- Мирча Вода- Меджидия- Доробанцу- Мурфатлар- Валулуй Траян- Констанца- Констанца пристанища/Аджиджа С- Ефорие С- Ефорие Юг- Костинеш- Нептун- Мангалия	Електрифицирана двойна (Фетещ- Констанца мостове/Аджиджа), Неелектрифицирана обикновена (Аджиджа- Мангалия)	Фетещ (702 , Меджидия (803,804), Констанца (806)
				Linia 807	Констанца - Наводар - Капу Мидия	Неелектрифицирана обикновена (сега се използва само за транспорт на стоки)	Констанца

Основните проблеми, отнасящи се към железопътния транспорт в региона, са свързани с лошото състояние на техническите елементи относно техническата им изправност, както и с относително недобрите условия за комфорт на пътническите вагони.

1.4.2. Състояние на железопътния транспорт в българската част на трансграничния регион

Обща характеристика на железопътната инфраструктура в българската част на трансграничния регион

Състояние на железопътната инфраструктура

Част от железопътните линии, попадащи извън териториалния обхват на проучването, съдържат железопътни участъци, които са ограничаващи по отношение на възможностите на железопътната инфраструктура за цялата линия. Това налага обхвата на предварителното проучване да бъде разширен, което в записката ще бъде означавано като „разширен обхват“ на проучването. С цел да се представи цялостна обобщена оценка на състоянието на железопътната инфраструктура, разглеждана като система в изследвания регион, териториалният обхват на предварителното проучване е разширен с



железопътните участъци Горица - Каспичан - Синдел - Варна по 2-ра главна линия София - Горна Оряховица - Варна, Просторно - Каспичан по 9-та главна линия Русе Разпределителна - Каспичан, Самуил - Тодорово по 91-ва линия Самуил - Силистра и Разделна - Ботево по 28-ма линия Разделна - Кардам. Изброените участъци са свързващи по железопътната мрежа за железопътните участъци, включени в обхвата на предварителното проучване. Това изисква те да бъдат разгледани и анализирани при разработване на проучването.

Схема 49. Карта на железопътната мрежа в обхвата на българската част на трансграничния регион Румъния - България⁴⁶



В изследването са разгледани и е извършен анализ на следните железопътни линии и железопътни участъци:

- 2-ра железопътна линия в участъка от Лакатник до Варна;
- 23-та железопътна линия Ясен - Черквица;
- 24-та железопътна линия Левски - Свищов;
- маневрен район Ореш - Белене;
- маневрен район Каспичан - Нови пазар;
- 28-ма железопътна линия Разделна - Кардам;
- 3-та железопътна линия в участъка Синдел - Варна Фериботна - Разделна;
- 4-та железопътна линия в участъка Русе - Горна Оряховица - Дебелец;
- маневрен район Горна Оряховица юг;
- 7-ма железопътна линия Мездра - Видин;
- 71-ва железопътна линия Бойчиновци - Берковица;
- 72-ра железопътна линия Брусарци - Лом;
- 73-та железопътна линия Видин пътническа - Кошава;
- 9-та железопътна линия в участъка Русе - Каспичан;
- 91-ва железопътна линия Самуил - Силистра.

⁴⁶ Източник: ДП НКЖИ



Железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ е свързана с железопътните мрежи на съседните държави с 8 гранични прехода:

- с Република Турция: железопътен граничен преход Свиленград - Капъ куле с разменна гранична гара Капъ куле и гранична гара Свиленград;
- с Република Гърция: железопътен граничен преход Свиленград - Дикея с разменна гранична гара Свиленград и гранична гара Дикея; железопътен граничен преход Кулата - Промахон с разменна гранична гара Кулата и гранична гара Промахон;
- с Република Сърбия: железопътен граничен преход Драгоман - Димитровград ЖС с обща гранична гара Димитровград ЖС и гранични гари Драгоман и Калотина запад;
- с Република Румъния: железопътен граничен преход Русе - Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе, и с гранична гара Гюргево север; железопътен граничен преход Кардам - Негру вода с разменна гранична гара Негру Вода и гранична гара Кардам; железопътен граничен преход Видин-Калафат с общи гранични гари Видин пътническа за пътнически влакове и Видин товарна за товарни влакове, на територията на Република България и гранична гара Голенци, на румънска територия;
- фериботен комплекс Варна - осигурява транспортиране на вагони с ферибот през Черно море към други пристанища;

Към настоящия момент няма изградена железопътна връзка между България и Република Македония.

Пристанищата на България с връзка с железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ са Варна и Бургас на Черно море и Видин, Лом, Свищов, Русе Север и Русе Запад на река Дунав.

Управител на железопътната инфраструктура на Република България е Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“).

Железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ дава достъп на железопътните возила до съседните железопътни мрежи, до пристанища и до индустриални клонове на частни фирми и предприятия.

Железен път и съоръжения

Възможностите за преминаване на железопътни возила са свързани с ограниченията по допустимото осно натоварване и габаритите на натоварването за железопътните участъци и линии на железопътната инфраструктура, определени в Заповед № 2165/25.10.2016 г. на Генералния директор на ДП „НКЖИ“. Допустимото максимално натоварване 23 т/ос, за отделни участъци е ограничено до 22 т/ос.



Таблица 56. Допустимо основно натоварване по железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“

№ линия	Железопътен участък	Локомотиви, t/ос	Вагони, t/ос
2	София-Мездра-Горна Оряховица-Варна	22,0	22,5
3	Синдел-Варна Фериботна	22,0	22,5
4	Дунав мост -Русе-Горна Оряховица-Дебелец	22,0	22,5
7	Мездра Юг-Мездра-Руска Бяла-Видин	22,0	22,5
9	Русе Разпределителна-Каспичан	22,0	22,5
	Маневрен район Червен бряг	22,0	22,5
23	Ясен-Черквица	20,6	22,0
24	Свищов-Левски-Троян	22,0	22,5
	Ореш-Белене	20,6	22,0
	ЖП възел Горна Оряховица	22,0	22,5
	Маневрен район Хан Крум	22,0	22,5
	Маневрен район Каспичан	22,0	22,5
28	Повеляново/ Разделна - р.п. Разделна - Кардам	22,0	22,5
	Горна Оряховица-Златарица	22,0	22,5
	Златарица-Елена	20,6	22,0
71	Бойчиновци-Боровци	22,0	22,5
	Боровци-Берковица	20,6	22,0
72	Брусарци-Лом	22,0	22,5
91	Самуил-Силистра	22,0	22,5

Съществуващите ограничения по отношение на габарит на натоварването GB в участъците Русе - Горна Оряховица - Дебелец по 4-та главна железопътна линия, Мездра юг - Мездра - Руска бяла - Видбол по 7-ма главна линия, Ясен - Черквица по 23-та линия, Свищов - Левски - Троян по 24-та линия и в железопътен възел Горна Оряховица биха създали предпоставка за невъзможност за превоз на някои интермодални товарни единици по тези участъци.

Таблица 57. Габарит на натоварването по железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“⁴⁷

№ линия	Железопътен участък	Вагони, t/ос
2	Мездра-Варна	GC
	Лакатник-Мездра	GB
3	Синдел-Варна Фериботна	GC
4	Дунав мост -Русе-Горна Оряховица-Дебелец	GB
7	Видбол-Видин пътническа, р.п. Капитановци-граница с Румъния (Голенци)	GC
	Мездра юг-Мездра-Руска бяла-Видбол	GB
9	Русе разпределителна-Каспичан	GC
	Маневрен район Червен бряг	GB
23	Ясен-Черквица	GB
24	Свищов-Левски-Троян	GB
	Маневрен район Белене	GB
	ЖП възел Горна Оряховица	GB
	Маневрен район Горна Оряховица юг	GA
	Маневрен район Преслав	GB
	Маневрен район Нови пазар	GB
28	Разделна - Кардам граница	GC
71	Бойчиновци-Берковица	GB
72	Брусарци-Лом	GC
91	Самуил-Силистра	GC

⁴⁷ Източник: : ДП „НКЖИ“



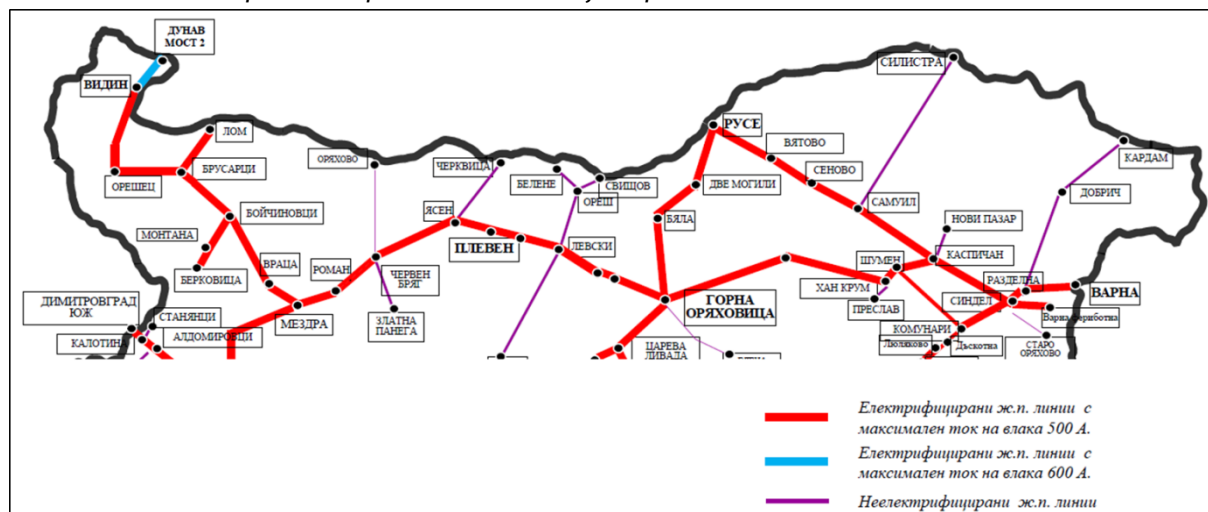
Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа, което е причина за ниското качество на предлаганата услуга. Допустимите максимални скорости по железен път в графика за движение на влаковете (ГДВ) 2016/2017 г. варират съобразно различните участъци в следните граници: за товарните влакове от 15 до 120 км/ч, за пътническите от 40 до 160 км/ч.

Увеличените допустими скорости до 160 км/ч. за пътническите влакове и до 120 км/ч. за товарните влакове в железопътните участъци, в които се реализират проекти за рехабилитация или модернизация не могат да подобрят железопътната услуга, ако не се подобрят техническите характеристики на подвижния състав на железопътните превозвачи. Капацитетът се определя от техническите скорости, а те зависят от подвижния състав.

Електрифицираните железопътни линии от железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ са 747 км, което е над 70% от общата дължина на железопътната мрежа. Системата за захранване с електроенергия за тягови нужди на подвижния състав е изградена чрез въздушна контактна мрежа, работеща с номинално напрежение АС 25kV и честота 50Hz. За осигуряване на захранването на системата, на територията на Република България са разположени 53 стационарни тягови подстанции (ТПС).

Съгласно „Техническа спецификация за оперативна съвместимост“ за подсистема „Енергия“, управителят на железопътната инфраструктура декларира ограничения по фидерни зони с максимален ток на влака 500А за свързващите линии и 600А за модернизирани линии.

Схема 50. Карта на електрифицираните и неелектрифицирани участъци от железопътната мрежа и ограниченията по фидерни зони⁴⁸



⁴⁸ Източник: : ДП „НКЖИ“



Енергосъоръжения, осигурителна техника и телекомуникации

Управлението, контролът и безопасността на влаковото движение по железопътната инфраструктура се осигурява чрез осигурителна техника (сигнализация), телекомуникации, електроснабдяване и енергиен контрол.

Осигурителната техника осъществява контрол на местоположението на подвижния железопътен състав върху железния път чрез: релсови вериги или броячи на оси; контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки) чрез гаровите централизации (МКЦ, МРЦ, ЕЦ-М, ЕМЦ и други) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка); контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата ETCS (АЛС) и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ). Системата за сигнализация разрешава (сигнализира) движението на влаковете по железопътната мрежа чрез подаване на светлинни сигнали. В железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ се експлоатират следните системи и устройства на осигурителната техника в гарите: гарови осигурителни инсталации; централизирани диспечерски системи за управление и контрол; автоматични прелезни устройства; система ERTMS/ETCS (European railway traffic management system/European train control system). Безопасното преминаване на влаковете през железопътните прелези се осъществява чрез автоматични прелезни устройства (АПУ). За осигуряване на безопасността на движението на влаковете в междугарията се използва: релейна полуавтоматична блокировка (ПАБ); релсови вериги за установяване наличието на влак; системи с броячи на оси. В схемите по-долу са посочени системите за осигуряване на движението на влаковете в експлоатационните пунктове и в междугарията.

Схема 51. Системи за осигуряване на движението на влаковете в експлоатационните пунктове

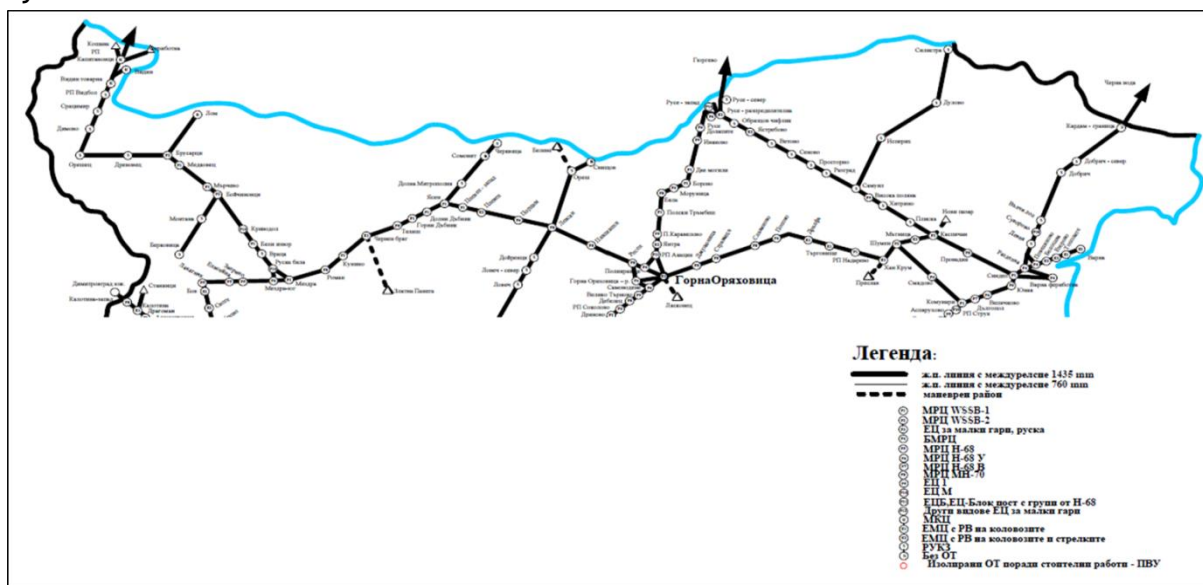
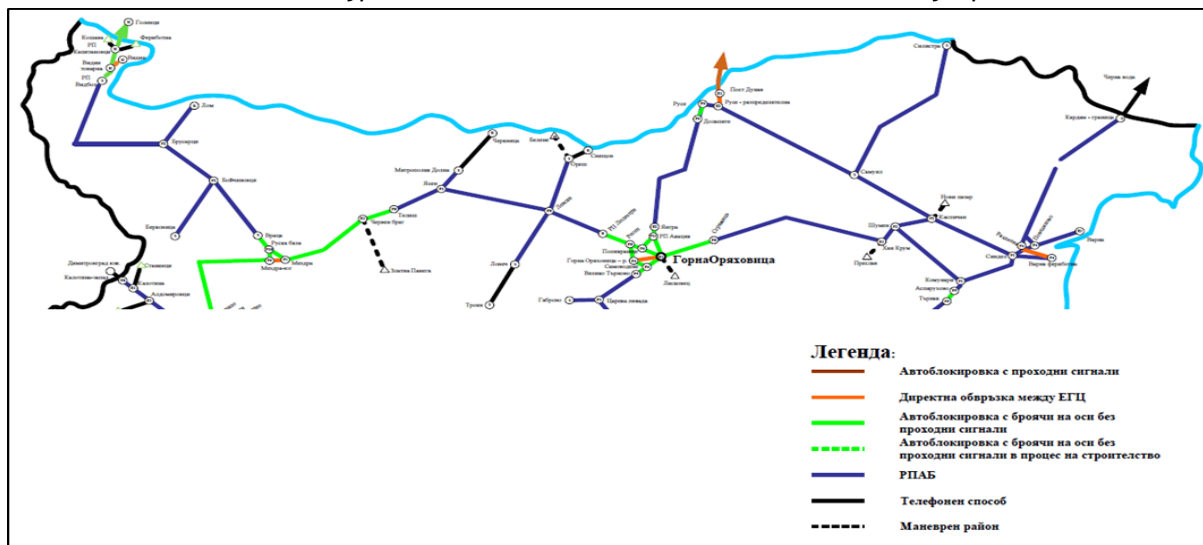




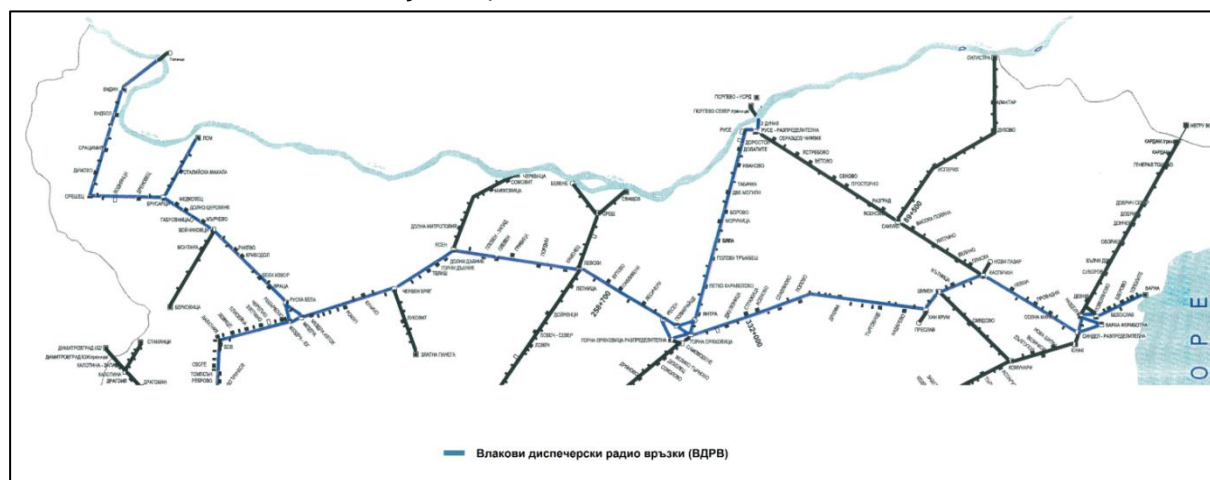
Схема 52. Системи за осигуряване на движението на влаковете в междугарията⁴⁹



За контрол на трафика от ДП „НКЖИ“ са въведени системите „Ръководене и отчитане на влаковата работа“ (РОВР) и „Система за диспечерско управление на влаковото движение в участъка Крумово - Димитровград“ (АРАМИС). Системата РОВР проследява движението на влаковете по железопътната инфраструктура в реално време и служи за изготвяне на оперативни разписания, отпечатване на изпълнения график за движение на влаковете, изготвяне на справки и анализ. Чрез системата АРАМИС, движението в участъка се ръководи от един диспечерски център, като се осигурява и обслужване на информационните табла в гарите.

Телекомуникационните съоръжения реализират съобщителните връзки в железопътната инфраструктура.

Схема 53. Системи за телекомуникации



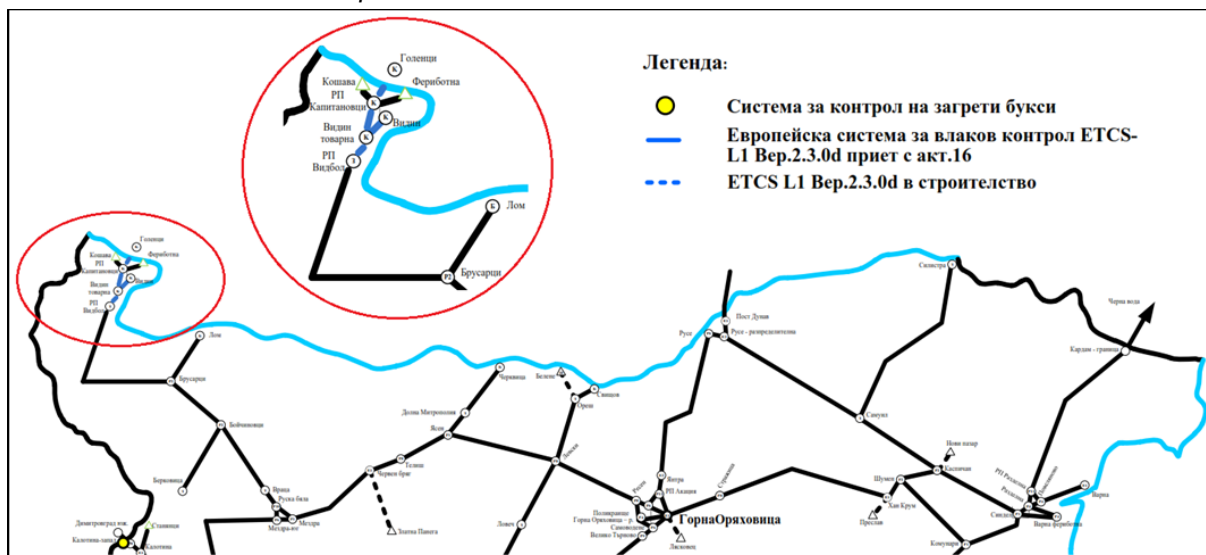
⁴⁹ Източник: : ДП „НКЖИ“



Устройствата за електроснабдяване и енергиен контрол осигуряват захранването с електроенергия на нетяговите консуматори в ДП „НКЖИ“.

Системите за управление на железопътния трафик в Европа (ERTMS - European railway traffic management system) и за контрол на влаковете - ERTMS/ETCS (European train control system) позволяват наблюдение и управление на движението на подвижния състав. В процес на изграждане и въвеждане в експлоатация е система за автоматична локомотивна сигнализация (АЛС) на следните железопътни участъци: Дунав мост 2 (Видин) - Видин пътническа с дължина 16,314 км със система ETCS ниво 1 - версия 2.3.0d. Системите за контрол движението на влаковете (АЛС/ETCS) са изобразени в следващата схема.

Схема 54. Системи за контрол на движението на влаковете АЛС/ETCS



Железопътната инфраструктура предлага експлоатационни условия (високи допустими скорости и капацитет), които не могат да бъдат ефективно използвани от пътническия и товарните превозвачи.

Тунели

Железопътната инфраструктура в трансграничния регион преминава през 20 тунела, а броят на железопътните мостове е над 213.

Подвижен състав

На територията на страната оперират 282 дизелови и 285 електрически локомотива. От дизеловите локомотиви 73% са собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД (5%), БДЖ ПП ЕООД (27%) и БДЖ ТП ЕООД (41%). От електрическите локомотиви 76% са собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД (5%), БДЖ ПП ЕООД (43%) и БДЖ ТП ЕООД (28%).

Основният проблем в БДЖ-ТП за големия брой повреди на тягов подвижен състав е увеличаването на надпробега на локомотивите за капитален ремонт. Има изключително много случаи, в които локомотиви работят в



експлоатация с одобрени два и дори три протокола за надпробег, което все повече води до влошаване на общото техническо състояние на подвижния състав.

Собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и БДЖ ТП ЕООД са 70% от товарните вагони в мрежата. Налице е ниска ефективност на използването на товарните вагони, породена от излишен капацитет, голям оборот на товарния вагон, висок процент на празен пробег. БДЖ ПП ЕООД притежава общо 381 пътнически вагона, 280 бр. от които са на възраст над 26 години.

Значителен дял от подвижния железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влагане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и модернизация.⁵⁰

Интелигентни транспортни системи

Интелигентните транспортни системи (ИТС) обхващат широк диапазон от технически решения, предназначени за усъвършенстване на транспорта чрез подобряване на мобилността и повишаване на безопасността на пътния/железопътния трафик. Телематиката (комбинация от телекомуникации и информатика) използва модерни технологии за посрещане на транспортните нужди. В пътната инфраструктура те могат да обхващат трафик сензори, системи за регистриране на инциденти, а в пътната и железопътна инфраструктура - приложения в областта на планиране и управление на трафика, безопасността, сигурността и обслужване на крайните потребители.

Интелигентните транспортни системи притежават следните три характерни за тях основни свойства: получават информация от външна за тях среда; имат памет за предишни събития; на базата на първите две свойства, взимат решения и реагират спрямо съответната ситуация.

Към момента нито една от известните системи в железопътния транспорт у нас не може да бъде отнесена към ИТС, дори микрокомпютърните и диспечерски централизации, независимо от това, че притежават част от свойствата на ИТС.

Относно ERTMS системата са идентифицирани следните проблеми:

- липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация ERTMS (с подсистеми ETCS и GSM-R) за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и разширената Трансевропейска железопътна мрежа;
- налице е забавяне на изпълнението на Националния план на Република България за внедряване на Европейската система за управление на

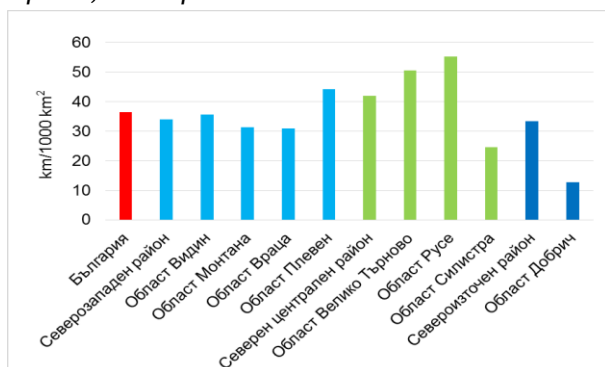
⁵⁰ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



железопътния трафик (ERTMS), поради невъзможност да се осигури финансиране, което води до забавяне на строителните работи по подсистемите, които предшества изграждането на ERTMS и на подготовката на документацията, необходима за обявяване на тръжните процедури за избор на изпълнител.⁵¹

Българската част на трансграничния регион Румъния - България се характеризира с относително високи стойности на гъстотата на железопътната мрежа в сравнение със средната стойност за България. Изключение прави област Силистра, която заедно с област Добрич от Североизточен район за планиране са областите с най-ниски стойности на гъстотата на железопътната мрежа.

Фигура 14. Гъстота на железопътната мрежа, България



Най-висока средна стойност за гъстота на железопътната мрежа има област Русе, следвана от област Велико Търново и област Плевен от Северозападен район. Осигуреността на населението с железопътна мрежа средно за България е 5,7 км/10000 души при осигуреност в Северозападния район за планиране 8,4 км/10000 души, в Северния централен район 7,8 км/10000 души и

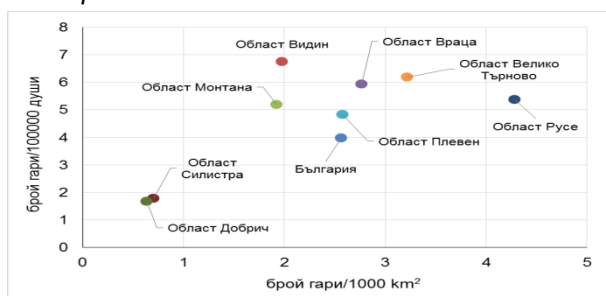
в Североизточния район 5,2 км/10000 души. За сравнение осигуреността на населението с железопътна мрежа средно за Европейски съюз (ЕС-28) през 2014 г. е 4,4 км/10000 души.

По показателя осигуреност на населението с железопътна мрежа водеща е област Видин, като всички изследвани области и райони са с по-висока осигуреност в сравнение със средната стойност за страната с изключение на област Добрич. По показателя гъстота на пътническите гари според територията водещо място от изследваните райони заема област Русе. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната. По показателя разпределение на броя на пътническите гари спрямо населението водещо място с незначителна преднина от изследваните райони заема област Видин. Стойностите на показателя за областите Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново и Русе са по-високи от средната стойност за страната. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната.

⁵¹ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Фигура 15. Осигуреност с пътнически гари, България

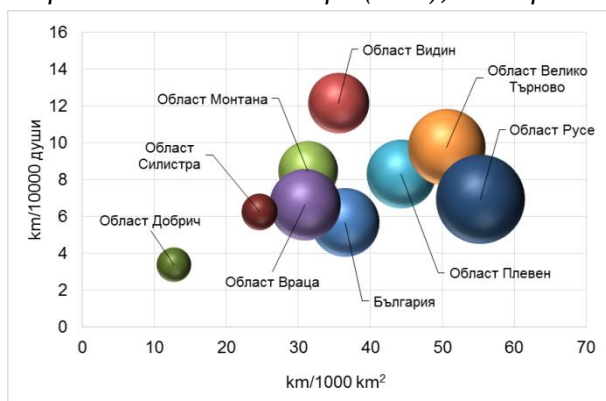


Сравнителна диаграма, показваща разпределението на изследваните области според осигуреността на населението и територията с пътнически гари е показана на фиг. 6. От диаграмата е видно, че със стойности по показателите над

средните за страната са областите Плевен, Велико Търново, Враца и Русе. Областите Видин и Монтана са с по-високи стойности за осигуреността на населението с гари от средната стойност за страната, но по показателя осигуреност на територията с гари са с по-ниски стойности. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности по двата показателя от останалите области и от средната стойност за страната.

На фиг. 7 е посочена комбинирана диаграма отразяваща стойностите за гъстотата на железопътната мрежа, осигуреността на населението с железопътна мрежа и осигуреността на територията с пътнически гари (в брой гари/1000 км²) за изследваните райони.

Фигура 16. Разпределение на областите според пътническите гари (2016), България



Разпределението показва, че в групата области с показатели със стойност над средната за страната попадат областите Плевен, Велико Търново и Русе, като област Русе е водеща по показател брой гари на единица територия. Област Добрич е единствената област от изследваните, която попада в група със стойност на трите показателя по-ниска от средната за страната.

Останалите области (Видин, Монтана, Враца и Силистра) попадат в група, която се характеризира със стойности за гъстотата и осигуреността на населението с железопътна мрежа, едната от които е по-висока от средната за страната, а другата по-ниска. По показателя осигуреност на територията с пътнически гари водеща е област Русе, следвана от областите Велико Търново и Враца.

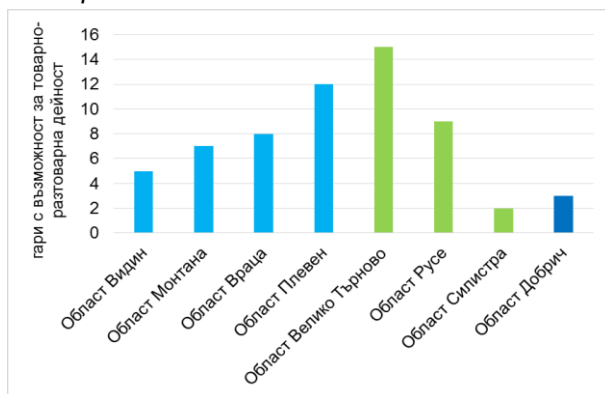
По отношение на възможностите за обслужване на пътниците, всички пътнически гари на територията на област Видин разполагат с чакалня, разположена в приемното здание на гарата и билетни каси. Две от гарите в



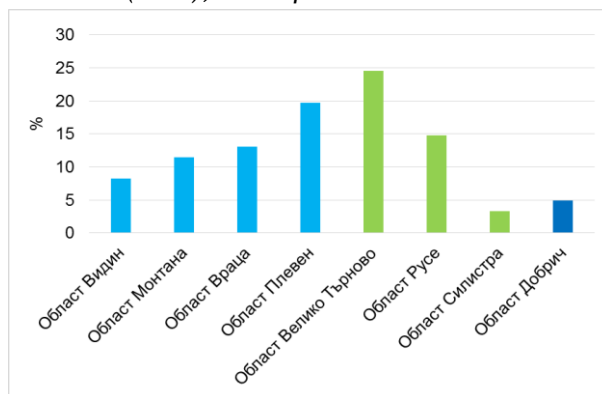
областта разполагат с информационно табло, разположено в чакалнята, а 4 от гарите са съоръжени с информационна уредба. На територията на област Монтана всички пътнически гари разполагат с чакалня, разположена в приемното здание на гарата, билетни каси и информационни уредби. В област Враца, девет от десетте пътнически гари разполагат с чакалня в приемното здание на гарите. Девет гари в областта са оборудвани с информационни уредби, 7 гари имат билетни каси, а 3 от гарите са необслужваеми. На територията на област Плевен всички 12 гари имат чакални в приемните здания, като в две от гарите (Плевен и Левски) има по две помещения (чакални). С три информационни табла е оборудвана гара Плевен - едно от таблата е в чакалнята, а две са разположени на пероните. Всички гари в областта се обслужват от билетни каси, а в 6 гари има информационна уредба. На територията на област Велико Търново са разположени 15 пътнически гари, всичките оборудвани с чакални в приемните здания и с билетни каси. Информационни табла в чакалните са разположени в 9 гари, като в две от гарите има по две табла. В 6 гари има информационни уредби. В 11 пътнически гари на област Русе има обособени чакални в приемните здания и билетни каси, като гарите са оборудвани с общо 16 информационни табла. В гара Русе са разположени общо 6 табла - 2 в чакалнята и 4 на пероните, като гарата е оборудвана и с информационна уредба. Двете пътнически гари в област Силистра имат чакални за пътниците, информационни табла и билетни каси. Във всички пътнически гари в област Добрич са изградени чакални с информационни табла и информационни уредби за пътниците. Две от гарите са с билетни каси, а третата е необслужваема.

На територията на областите Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич са разположени 61 гари с възможност за извършване на товарно-разтоварна дейност (ТРД). Разпределението им по области в обхвата на изследването е посочено на фигури 15 и 16.

Фигура 17. Брой на гарите с възможност за извършване на ТРД по области (2016), България



Фигура 18. Разпределение на гарите с възможност за извършване на ТРД по области (2016), България



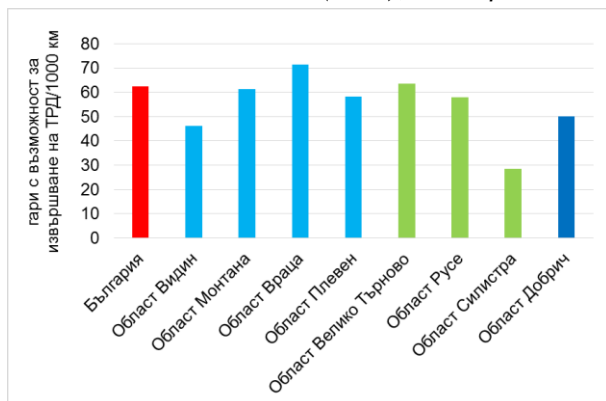


Разпределението между гарите с възможност за извършване на ТРД според периода на обслужване от служба движение - гари, които са закрити за част от денонощието за служба движение през периода на действащия ГДВ и гари без прекъсване в обслужването, е посочено на фиг. 10. С непрекъснато 24 часово обслужване от служба движение в денонощието, за изследваните области, са 15 гари (25% от гарите) в които могат да се извършват ТРД, разположени в областите Враца (5 гари или 62,5% от гарите в областта), Плевен (9 гари или 75% от гарите в областта) и Велико Търново (1 гара или 7% от гарите в областта). За обхвата на проучването, закрити за част от денонощието за служба движение през периода на действащия ГДВ са общо 46 гари (75% от гарите) в които могат да се извършват ТРД.

Фигура 19. Разпределение на гарите според обслужването, България



Фигура 20. Гъстота на гарите според дължината на линиите (2016), България



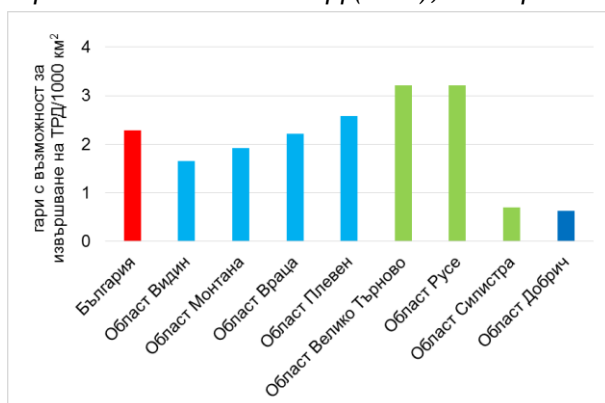
са със стойност на гъстотата на гарите по-ниска от средната за страната, като с най-ниската стойност е област Силистра (29 гари/1000 км).

Разпределението на тези гари по области е: област Видин 5 гари (100% от гарите); област Монтана 7 гари (100% от гарите); област Враца 3 гари (37,5% от гарите); област Плевен 3 гари (25% от гарите); област Велико Търново 14 гари (93% от гарите); област Русе 9 гари (100% от гарите); област Силистра 2 гари (100% от гарите) и област Добрич 3 гари (100% от гарите).

На фигурата е посочена гъстотата на гарите по железопътната мрежа в които може да се извършва ТРД според дължината на линиите в текущ път за изследваните области. В област Враца (71 гари/1000 км), следвана от област Велико Търново (64 гари/1000 км) се наблюдават стойности на параметъра по-високи от средната за страната (63 гари/1000 км). Останалите изследвани области



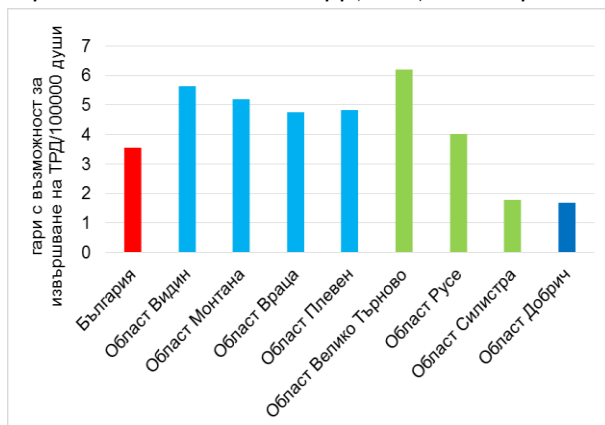
Фигура 21. Осигуреност на територията с гари с възможност за ТРД (2016), България



Регионалната осигуреност на територията и населението с железопътни гари в които има възможност за извършване на ТРД, по области в обхвата на изследването, е представена чрез показателите гъстота на гарите спрямо територията (фиг. 12) и разпределение (гъстота) на гарите спрямо населението (фиг. 13).

По показателя гъстота на гарите в които има възможност за извършване на ТРД според територията, водещо място от изследваните райони заемат областите Велико Търново, Русе и Плевен със стойност по-висока от средната за страната. Останалите области в обхвата на проучването са с по-ниски стойности от средната за страната. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области от проучването.

Фигура 22. Осигуреност на населението с гари с възможност за ТРД (2016), България

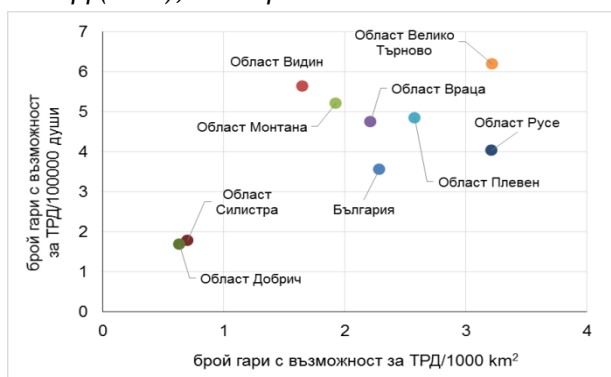


По показателя разпределение на броя на гарите с възможност за извършване на ТРД спрямо населението, водещо място от изследваните райони заема област Велико Търново, следвана от областите Видин, Монтана, Плевен, Враца и Русе. Стойностите на показателя за областите Силистра и Добрич са най-ниски от изследваните области и са под средната стойност за страната.

Сравнителна диаграма, показваща разпределението на изследваните области според осигуреността на населението и територията с гари с възможност на извършване на ТРД, е показана на фиг. 14. От диаграмата е видно, че със стойности по показателите над средните за страната са областите Велико Търново, Плевен и Русе. Областите Видин, Монтана и Враца са с по-високи стойности за осигуреността на населението с гари от средната стойност за страната, но по показателя осигуреност на територията с гари са с по-ниски стойности. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности по двата показателя от останалите области и от средната стойност за страната.



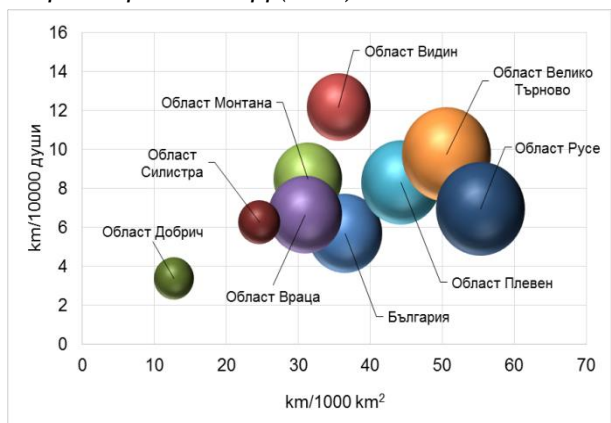
Фигура 23. Осигуреност с гари с възможност за ТРД (2016), България



На фигурата е посочена комбинирана диаграма отразяваща стойностите за гъстотата на железопътната мрежа, осигуреността на населението с железопътна мрежа и осигуреността на територията с железопътни гари с възможност за ТРД (в брой гари/1000 км²) за изследваните райони. Разпределението показва, че в групата области с показатели със стойност над средната за страната попадат областите Велико Търново,

Плевен и Русе, като областите Велико Търново и Русе са водещи по показател брой гари на единица територия. Област Добрич е единствената област от изследваните, която попада в група със стойност на трите показателя по-ниска от показателите на останалите области и средната за страната. Останалите области (Видин, Монтана, Враца и Силистра) попадат в група, която се характеризира със стойности за осигуреността на населението с железопътна мрежа по-висока от средната за страната, но със стойности за гъстотата на железопътната мрежа по-ниски от средните за България. По показателя осигуреност на територията с железопътни гари с възможност за извършване в тях на ТРД, водеща е област Велико Търново, следвана от област Русе.

Фигура 24. Разпределение на областите според гарите с ТРД (2016)



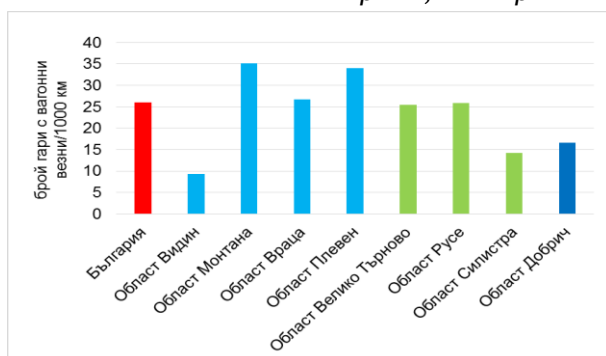
В обхвата на проучването, 27 от гарите в които могат да се извършват ТРД са съоръжени с вагонни везни с възможност за измерване на масата на вагони до 120 тона и максимална дължина 16, 20 или 21 м. В две гари на територията на област Русе (гарите Русе разпределителна и Русе север) в които не е предвидена възможност за извършване на ТРД са разположени общо 2 вагонни везни с дължина 16 и 21 м.

Разпределението на вагонните везни в гарите в които е предвидена възможност за извършване на ТРД по области е: на територията на област Видин е разположена една вагонна везна в гара Видин с възможност за измерване на вагони до 21 метра; в област Монтана в 4 от гарите (Брусарци, Лом, Бойчиновци и Монтана) са разположени общо 4 вагонни везни с дължина



16 м, като везната в гара Бойчиновци е временно консервирана; област Враца разполага с 3 вагонни везни, разположени в гарите Враца, Елисейна и Мездра. Две от везните са с дължина 20 м, а третата с дължина 16 м. Везните в гарите Враца и Елисейна са временно консервирани; област Плевен разполага със 7 вагонни везни, разположени в 7 гари. В гара Червен Бряг везната е дължина 20 м. Вагонните везни в гарите Долни Дъбник и Сомовит са временно консервирани; област Велико Търново е съоръжена с общо 8 вагонни везни, разположени в 6 гари. Областта разполага с 2 везни с дължина 20 м, разположени в гарите Горна Оряховица и Стражица; област Русе разполага с 4 вагонни везни (три с дължина 16 м и една с дължина 20 м), разположени в 4 гари. Везните в гарите Иваново и Ветово са консервирани; област Силистра разполага с една вагонна везна в гара Силистра, която е консервирана и е с дължина 16 м; област Добрич разполага с една вагонна везна в гара Добрич север, която е консервирана и е с дължина 16 м.

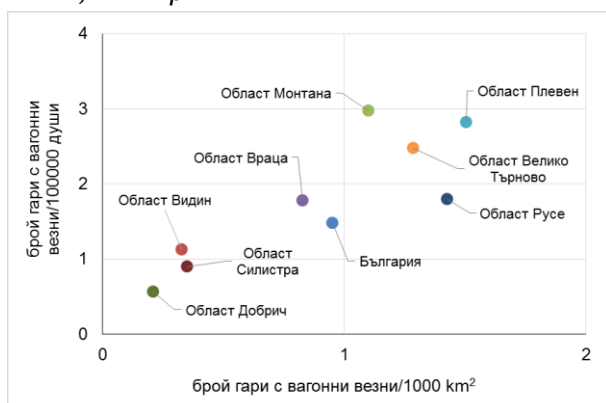
Фигура 25. Гъстота на гарите с вагонни везни по железопътната мрежа, България



На фигурата е показано разпределението по области за гъстотата на гарите, съоръжени с вагонни везни по железопътната мрежа в обхвата на проучването. Сравнението показва, че гъстотата е водеща за областите Монтана, Плевен и Враца, където стойностите на показателя са над средните за страната.

Сравнителна диаграма, показваща разпределението на изследваните области според осигуреността на населението и територията с гари за ТРД, съоръжени с вагонни везни, е показана на следващата фигура.

Фигура 26. Осигуреност с гари с вагонни везни, България



От диаграмата е видно, че със стойности по показателите над средните за страната са областите Плевен, Монтана, Велико Търново и Русе. Областите Видин, Силистра и Добрич са със стойности на показателите по-ниски от стойностите на останалите области и средните стойности за страната. Област Враца е с по-висока стойност за осигуреността на населението с гари



с вагонни везни от средната стойност за страната, но по показателя осигуреност на територията е с по-ниски стойности.

Съществуващите ограничения по отношение на габарит на натоварването GV в участъците Русе - Горна Оряховица - Дебелец по 4-та главна железопътна линия, Мездра юг - Мездра - Руска бяла - Видбол по 7-ма главна линия, Ясен - Черквица по 23-та линия, Свищов - Левски - Троян по 24-та линия и в железопътен възел Горна Оряховица биха създали предпоставка за невъзможност за превоз на някои интермодални товарни единици по тези участъци.

1.4.2.1. Област Видин

Железопътните линии преминаващи през област Видин са Брусарци - Орешец - Видин и нейното удължение Видин - Кошава и са част от 7-ма главна железопътна линия София - Видин. Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на НСИ към 31.12.2016 г. е 108 км, от които 93 км (86%) са електрифицирани. На територията на областта са разположени общо 15 железопътни гари, спирки и разделни постове, като 6 гари и 8 спирки са открити за обслужване на пътници, а за търговска дейност е открита гара Видин. Маневрена дейност се извършва в гара Видин и прилежащия маневрен район Видин - Кошава. Прилежащата железопътна инфраструктура на пуснатия в експлоатация през 2013 г. автомобилно-железопътен мост над р. Дунав при Видин - Калафат включва изградена нова българо-румънска обща гранична гара във Видин за товарни превози. Рехабилитирани са съществуващите железопътни системи и е изградена 7 км нова железопътна линия от българска страна и 5 км от румънска. Пътническата гара Видин като обща гранична гара е реконструирана. Линията Видин - Брусарци е част от трасето на железопътен товарен коридор 7.

Железопътните линии на територията на област Видин представляват 2,7% от железопътната мрежа на България и 16,7% от железопътната мрежа в Северозападния район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 36 км/1000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 12,2 км/10000 души.

Железопътната линия в участъка Брусарци - Орешец - Видбол е с габарит на натоварването GV, а в участъка Видбол-Видин пътническа, р.п. Капитановци-граница с Румъния (Голенци) - GC. Допустимото основно натоварване на подвижния състав в участъка Брусарци - Орешец - Видин е 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони.



1.4.2.2. Област Враца

Железопътна мрежа на територията на област Враца, обхваща участъци от 2-ра железопътна линия София - Мездра - Горна Оряховица - Варна и 7-ма железопътна линия Видин - Мездра - София. Двете линии са част от трасето на Приоритетна ос №22 от Трансевропейската транспортна мрежа на българска територия по направлението на Трансевропейския транспортен коридор №4 и железопътен товарен коридор 7. Железопътните линии на територията на област Враца включват гарите и спирките в участъка от Елисейна до Кунино по 2-ра главна линия и в участъка Мездра - Ракево по 7-ма главна линия. На територията на областта са разположени общо 25 железопътни гари и спирки.

Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на Националния статистически институт към 31.12.2016 г. е 112 км, от които 112 км (100%) са електрифицирани. Двойните линии в областта са 67 км (60%). Железопътните линии на територията на област Враца представляват 2,8% от железопътната мрежа на България и 17,3% от железопътната мрежа в Северозападния район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 31 км/1000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 6,6 км/10000 души.

Железопътните линии в област Враца преминават през четири от общините - Мездра, Враца, Роман и Криводол. Мездра е основния железопътен възел в областта, който е с регионално и национално значение и осигурява връзката на Северозападна България със София и вътрешността на страната. По-големи железопътни гари в областта са общинските центрове - Враца, Криводол и Роман.

Железопътните участъци Лакатник - Мездра по 2-ра главна железопътна линия и Мездра - Бойчиновци по 7-ма главна железопътна линия са с габарит на натоварването GB, а участъка Мездра - Червен бряг по 2-ра железопътна линия с габарит GC. Допустимото осно натоварване на подвижния състав по всички железопътни линии на територията на област Враца е 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони.

1.4.2.3. Област Монтана

Основната обслужваща област Монтана железопътна линия Мездра - Брусарци - Видин, е единична и напълно електрифицирана, като железопътната инфраструктура на областта се допълва от два клона: 71-ва железопътна линия Бойчиновци - Монтана - Берковица, която осигурява железопътен транспорт до областния център Монтана и туристическия център Берковица в южната част на областта и 72-ра железопътна линия Брусарци - Лом, която обслужва товарното движение до и от пристанище Лом, което е най-близкото до София пристанище. Общата дължина на железопътните линии



през областта по данни на Националния статистически институт към 31.12.2016 г. е 114 км, от които 114 км (100%) са електрифицирани. На територията на областта са разположени общо 21 железопътни гари и спирки, които обслужват пътници. Линията Видин - Брусарци - Мездра е част от трасето на железопътен товарен коридор 7.

Железопътните линии на територията на област Монтана представляват 2,8% от железопътната мрежа на България и 17,6% от железопътната мрежа в Северозападния район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 31 км/1000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 8,5 км/10000 души.

Железопътната линия в участъците Мездра - Брусарци - Орешец и по 71-ва линия Бойчиновци - Берковица са с габарит на натоварването GB, а по 72-ра линия Брусарци - Лом с габарит GC. Допустимото осно натоварване на подвижния състав в участъците Мездра - Брусарци - Орешец, Бойчиновци - Боровци по 71-ва линия и Брусарци - Лом по 72-ра линия е 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони, а в участъка Боровци - Берковица по 71-ва линия е 20,6 т/ос за локомотиви и 22 т/ос за вагони.

1.4.2.4. Област Плевен

Железопътните линии на територията на област Плевен включват 30 гари и спирки в участъците: Реселец - Червен бряг - Ясен - Левски - Градище по 2-ра главна линия; 23-та линия Ясен - Черквица; Червен бряг - Радомирци и Левски - Асеновци.

Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на НСИ към 31.12.2016 г. е 206 км, от които 115 км (56%) са електрифицирани. Двойните линии в областта са 115 км (56%). Железопътните линии на територията на област Плевен представляват 5,1% от железопътната мрежа на България и 31,8% от железопътната мрежа в Северозападния район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 44 км/1000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 8,3 км/10000 души.

Железопътният участък Реселец - Червен бряг - Ясен - Левски - Градище по 2-ра главна линия е с габарит на натоварването GC, а участъците Ясен - Черквица по 23-та линия, 24-та линия Левски - Асеновци и Червен бряг - Радомирци са с габарит на натоварването GB.

Допустимото осно натоварване на подвижния състав по железопътните участъци Реселец - Червен бряг - Ясен - Левски - Градище по 2-ра главна линия, 24-та линия Левски - Асеновци и Червен бряг - Радомирци е 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони, а за участъка Ясен - Черквица по 23-та линия е 20,6 т/ос за локомотиви и 22 т/ос за вагони.



1.4.2.5. Област Велико Търново

Железопътна мрежа на територията на област Велико Търново обхваща участъци от 2-ра железопътна линия София - Мездра - Горна Оряховица - Варна, 24-та линия Левски - Свищов, 4-та главна линия Русе - Стара Загора - Подкова, която е елемент от Трансевропейски коридор №9 и линия Лясковец - Златарица - Елена (не функционира към момента). Железопътните линии на територията на област Велико Търново включват гарите, спирките и разделните постове в участъците по: 2-ра главна линия от Бутово до Асеново; 24-та линия от Свищов до Червена и 4-та линия от Полски Тръмбеш до Дебелец. На територията на областта са разположени общо 35 железопътни гари, спирки и разделни постове.

Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на Националния статистически институт към 31.12.2016 г. е 236 км, от които 159 км (67%) са електрифицирани. Двойните линии в областта са 82 км (35%). Железопътните линии на територията на област Велико Търново представляват 5,9% от железопътната мрежа на България и 37,6% от железопътната мрежа в Северен централен район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 51 км/1000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 9,7 км/10000 души.

Железопътният участък Бутово - Горна Оряховица - Асеново по 2-ра главна железопътна линия е с габарит на натоварването GS. Железопътните участъци по 24-та линия Свищов - Червена и по 4-та линия от Полски Тръмбеш до Дебелец е с габарит на натоварването GB. Допустимото основно натоварване на подвижния състав по всички железопътни линии на територията на област Велико Търново е 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони.

1.4.2.6. Област Русе

Железопътната мрежа на територията на област Русе обхваща участъци от 4-та главна линия Русе - Стара Загора - Подкова, която е елемент от Трансевропейски коридор №9 и 9-та главна линия Русе - Варна. Железопътните линии на територията на област Русе включват гарите и спирките в участъците по 4-та главна линия от Русе до Полско Косово и 9-та линия от Русе Разпределителна до Сеново. На територията на областта са разположени общо 21 железопътни гари, спирки и разделни постове.

Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на Националния статистически институт към 31.12.2016 г. е 155 км, от които 154 км (99%) са електрифицирани. В областта няма двойни линии. Железопътните линии на територията на област Русе представляват 3,8% от железопътната мрежа на България и 24,7% от железопътната мрежа в Северен централен район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 55



км/1000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 6,9 км/10000 души.

Железопътният участък Русе - Горна Оряховица по 4-та главна железопътна линия е с габарит на натоварването GB, а железопътният участък Русе Разпределителна - Каспичан по 9-та линия е с габарит на натоварването GC. Железопътните участъци Каспичан - Синдел - Варна по 2-ра главна линия и Синдел - Варна Фериботна са с габарит на натоварването GC. Допустимото основно натоварване на подвижния състав по 9-та железопътна линия в участъка Русе Разпределителна - Каспичан, както и железопътният участък Каспичан - Синдел - Варна и Синдел - Варна Фериботна е 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони.

Железопътните участъци от разширения обхват на проучването: Горица - Каспичан - Синдел - Варна по 2-ра главна линия София - Горна Оряховица - Варна, Просторно - Каспичан по 9-та главна линия Русе Разпределителна - Каспичан, Самуил - Тодорово по 91-ва линия Самуил - Силистра и Разделна - Ботево по 28-ма линия Разделна - Кардам са с габарит на натоварването GC и с ограничение по основно натоварване на подвижния състав 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони.

1.4.2.7. Област Силистра

Железопътна мрежа на територията на област Силистра обхваща железопътния участък Безименна - Силистра с дължина 70 км по 91-ва железопътна линия Самуил - Силистра. Железопътният участък обслужва област Силистра, като линията е единична и е неелектрифицирана. Железопътната линия, която обслужва основно превози с местно и/или регионално значение, представлява 11,2% линиите в Северен централен район и 1,7% от линиите в България.

Железопътната линия на територията на област Силистра представлява 1,7% от железопътната мрежа на България и 11,2% от железопътната мрежа в Северен централен район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 25 км/1000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 6,3 км/10000 души. На територията на областта са разположени 10 гари и спирки, като обслужващи гари са Силистра и Дулово.

Железопътната линия Самуил - Силистра е с габарит на натоварването GC и допустимо основно натоварване на подвижния състав 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони.

1.4.2.8. Област Добрич

Железопътната мрежа на територията на област Добрич обхваща участъка Дончево - Кардам граница от 28-ма железопътна линия Разделна - Кардам. На



територията на областта са разположени общо 4 гари и 3 спирки. Гарите в областта са: Добрич с 12 основни коловоза и възможност за обработване на 500 хил. тона товари годишно; Добрич-Север с около 200 хил. тона товари годишно; Генерал Тошево с 6 основни коловоза и възможност за обработване на около 250 хил. тона товари годишно и Кардам с възможност за обработване на 150 хил. тона товари годишно.

Общата дължина на единичната неелектрифицирана железопътна линия в област Добрич по данни на Националния статистически институт към 31.12.2016 г. е 60 км. В областта няма двойни линии. Железопътната линия на територията на област Добрич представляват 1,5% от железопътната мрежа на България и 12,4% от железопътната мрежа в Североизточен район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 13 км/1000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 3,4 км/10000 души.

Железопътната линия Разделна - Кардам, включваща железопътния участък Дончево - Кардам граница е с габарит на натоварването ГС. Допустимото основно натоварване на подвижния състав по линията е 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони.

1.5. Състояние на въздушния транспорт

В границите на трансграничния регион Румъния - България попадат 3 международни летища: две в Румъния (летище Крайова и летище Михаил Когълничану, Констанца) и едно в България (летище Горна Оряховица). През 2017 г. Голяма част от населението в българския пограничен район често редовно използва летището в Букурещ. Характерно за въздушния транспорт в България е, че се развива между големите градове, а пътят на пътниците е малък в сравнение с други европейски страни.

Функционален блок от въздушното пространство (ФБВП) между Република България и Румъния

Установяването на ФБВП е съществен елемент от законодателния пакет Единно европейско небе (ЕЕН), който създава система от мерки за осигуряване на достатъчен капацитет за обслужване на нарастващия брой полети над Европа, за намаляване закъсненията, повишаване безопасността и разходната ефективност на аеронавигационното обслужване и ограничаване въздействието върху околната среда (Grant Thornton, 2014).

DANUBE FAB е установен с подписването на междудържавно споразумение от министрите на транспорта на Република България и Румъния на 12 декември 2011 г., в сила от 16 ноември 2012 г., след ратификация от парламентите в България и Румъния в постановения от Европейската комисия



срок за установяване на ФБВП в Европа - 4 декември 2012 г. С цел постигане на оптимално ниво на взаимодействие в рамките на DANUBE FAB, споразумения за сътрудничество са подписани на ниво доставчици на аеронавигационно обслужване (ДП РВД и ROMATSA) и на ниво национални надзорни органи (ННО).

Създаването на DANUBE FAB е съфинансирано със средства, отпуснати чрез програмата TEN-T на Европейската комисия. Ключово постижение за DANUBE FAB за 2014 г. е установяването на два трансгранични сектора за обслужване на въздушното движение, като това е първата подобна стъпка в рамките на функционален блок въздушно пространство в Европа. Двата трансгранични сектора са въведени на база на оперативните изисквания за оптимално използване на въздушното пространство, независимо от националните граници. Въвеждането на трансграничните сектори между България и Румъния представлява нов етап в посока дефрагментирането на европейското въздушно пространство - основна цел на ЕЕН.

Подобряването на организацията на въздушното пространство в рамките на DANUBE FAB е постоянна и приоритетна задача пред българо-румънския екип за управление на дейностите във функционалния блок. За тази цел се провеждат мащабни симулации и проучвания, за да се оценят и сравнят различни варианти за организация на въздушното пространство и трасета в DANUBE FAB, с оглед на показателите полетна ефективност, безопасност, капацитет и др.

От ноември 2013 г. в DANUBE FAB е въведено въздушно пространство за свободно планиране на полети (Free Route Airspace) през нощта на национално ниво. Планира се поетапно цялостно въвеждане на Free Route Airspace съгласно изискванията на европейското законодателство. През юни 2014 г. България и Румъния представиха съвместен план за ефективност за втория референтен период (2015-2019 г.) съгласно изискванията на Регламент (ЕС) №390/2013 за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. В DANUBE FAB активно се работи по установяване на по-задълбочено сътрудничество със съседни функционални блокове. В рамките на функционалния блок има създадена организация за провеждане на съвместни обществени поръчки за целите на рационализиране на техническата инфраструктура и подобряването на разходната ефективност чрез икономии от мащаба. Създаден е също така Социален консултативен форум на DANUBE FAB, който представлява механизъм за сътрудничество със социалните партньори в ДП РВД и ROMATSA.⁵²

⁵² Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



1.5.1. Състояние на въздушния транспорт в румънската част на трансграничния регион

Схема 55. Летища в Румъния



В Румъния в момента има открит трафик на пътници с общо 16 летища, между които две в столицата, Анри Коанда и Аурел Влайку и две в трансграничната зона Румъния - България: международното летище Крайова и международното летище Михаил Когалчану в Констанца, като съществува и летище Тузла с добри перспективи за развитие на регионалния въздушен трафик.

1.5.1.1. Окръг Долж

Представяне

На ниво окръг Долж функционира международното летище Крайова, единствено в югозападния регион, част от глобалната мрежа TEN-T. То е създадено през 30-те години на миналия век. След 1994 г. летището функционира само за чартърни полети, след спирането на редовните полети към Букурещ, които са възстановени след 2007 г. с влизането на местния пазар на частния оператор Carpatair. Към момента от летището се извършват редовни полети до много дестинации в Европа след установяването на бази на частните компании Wizz Air през 2014 г. и Ryan Air през 2016 г.

Летището Крайова е класифицирано като регионално малко летище, но благодарение на локализацията си и сборното място, то има възможността да се развива като интернационален хъб в бъдеще. Предвидено е реализирането на проект за модернизиране на летището, който има за цел да повиши капацитета на съществуващите инфраструктура и съоръжения, необходими за повишаване търсенето на услугите. Проектът включва:

- Разширяване на пътническия терминал до 2020 г.;
- Разширяване на пътнически терминал до 2025 г.;
- Удължаване на платформата до 2020 г.;
- Удължаване на платформата до 2025 г.;
- Анализ на възможността за развитие на карго терминал.

Летищна инфраструктура

Летището разполага с бетонна писта от 2500 x 45 м, с една писта за рулиране от 380 x 14 м, както и с платформа за качване - слизване - 75 x 110 м.



Разполага с 2 технически корпуса, 2 чакални пристигащи/заминаващи, център за емисии и салон за протокол. Текущият капацитет на летището е 600 пътници/час.

Таблица 58. Технически данни на летище Крайова, Румъния

Технически данни	
Код IATA:	CRA
Референтен код ICAO:	4C
Характеристики на пистата за излитане / кацане	Повърхност: 2500 m X 45 m PCN 29 R/A/W/T, асфалт
Характеристики на пистата	Повърхност: 380 m X 18 m PCN 27 R/A/W/T, асфалт
Платформа за качване / слизване	Повърхност: 75 m / 110 m PCN 30 R/A/W/T, асфалт
Географските координати:	Ширина: 44°19'05,32 N; Дължина: 023°53'18,72 E;
Оперативност на летището:	Постоянно
Препоръчителна температура:	25 C
Ниво на транзакцията:	900 m
Работен график:	H 24 (1-2-3-4-5-6-7)
Честота TWR:	APP/TWR - 124.3 MHz - COM / VHF
Средства за навигация:	DVOR/DME 110.2 MHz (CH 39X) ILS CAT I 108,7 MHz
Маяк и осветлен системен подход:	2.500 m x 45 m, cat I осветлен системен подход: в посока 27, cat I - 720 m
Оборудване за помощ при управление	GRU 115 V и 28,5V GPU, GPU 115V и 28,5V с агрегат за пускане на двигателя с въздух под налягане, четири самоходни пътнически стълби, климатик за самолети, една механична стълба, една лента за багаж, 1 vidanĵa, един трактор с ремарке 3 автобуси за превоз на пътници / екипажа, три електрокара със 6 ремаркета, 2 линейки, модул за избутване назад за въздухоплавателни средства тип Airbus и Boeing.

1.5.1.2. Окръг Констанца

Представяне

Интернационалното летище Михаил Когълничану е разположено на север-северозапад от гр. Констанца. Летището има геостратегическа позиция по отношение на икономическите цели от национален и международен интерес, тъй като се намира на 26 км от Констанца, на 14 км от плавателния канал Дунав-Черно море и на около 100 км от Делтата на р. Дунав. Освен това, летището е свързано с важни транспортни пътища (европейските пътища E60 и E67), жп транспорт (жп магистралата Букурещ- Фетещ- Констанца).

Международното летище Михаил Когълничану, Констанца представлява голям интерес за създаване на база за въздушен транспорт на стоки и има потенциал да се превърне в транзитно летище към Ориента и Азия.

Летището е непрекъснато отворено за въздушния трафик през целия период на годината и разполага със следните удобства: паркинг със 150 места, снек-бар, rent a car, такси, транспорт за пътниците летище- гара, туристическа агенция, съхранение на багаж, обменно бюро, АТМ, автомат за обмяна на валута, безплатен интернет достъп, озвучаване, обществени телефони,



автомати за кафе и безалкохолни напитки, медицински кабинет, удобства за майки с деца и за хора с увреждания, зона с магазини, куриерски фирми.

Услугите, предоставяне на летището са:

- Летищни услуги за транспорт на лица, стоки, пощенски услуги и такива, от национален и обществен интерес;
- Услуги за обработка;
- Услуги за гориво;
- Земно управление и стационариране на самолетите от вътрешни и външни полети;
- Летището е оборудвано и за военни операции.

Летищна инфраструктура

Летището разполага с писта за кацане и излитане с дължина от над 3500 м и има капацитет за обслужване на 6 самолета на час.

Таблица 59. Технически данни на летище Михаил Когълничану, Констанца, Румъния

Технически данни	
Код IATA:	CND
Референтен код ICAO:	4D
Характеристики на пистата за излитане / кацане	Площ : 3500 м X 45 м PCN 62 R/D/W/T
Зона за сигурност писта	105 м Е и V Дължина: 112 м, ширина 90 м Nord Дължина: 300 м, ширина 90 м Sud
Характеристики на пистата за рулиране А	Площ: 267 м X 35 м PCN 62 R/D/W/T
Характеристики на пистата за рулиране В	Площ: 364 м X 25 м PCN 62 R/D/W/T
Платформа самолети	Места за паркиране: 18 PCN 62 R/D/W/T
Географските координати:	Lat: 44°21'11" N; Long: 028°29'18" E;
Терминали:	1
Средства за навигация:	VOR/DME, NDB, ILS Cat. II
Светлинна система за близост	ALS II 7 (8)

1.5.2. Състояние на въздушния транспорт в българската част на трансграничния регион

Схема 56. Летища в българската част на трансграничния регион Румъния - България



В българската част от трансграничния регион функционират едно международно гражданско летище в Горна Оряховица и две летателни площадки в Русе и Балчик, предназначени за използване от авиационни оператори с предмет на дейност изпълнение на специализирани авиационни полети и



други видове въздухоплавателна дейност. Налична летищна инфраструктура има изградена във Видин и Силистра, която не се използва, но е представена в настоящия раздел поради наличието на потенциал, който може да бъде развит.

1.5.2.1. Област Видин

Представяне

Летище - Видин е разположено в землището на с. Иново община Видин, на 5 км северозападно от гр.Видин и международен път Е-79, водещ към втория мост над р. Дунав при Видин - Калафат, граничи с път II-12 - транспортна връзка с граничен пункт „Брегово“. Изградено е през 1973 г. и е закрито през 1999 г. Летището е частна държавна собственост с Акт за държавна собственост 2587/11.09.2008 г. и е предоставено за управление на областния управител на Област с административен център - Видин.

Летище Видин има потенциал за развитие, затова се търсят възможности за възстановяване на неговите функции (напр. чрез отдаването му на концесия). Предвид географското разположение на Видин, излиза на две граници и застъпването на всички видове транспорт - ж.п., воден и пътен, възобновяването на авиационните услуги на летището ще е сериозна стъпка към превръщането на област Видин в съвременен транспортен и комуникационен център с национално и международно значение.

Летище Видин не функционира от 1999 г

Летищна инфраструктура

Имотът е с площ 153 841 кв.м и представлява: писта с две обръщала с дължина - 2 080 м, ширина - 38 м и площ 101 134 кв.м, пистата е с бетоново покритие в добро състояние; сгради, вкл. за техническо обслужване и ремонт и др.

1.5.2.2. Област Велико Търново

Представяне

На територията на Област Велико Търново функционира международно летище Горна Оряховица.



Летище Горна Оряховица е построено през 1925 г. и е със статут на международно от 1995 г. Намира се на 4 км североизточно от гр. Горна Оряховица и на 12 км от гр. Велико Търново. На летището функционира Център за управление на въздушните полети ръководи движението на самолетите над цяла Северна



България. В непосредствена близост е до един от важните жп възли в България - Горна Оряховица.

Летището е държавна собственост. Правата на собственик на капитала се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. През 2016 г. летището е отдадено на концесия на „Гражданско летище Горна Оряховица 2016“ АД за срок от 35 години с предмет: управление на услуги от обществен интерес и управление и поддържане на обекта на концесията, които включват поддържането в наличност на услугите и осигуряването на непрекъснатост и ниво на тяхното качество в съответствие с клаузите на концесионния договор и поддържането в експлоатационна годност на обекта на концесията. Близко 32 милиона лева инвестиции са предвидени в 35-годишния срок на концесията на летище Горна Оряховица. Концесионерът предвижда удължаване на пистата за излитане и кацане за да може да се приемат по-големи самолети. Сегашната писта на аерогарата в Горна Оряховица е с дължина 2450 метра, което позволява излитане и кацане на самолети от категория код D.

Извършваните услуги са: наземното обслужване, вкл. полетни операции и администриране на екипажите; наземно администриране и надзор; обслужване на пътници; обработка на багажи; обработка на товари и поща; перонно обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства с гориво-смазочни материали. Летището е специализирано за карго полети и има потенциални възможности за увеличаване обема на своята дейност. Пътническият терминал е в добро състояние, но е изграден и оборудван за обслужване на вътрешни полети. Летището в Горна Оряховица се използва за чартърни бизнес полети, за учебно-тренировъчна дейност на ВВС и гражданската авиация. Обслужва и селскостопанската авиация.

Летище Горна Оряховица има водеща роля за развитието на региона в социално и икономическо отношение. То се явява основен пункт за износ на селскостопански продукти от Северна България за ЕС, ОНД и страните от Близкия и Далечния Изток, както и Африка. Летището има потенциал да се превърне в най-голямото карго летище на Балканите.

Летищна инфраструктура

Летището разполага с писта за излитане и кацане дълга 2 450 м и широка 45 м. Има една пътека за рулиране и пет самолетни стянки. В настоящия момент покритието на пистата е в задоволително състояние. То е от асфалтобетон, положено е през 1982 г. Правени са частични ремонти за запълване на образувалите се фуги с полимер-модифицирана битумна паста. В западно направление има подмяна на част от настилката през 2005 г. Пътническият терминал е в сравнително добро състояние, но е изграден и



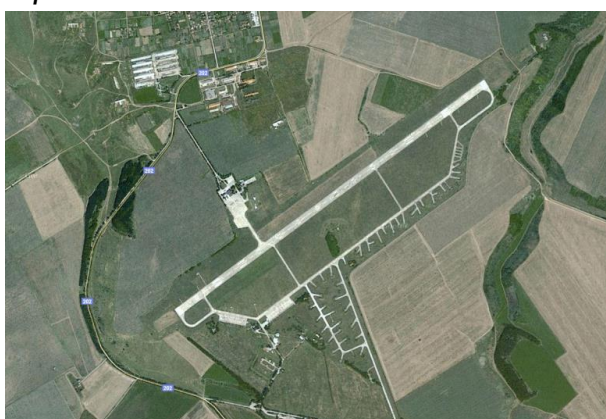
оборудван за обслужване на вътрешни полети. Пътнически терминал е с площ 2209 кв. м с обособени салони за заминаващи, пристигащи пътници и обществена зона.

Таблица 60. Технически данни на летище Горна Оряховица, България

Технически данни	
Код IATA:	GOZ
Референтен код ICAO:	LBGO
Характеристики на пистата за излитане / кацане	Повърхност: 2450 м X 45 м Асфалто-бетон, здравина - PCN 45/R/B/X/T
Платформа самолети	една пътека за рулиране, пет самолетни стоянки
Географските координати:	ширина: N-43° 09'05.63" дължина: E-025° 42'42.67"
Терминали:	1 пътнически
Относителна температура:	11 °C
Светлинна система	оборудвано със светотехническа система I-ва категория за кацане и излитане нощем и денем при намалена видимост.
Оборудване за	медицинско обслужване; кargo обслужване; техническо обслужване; аварийно-спасително осигуряване; гранично паспортен контрол; митница

1.5.2.3. Област Русе

Представяне



Летище Русе е разположено е на 17 км от гр. Русе, в близост до с. Щръклево. Местоположението на летището е стратегическо за Русе с възможност за комбиниране на железопътния, сухопътния, водния и въздушния превоз на товари. Летището е построено като военно. От 70-те години на XX век се използва и от гражданската авиация.

В този период за изградени приемната сграда, перона за обслужване на граждански самолети и други съоръжения. Летището спира да функционира през 1999 г. както за военни, така и за граждански полети. С решение на Министерски съвет от 28.02.2005 г. територия на летището е прехвърлена на Министерството на транспорта. През декември 2014 г. с Решение на Министерски съвет летището в Щръклево е предоставено на Община Русе. Към момента то е 100% общинска собственост на Община Русе. През декември 2016 г. летище „Русе“ получава лиценз за летателна площадка за малки самолети. Възможностите за развитие на летище Русе са в следните направления:

- Обслужване на пътници: обслужване на пасажерските кораби по река Дунав; обслужване на нискотарифни авиокомпании; възстановяване на директната линия Русе - София; използване от собственици на частни



самолети; чартърни превози за събития на територията на град Русе; гостуващи ловни туристи.

- Обработване на товари: износ на селскостопанска и специална продукция; временен внос; изграждане на претоварен център. Отдалечеността на летището от големи населени места и чистота на подходите дават възможност за използването му през цялото денонощие.

- Създаване на тренировъчен център.

Възможностите за използване на летището са: Вътрешна линия: Русе-София (около 700 души пътуват всеки ден по това трасе с автобус или кола); Външни авиолинии, обслужвани и от нискотарифни компании; Товарни полети; Чартърни линии, обслужвани от круизни корабни компании по р. Дунав (над 200 круизни кораба годишно); Център за презареждане (възможност за денонощно използване поради отдалечеността на летището от населените райони); Обучения на пилоти.

Летище Русе има възможност за отделяне на товарната от пътническата дейност и безпроблемно да бъдат извършвани и двата типа услуги. В зависимост от големината на самолетите, е възможно да се наложи частична реконструкция на пистата. Необходимо е да се изгради връзка между интермодален терминал с пристанище Русе-изток и летище Щръклево; Скоростна жп-линия Русе-Варна, летищен комплекс „Щръклево“, нови пътни връзки. Летище Русе, което да се превърне в стратегически логистичен хъб.

Летищна инфраструктура

Летището разполага с 2 000 дка прилежаща земя, а пистата му е дълга 2 500 метра. Летището притежава пътнически терминал, но има възможност за изграждане и на товарен терминал за обслужването и на товарни самолети. В близост е разположен индустриален ЖП клон за разтоварване на горива и масла, разположен на около 10 км от летището и заемащ площ от 40 000 кв.м. Обширни имоти около летището собственост на държавата (бивши военни поделения), които могат да бъдат превърнати в логистичен център и т.н.

Към настоящия момент разположението на съоръженията на летище Русе позволява разделното обслужване на пътническия и товарния поток, като подходите към двете зони са независими и не пресичат пистата. Обслужването на пътници може да се извършва от северната страна на пистата. Обслужването на товари може да бъде отделено от южната страна на пистата. В този район могат да бъдат изградени складове от различен характер - за претоварване, под митнически надзор, за обучителни цели и т.н.

Таблица 61. Технически данни на летище Русе, България

Технически данни	
Код IATA:	ROU
Референтен код ICAO:	LBRS
Характеристики на пистата за излитане	Бетонна писта за излитане и кацане: дълга 2,5 км, широка 50 м (в миналото



/ кацане	е обслужвала следните видове самолети - Ан-24, Ан-12, Ту-134, Ту-154 и Ил-76)
Географските координати:	ширина: N-43° 41'45" дължина: E-26° 03' 29" Надморска височина: 187 м
Терминали:	1 пътнически
Оборудване	приемно здание; водоснабдяване с питейна вода; телефонни линии с медни проводници; оптичен съобщителен кабел, минаващ на 0,8 км от летището; подсигурено електрозахранване; гараж за самолетообслужващата техника; кула за ръководство на въздушното движение.

1.5.2.4. Област Силистра

Представяне

Летище Силистра е от групата на малките летища в България. Предназначено е за вътрешни и международни полети за превоз на пътници и товари, както и за полети на селскостопанската авиация. Летателната площадка е разположена в близост до с. Кайнарджа до път II-71 Силистра-Добрич. Собствеността на площадката е частна. Със заповед № РД 08.1181/6.XII.1999 г. на Министъра на транспорта летище Силистра е закрито. Местната общност изразява силен интерес от възобновяване на дейността на летището.

Летище Силистра не функционира от 1999 г.

Летищна инфраструктура

Към момента инфраструктурата е запазена и предназначението на терена не е променяно.

1.5.2.5. Област Добрич

Представяне



Летище Балчик е разположено е на 2 км северозападно от центъра на гр. Балчик. В непосредствена близост до ЛП „Балчик“ минава Международен път Е87 (Варна - Дуранкулак).⁵³ Изградено е през 1941 г. и е активно до 1998 г. като летище със специално предназначение. През 2011 г. летището е прехвърлено от Министерство на отбраната на Министерство на транспорта. Превръщането на военното летище в Балчик в гражданско е възложено на

⁵³ [HTTPS://WWW.SOFIA-AIRPORT.BG/CONTENT/](https://www.sofia-airport.bg/content/)



държавната компания „Летище София“. Имотът е публична държавна собственост и е предоставен безвъзмездно за управление на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за нуждите на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Предоставено е за ползване на „Летище София“ ЕАД, което извършва дейностите по експлоатацията, управлението и поддържането му. Летище Балчик е обект, който МТИТС подготвя за предоставяне на концесия.⁵⁴

Притежава Удостоверение за експлоатационна годност №11 / 20.05.2013 г. Предназначено е за обслужване на търговски операции с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки. Може да приеме въздухоплавателни средства, изпълняващи нетърговски полети. На ЛП „Балчик“ е осигурена Гранична проверка само за полети в рамките на Европейския съюз, като за целта е нужна предварителна заявка до 48 ч. преди полета.

Летище Балчик - използването му като военно и гражданско летище ще утвърди Балчик като транспортен възел, осигуряващ работни места и по-добро използване на природните дадености и техническата инфраструктура на региона. Община Балчик има активна позиция по отношение на летище Балчик при определяне на неговия профил и планове за модернизация и експлоатация с цел превръщането му в регионален транспортен възел с развити логистични функции, интегриран с цялостната транспортна и бизнес инфраструктура.

Летищна инфраструктура

Площта на летището е 3 736 531 кв.м, застроен със 106 сгради с обща застроена площ 43 178 кв.м и прилежащата инфраструктура.

LAT/LONG: N 43° 25' 28" E 28° 10' 51"

TWR: 121.125 Mhz

Летателната площадка разполага с бетонна писта за излитане и кацане с дължина 2498 м и широчина 60 м. На разположение е хангар за паркиране на малки въздухоплавателни средства.

1.6. Изводи за състоянието на транспортната инфраструктура в трансграничния регион

Потенциалът на трансграничния регион Румъния-България да се превърне с източна врата към Европейския съюз може да се оползотвори посредством свързването на тази територия с европейските коридори, чрез

⁵⁴ Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията



развитието на речния и морския транспорт (осигурявайки връзките с Черно море) и осигуряване на инфраструктура за сухопътен транспорт за всички градове и села. Също така, необходимо е свързване на определените третостепенни транспортни възли с мрежата TEN-T, както и укрепване на наличните и създаване на нови интермодални възли.

Достъпността на окръзите се определя както от тяхната свързаност с коридорите TEN-T, така и от непрекъснатостта на пътната транспортна мрежа от границата към вътрешността. В този смисъл единствените окръзи, които са свързани с националната територия с високоскоростни пътища (автомагистрала) са: Гюргево, Констанца и Кълъраш, като последният има най-голямата дължина на автомагистрала: 104 км (2012 г.). В българската част от трансграничния регион автомагистрала „Хемус“, която е в процес на изграждане, представлява важен проект със силно влияние върху свързаността и транспорта.

Сухопътният транспорт (шосеен и железопътен) е с най-голям дял в двете държави както в трансграничния регион, така и на национално ниво. Поредицата от общи показатели по отношение на транспортната инфраструктура отразява факта, че в двете държави развитието и модернизацията на транспортния сектор е приоритет.

Автомобилен транспорт

В трансграничния регион Румъния - България недостатъчно са развити пътищата от РПМ. А 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 е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Развитието на транспортния сектор е от съществено значение за утвърждаването на външнотърговските връзки и на туризма.

Прогнозите за съществено нарастване на трафика по главните пътнотранспортни направления може да бъдат постигнати само при добре изградена транспортна инфраструктура. Затова е важно да бъдат осъществени необходимите връзки както между различните категории пътища, така и между различните видове транспорт. Особено важно е качествено подобряване на пътя, преминаващ паралелно на река Дунав, свързващ градовете и пристанищата. Създаването на необходимите предпоставки за развитие на интермодалността пряко ще допринесе за по-добри условия за комплексното използване потенциала на река Дунав за развитие на икономиката в крайбрежните територии.



Ефективното и устойчиво интегриране на националната пътна инфраструктура в европейската цели повишаване на кохезията и подобряване на връзките между Румъния и България и останалите страни членки на ЕС, като паралелно с това поставя и нови предизвикателства по отношение нейното доизграждане, поддръжка и оптимизация.

Воден транспорт

Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето от пристанищајd обаче са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние. Основните проблеми за развитието на пристанища са свързани с липсата на достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура в предходните години, остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране, лошо състояние на кейовете.

Тенденцията за развитие на обществените пристанища е свързана с тяхното концесиониране и либерализацията на пристанищните услуги при отчитане на нуждите за подобрене на техническите условия на пристанищните инфраструктури и акватории.

През последните години се изграждат модерни логистични, навигационни и информационни системи за река Дунав, което допринася за подобряване на условията за корабоплаване и намалява риска от инциденти.

По ОПТ 2007-2013 г. се финансира и проект „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав” (БУЛРИС), посредством която ще се събират и предоставят необходимите данни за информационно обезпечаване на корабоплавателите и безопасно корабоплаване по българския участък на р. Дунав. За гарантиране приемственост и устойчивост на постигнатите резултати е необходимо да се осигури последващо развитие и надграждане на системите за управление на корабоплването.

Основните рискове за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път, лошите навигационни условия (мъгла, ниските водни нива и други препятствия), неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни стоежи или други причини. Проблемите са свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на



корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови.

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.

Пристанищата 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.

Железопътен транспорт

Българската част на трансграничния регион Румъния - България се характеризира с относително високи стойности на гъстотата на железопътната мрежа в сравнение със средната стойност за България.

Изключение правят област Силистра и с област Добрич са областите, които са с най-ниски стойности на гъстотата на железопътната мрежа. Най-висока средна стойност за гъстота на железопътната мрежа има област Русе, следвана от област Велико Търново и област Плевен от Северозападен район.

По показателя гъстота на пътническите гари според територията водещо място от изследваните райони заема област Русе. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната.

По показателя разпределение на броя на пътническите гари спрямо населението водещо място с незначителна преднина от изследваните райони заема област Видин. Стойностите на показателя за областите Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново и Русе са по-високи от средната стойност за страната.

На територията на областите Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич са разположени 61 гари с възможност за извършване на товарно-разтоварна дейност (ТРД).



Съществуващите ограничения по отношение на габарит на натоварването ГВ в участъците Русе - Горна Оряховица - Дебелец по 4-та главна железопътна линия, Мездра юг - Мездра - Руска бяла - Видбол по 7-ма главна линия, Ясен - Черквица по 23-та линия, Свищов - Левски - Троян по 24-та линия и в железопътен възел Горна Оряховица биха създали предпоставка за невъзможност за превоз на някои интермодални товарни единици по тези участъци.

Железопътните съоръжения (мостове и тунели) са с висока степен на амортизация, като например по направление Русе - Варна. Голяма част от осигурителните, телекомуникационните и енерго-захранващите системи са остарели (въведени в експлоатация в периода 1965-1985 г.) и на технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост.

Основните идентифицирани проблеми в трансграничния регион Румъния - България са свързани с развитието на железопътния транспорт:

- Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
- Недостатъчна интеграция на железопътната мрежа в европейската железопътна мрежа и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- Липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация - ERTMS система и GSM-R мрежа за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и разширената трансевропейска железопътна мрежа;
- Недостатъчни връзки на морските и вътрешно-водните пристанища с националната железопътна мрежа, недостатъчно развити връзки на морските и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа за постигане на повишена интермодалност.

Подобряването на техническото и експлоатационно състояние на основната железопътна инфраструктура ще има положителен ефект върху ефективността на превозите и през следващите години се очаква да допринесе за нарастване на вътрешното търсене на пътнически пътувания и товарни превози по железница, както и за успешно интегриране българската транспортна система в европейската и промяна в разпределението на международните потоци, преминаващи през страната, по вид транспорт в полза на устойчивия железопътен транспорт.



Чрез модернизация и обновяване на железопътната инфраструктура могат да се постигнат европейските стандарти и пълна оперативна съвместимост с Европейската железопътна мрежа.

Поради недостатъчното развитие на железопътните връзки със съседните страни е необходимо да се изградят непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния от и през България.

Трансграничните връзки към Румъния ще бъдат значително подобрени. Дунав мост 2 (Видин-Калафат) вече е в експлоатация и привлича по-големи трафик обеми от очакваното. Следващите стъпки са планираната модернизация в периода 2014 - 2020 г. на първия участък Видин - Медковец от железопътната линия Видин - София и координирано изграждане на железопътния участък Крайова - Калафат на територията на Румъния.

Потенциал за бъдещо развитие има железопътната връзка Русе - Гюргево след изразено съвместно намерение на заседание на българо - румънския комитет за извършване на проучване за рехабилитация на железопътната линия Букурещ - Гюргево - Русе - Горна Оряховица, като дискусиите за планиране и дефиниране на техническите параметри ще продължат.⁵⁵

Въздушен транспорт

Функциониращите летища в границите на трансграничния регион Румъния - България са международните летища, от които две са в Румъния (летище Крайова и летище Михаил Когълничану, Констанца) и едно в България (летище Горна Оряховица). В българската част на трансграничния регион Румъния - България Съществуващата инфраструктура за въздушен транспорт не е достатъчна, но към момента потенциал за развитие има единствено в международно летище Горна Оряховица, летище Балчик и общинско летище Русе.

Налична транспортна мрежа

Наличната транспортна мрежа не осигурява достатъчно добра свързаност между двете държави, нито лесен достъп на пограничните райони до коридорите TEN-T и главните национални коридори.

Необходимо е трансграничните връзки между България и Румъния да бъдат значително подобрени. Има осъществени предварителни проучвания за изграждане на нови мостове над Дунав, прединвестиционни проекти за подобряване състоянието на железопътната и пътната инфраструктура.

⁵⁵ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Приоритетни направления следва да бъдат:

- Изграждане на мостове над река Дунав, като приоритетно е изграждането на трети мост на Дунав при Русе-Гюргево, както и реконструкция на съществуващия мост при Русе - Гюргево;
- Изграждане, реконструкция и модернизация на фериботни връзки;
- Изграждане и реконструкция на пристанищната инфраструктура;
- Подобряване на корабоплаването по река Дунав;
- Изграждане на „Дунавски панорамен път“ - реконструиране и ремонт на паралелните на реката пътни участъци от Видин до Силистра (България) и подобряване инфраструктурата в румънската част на пътната инфраструктура;
- Изграждане на веломаршрут и велоалеи по крайбрежната ивица от Видин до Силистра - Дунавска велопътека (част от транс-европейската велосипедна алея по река Дунав).

Подобрената транспортна инфраструктура ще благоприятства развитието на селското стопанство, туризма, промишленото производство, търговията и бързия и лесен достъп на хората до административния център на областта и общините.

Очевидно само със средствата, отпускани от републиканските бюджети, проблемите със състоянието на пътна мрежа не могат да бъдат решени. Възможността е реализиране на съвместни българо-румънски инвестиционни проекти, които подобряват свързаността между двете държави.



РАЗДЕЛ II. ФАКТИЧЕСКИ, ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВ АНАЛИЗ НА ТРАФИКА: ПЪТНИЧЕСКИ И ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ

2.1. Фактически анализ на пътническия трафик

2.1.1. Фактически анализ на пътническия трафик в Румъния

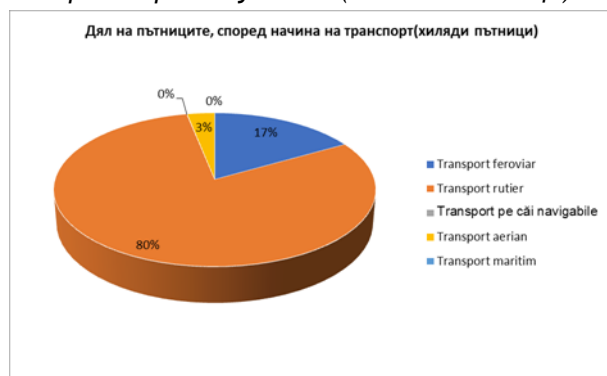
Таблицата по-долу показва броя на пътници или на потока от пътници, спрямо използвания транспорт в междуградския и интернационалния пътнически транспорт. Имаха се предвид следните начини за транспорт: ЖП, пътен, речен, въздушен и морски.

Потоът от пътници е отчетен на милион пътници - км, а за транспорта на пътници отчетът е направен на хиляда пътници.

Таблица 62. Транспортът на пътници, по начин на транспортиране на национално ниво, Румъния

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Междуградски и интернационален транспорт на пътници (хиляди пътници)						
ЖП транспорт	78252	70332	64272	61001	57562	57433
Пътен транспорт	296953	262311	244944	242516	262291	274393
Транспорт по вътрешни речни пътища	194	161	84	125	119	140
Въздушен транспорт	9077	9093	10128	10783	10728	10706
Морски транспорт	38	13	23	27	30	49
Поток от пътници						
Междуградски и международен транспорт на пътници (милион пътници - км)						
ЖП транспорт	6958	6128	5438	5073	4571	4411
Пътен транспорт	20194	17108	15812	15529	16901	17082
Транспорт по речни пътища						
вътрешни	21	20	15	18	17	17

Фигура 27. Дял на пътниците, според начина на транспорт в Румъния (хиляди пътници)



Делът на пътниците в зависимост от вида на транспорта показва, че над 80% от транспортираните пътници използват пътен транспорт. Второто място е заето от ЖП транспорта със 17%, а въздушният транспорт заема трето място, само с 3% от общия брой пътници.



Фигура 28. Междуградски и интернационален транспорт на пътници в Румъния (хиляди пътници)



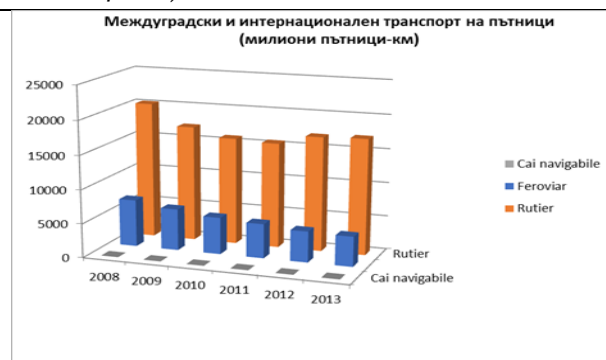
Същото разпределение на брой пътници според начина на транспорт се запазва за целия период на анализиране.

Потокът от пътници, отчетен на милиони пътници - км, изразява пропорция от 79% на използване на пътния транспорт, следвана от 21 % за ЖП транспорт.

Фигура 29. Дял на потока пътници според начина на транспорт в Румъния (милион пътници - км)



Фигура 30. Междуградски и международен транспорт на пътници в Румъния (милиони пътници-км)



А. Начин за пътен транспорт

Пътният транспорт заема първо място в класификацията на начините за транспорт, използвани при транспорт на пътници.

Броят на пътниците, транспортирани по пътищата на ниво седемте окръга от трансграничната зона е показан в таблицата по- долу. Освен това е направен анализ на потока пътници, чрез отчитане на хиляди пътници-км.

Таблица 63. Трафик на пътниците на ниво окръзи в Румъния

Окръг	Хиляди пътници	Хиляди пътници - км
Мехединци	2945	162811
Долж	7472	413054
Олт	4807	265764
Телеорман	7355	290176
Гюргево	5685	224290
Кълъраш	6118	241364
Констанца	8724	628769



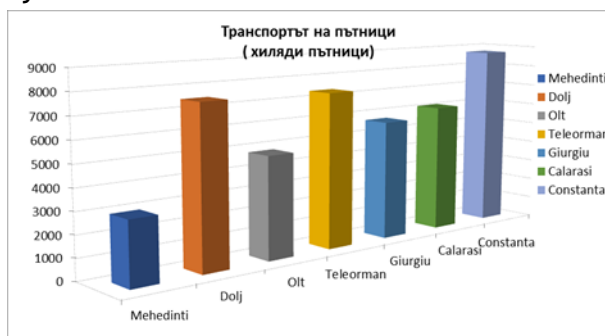
Процентно, броят на пътници по начин на пътен транспорт на ниво всеки окръг е представен в следващата диаграма.

Фигура 31. Разпределение броя на пътниците с пътен транспорт - дял на окръзи, Румъния



В резултат на направения анализ е установено, че на ниво окръг в Констанца е регистрирана най-високата стойност на брой транспортирани пътници (20%), следван от окръзите Долж (18%) и Телеорман (17%).

Фигура 32. Транспорт на пътници по окръзи, Румъния

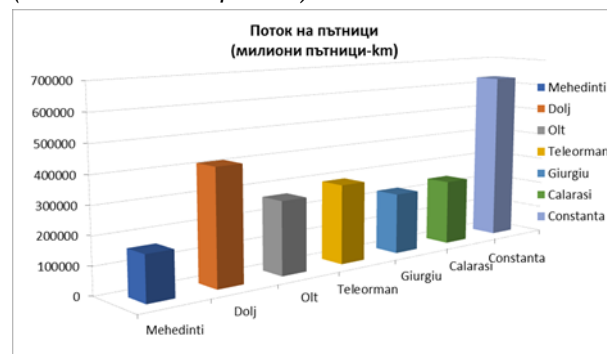


Делът на потока от пътници за пътния начин на транспорт, отчетен в окръзите, показва, че окръг Констанца заема първо място с над 28% от общия брой на пътници - км.

Фигура 33. Поток на пътници по начин на транспорт - дял на окръзи, Румъния



Фигура 34. Поток на пътници в Румъния (милион пътници - км)



Състояние на трафика на автомобилния транспорт по окръзи



• Окръг Мехединци

Структурата и развитието на автопарка и неговото развитие на ниво окръг Мехединци може да бъде видяно в графиките от по-долу.

Фигура 35. Брой на регистрираните превозни средства, окръг Мехединци, Румъния



Фигура 36. Разпределение на превозните средства по вид гориво, Мехединци, Румъния



Автомобилният парк расте през всяка година, започвайки от 2007 г. в пропорция от 10%. Може да се види, че разпространението на превозни средства по отношение на използваното гориво остават константа за превозни средства с бензинови двигатели и нараства всяка година с около 20% за дизеловите.

В същото време ние можем да видим структурата на автопарка за 2016 г. по отношение на възраст на регистрираните превозни средства.

Фигура 37. Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Мехединци, Румъния, пространствен вид



От фигурата по-долу може да се види, че за окръг Мехединци автомобилният парк е формиран от превозни средства на между 16 и 20 години. От същата фигура може да се види, че пространствената форма на възрастта на автомобилния парк до известна степен показва тенденции към възраст от 11 и 15 години.

• Окръг Долж

Според статистиката, получена в рамките на DRPCIV структурата на автомобилния парк и неговото развитие на ниво окръг Долж, може да бъде видяна в графиките по-долу.



Фигура 38. Брой на регистрираните транспортни средства в окръг Долж, Румъния

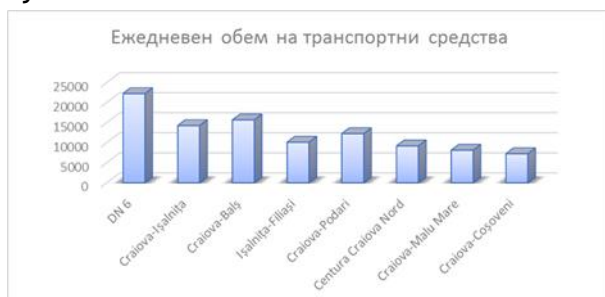


Фигура 39. Разпределение на транспортни средства по вид гориво в окръг Долж, Румъния



Може да се отбележи, че автопаркът нараства всяка година с приблизително 6%, започвайки от 2007 г. През същото време отчетът за горивата на ниво окръг отбелязва, че е преобладаващ бензинът, запазен на нива от 2016 г. и с приблизително 50% по-малък на регистрираните автомобили на дизел.

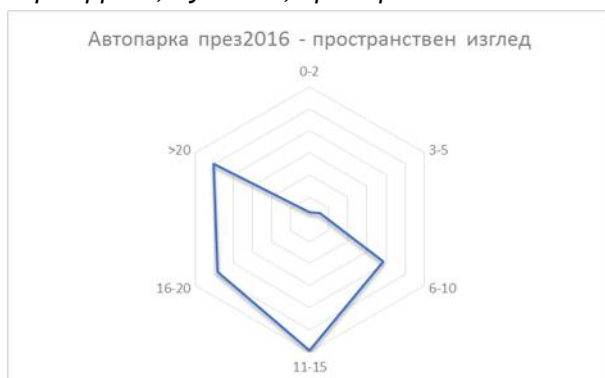
Фигура 40. Ежедневен обем на транспортните средства, окръг Долж, Румъния



По отношение обема на трафика, се забелязват следните трасета с най-високи стойности и с риск за задръстване на движението, както и за произшествия, според преброяването на CESTRIN.

В същото време, за по-добра визуализация на пътната структура на окръг Долж, цялата инфраструктура може да бъде проследена във фигурите от по-долу, докладвана инфраструктура и стълбове за растеж и основните оси, които пресичат окръга.

Фигура 41. Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Долж, Румъния, пространствен вид



Според получените данни в рамките на DRPCIV, може да се види посока към застаряване на автопарка от 11-15 години, с тенденция към зоната 16-20 год.



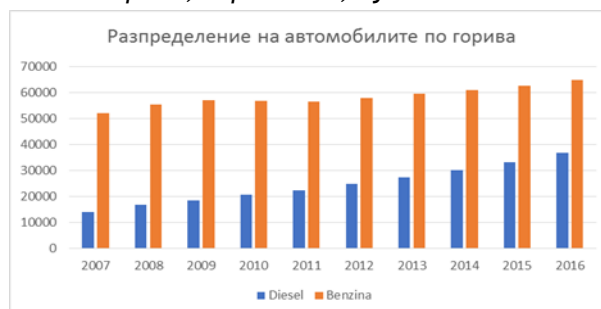
• Окръг Олт

Според статистиката, извършена в рамките на DRPCIV структурата на автомобилния парк и развитието му на ниво окръг, може да бъде видяна в графиките по-долу.

Фигура 42. Брой регистрирани автомобили, окръг Олт, Румъния

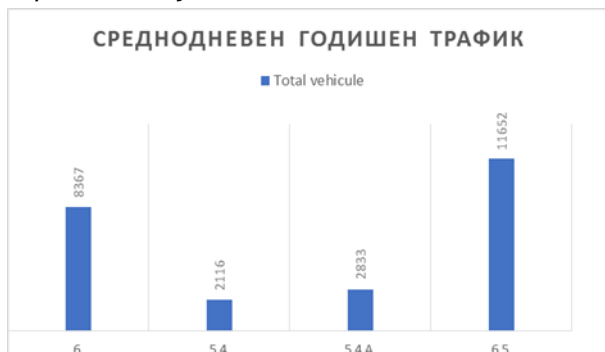


Фигура 43. Разпределение на автомобилите по вид гориво, окръг Олт, Румъния



Може да се установи, че автопаркът е нараснал през всяка година с приблизително 7% започвайки от 2007 г. В същото време, от отчета за горивата на ниво окръг се забелязва, че преобладава бензинът, запазвайки се на нивата от 2016 г., а регистрираните на дизел автомобили са с приблизително 50% по-малко.

Фигура 44. Среднодневен годишен трафик, окръг Олт, Румъния



Фигура 45. Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Олт, Румъния, пространствен вид



По отношение на обема, според преброяването CESTRIN върху средния дневен годишен трафик, могат да се видят националните/европейски пътища с общата дневна натовареност, която пресича окръг Олт.

По отношение застаряването на автопарка на окръга, от графиката по-долу може да се види пространственото разположение на регистрираните транспортни средства на територията на окръга. Така автопаркът през 2016 г. е концентриран с автомобили между 11 и 15 години, с тенденция през следващите години да е към 16 - 20 години.



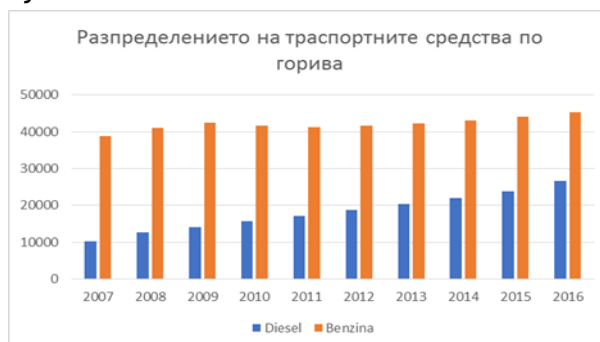
• Окръг Телеорман

Според статистиката, извършена в рамките на DRPCIV структурата на автопарка и неговото развитие на ниво окръг Телеорман, може да се види в графиките от по-долу.

Фигура 46. Брой регистрирани транспортни средства, окръг Телеорман, Румъния

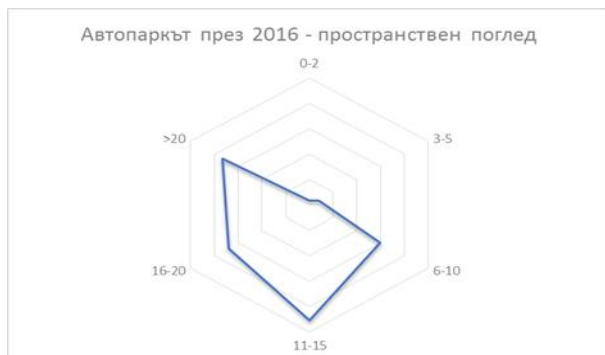


Фигура 47. Разпределение на транспортните средства по вид гориво, окръг Телеорман, Румъния



Според графиките, показани по-горе, може да се види ръстът на автопарка на окръг Телеорман - около 5% за всяка година, като в периода 2009 - 2011 г. е в застой.

Фигура 48. Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Телеорман, Румъния, пространствен вид



Възрастта на автопарка на окръга може да бъде проследена от пространствената графика, показана по-долу. От фигурата може да бъде направен извода, че възрастта на автопарка от окръга варира предимно от 11 - 15 години, като тенденцията е възрастта да нараства между 16 и 20 .

Фигура 49. Среднодневен годишен трафик, окръг Телеорман, Румъния



Друг начин за проследяване състоянието на трафика в окръга е оценката от гледна точка на средногодишния трафик по националните пътища, които пресичат окръга. Това може да бъде видяно на фигурата.



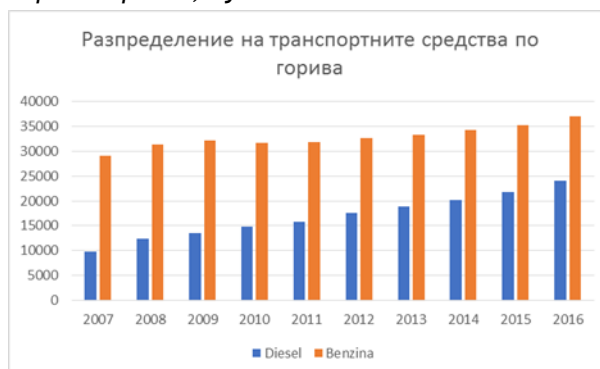
• Окръг Гюргево

Според статистиката, получена в рамките на DRPCIV, структурата и развитието на автопарка на ниво окръг Гюргево може да бъде видяна в графиките по-долу.

Фигура 50. Брой регистрирани транспортни средства, окръг Гюргево, Румъния



Фигура 51. Разпределение на транспортните средства по вид гориво, окръг Гюргево, Румъния



Както се вижда от горните фигури, автопаркът е трайно нараснал, с около 7% на година - над 60000 регистрирани транспортни средства в окръг Гюргево. В същото време, ясно се вижда голямата разлика между автомобилите, които ползват бензин, пред тези, които ползват гориво тип „дизел“. Освен това се вижда увеличаване през последните години на автомобили на нафта, което е по-голямо, отколкото при тези на бензиновите, които от 2007 г. до 2014 г. почти е преустановено движението с тях.

Фигура 52. Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Гюргево, Румъния, пространствен вид



В същото време може да се види, че възрастта на автопарка е предимно от между 11 и 15 години, съпоставено с предходни години, когато възрастта е била между 6 и 10 години.

• Окръг Кълъраш

Състояние на трафика

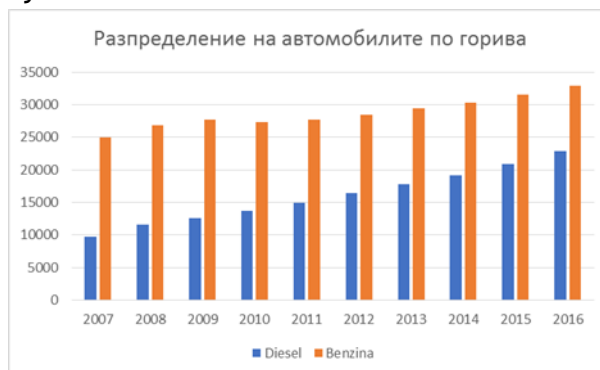
Според статистиката, извършена в рамките на DRPCI, структурата и развитието на автопарка на окръжно ниво на Кълъраш може да бъде видяна в графиките по-долу.



Фигура 53. Брой регистрирани транспортни средства, окръг Кълъраш, Румъния



Фигура 54. Разпределение на транспортните средства по вид гориво, окръг Кълъраш, Румъния



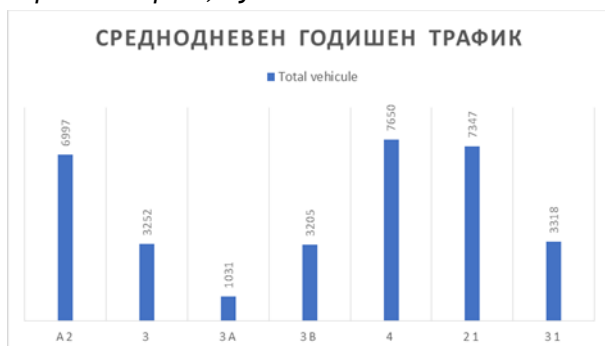
Въз основа на горните графики, може да се забележи постоянен ръст на автопарка на окръг Кълъраш, като някакъв застои се отчита между 2009 г. и 2010 г. В същото време се забелязва, че по отношение на използваното гориво, преобладава бензинът. Забелязва се, че между 2009 г. и 2010 г. съществува застои при използване на бензиновите автомобили, като дизеловите бележат постоянен ръст от около 10%.

Фигура 55. Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Кълъраш, Румъния, пространствен вид



От фигурата е видно, че възрастта на автопарка на ниво 2016 г. се простира между 11 и 15 години, с тенденции към 16 и 20 годишна възраст.

Фигура 56. Среднодневен годишен трафик, окръг Кълъраш, Румъния



Друг поглед върху ситуацията на актуалния трафик в окръг Кълъраш е да се види среднодневния годишен трафик по европейските/национални и националните пътища на територията. На фигурата могат да бъдат видени тези стойности за главните пътни артерии.



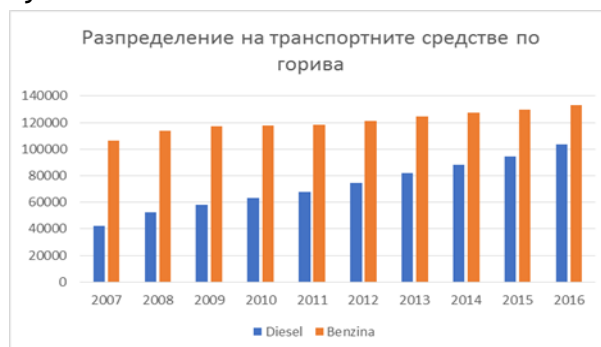
• Окръг Констанца

Според статистиката, извършена в рамките на DRPCIV структурата на автопарка и неговото развитие в окръг Констанца, може да бъде видяна в графиките по-долу.

Фигура 57. Брой регистрирани транспортни средства, окръг Констанца, Румъния



Фигура 58. Разпределение на транспортните средства по вид гориво, окръг Констанца, Румъния



От тази графика се вижда, че има непрекъснат ръст на автопарка в окръг Констанца през периода 2007 - 2016. В същото време се забелязва застой на бензиновите автомобили за периода 2009 - 2012 г. От фигурата по-горе (разпределение на автомобилите по вид гориво) е видно, че автопаркът на дизеловите автомобили расте доста бързо през последните 4 години, приближавайки се до този на бензиновите,.

Фигура 59. Среднодневен годишен трафик, окръг Констанца, Румъния



Фигура 60. Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Констанца, Румъния, пространствен вид



Друг много важен аспект за оценка на състоянието на трафика в окръг Констанца е среднодневният годишен трафик. Това може да се види от фигурата, като разполага със стойностите на трафика по най-важните европейски и национални трасета.

От фигурата е видно, че структурата на автопарка по отношение на възрастта е между 11 и 15 години. Пак оттам се забелязва, че тенденцията е към подмладяване на автопарка към 6 - 10 години.



Б. Въздушен транспорт

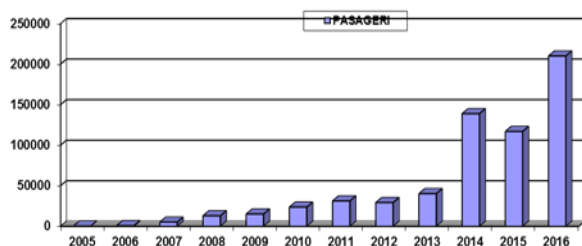
• Интернационално летище Крайова

Таблица 64. Брой пътници преминали през международно летище Крайова, Румъния

Година	Брой пътници
2005	225
2006	765
2007	5133
2008	12988
2009	15130
2010	23629
2011	31269
2012	29232
2013	40291
2014	138886
2015	116947
2016	222332

През 2016 г. летището регистрира 222.332 пътници (от вътрешен и международен трафик).

Фигура 61. Брой пътници преминали през международно летище Крайова, Румъния



Ако програмата за модернизация на летището е била изцяло изпълнена, то тогава броят на пътниците би могъл да стигне до 2.012.088 към 2020 г. (437.186 от вътрешния и 1.574.902 от международния трафик) и 2.555.876 до 2025 г. (555.340 от вътрешния и 2.000,536 от международния трафик).

• Международно летище Михаил Когалничяну, Констанца

През 2016 г. летището е регистрирало 114.823 пътници (от вътрешен и международен трафик). Ако програмата за модернизация е била приложена изцяло, тогава броят на пътниците би могъл да стигне до 234.219 (51.479 от вътрешен и 182.740 от международен трафик) и 292.187 до 2025 (64.220 от вътрешен и 227,967 от международен трафик).

Таблица 65. Брой пътници преминали през международно летище Михаил Когалничяну, Констанца, Румъния

Година	Търговски пътници Качили се слезли	Нетърговски пътници качили се слезли	Търговски пътници транзит	Нетърговски пътници транзит	Общо пътници
2012	65384	20720	2761	5753	94618
2013	56260	20303	0	4092	80655
2014	29451	124870	8488	19758	182567
2015	63329	7836	15227	6929	93321
2016	85798	8796	13847	6382	114823



Фигура 62. Брой пътници преминали през международно летище Михаил Когалничану, Констанца, Румъния



2.1.2. Фактически анализ на пътническия трафик в България

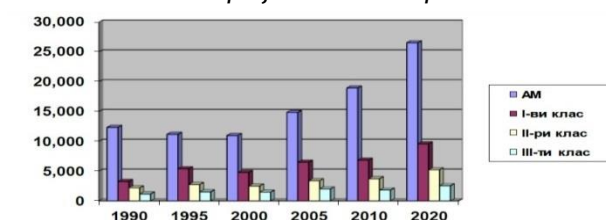
Пътнически трафик на автомобилния транспорт

Интеграцията на страната в Европейското пространство доведе до съществено нарастване на трафика по главните пътнотранспортни направления. Ефективното и устойчиво интегриране на националната пътна инфраструктура в европейската цели повишаване на кохезията и подобряване на връзките между Република България и останалите страни членки на ЕС, като паралелно с това поставя и нови предизвикателства по отношение нейното доизграждане, поддръжка и оптимизация.

Данните показват трайно увеличение на средноденонощната интензивност по години по всички класове пътища. Увеличението на трафика за 2010 г. спрямо 1990 г. по автомагистралите е 53.6%, по пътищата I-ви клас е 110.5%, по пътищата II-ри клас - 73.3%, а по пътищата III-ти клас е 56.7%.

Съгласно резултатите от актуализирания национален транспортен модел делът на междуселищните пътнически пътувания с леки автомобили за 2011 г. е 72%, а делът на пътуванията с автобусен междуселищен транспорт е 16% от всички пътувания. През 2013 г. българските превозвачи са превозили 160 млн. т (общо за собствена сметка и срещу заплащане), от които 22.3 млн. т в международно съобщение. Съгласно националния транспортен модел към 2011 г. допълнителният международен трафик през страната (внос, износ и транзит от чуждестранни превозвачи) е оценен на 25 млн. т.

Фигура 63. Прогноза за нарастване на автомобилния трафика в България⁵⁶



Автомобилният трафик е с трайна тенденция към увеличаване.

Според прогнозите за 2020 г. трафикът по автомагистралите, по пътищата I-ви и III-ти клас се очаква да нарасне с 40 % спрямо 2010 г., а по пътищата II-ри клас с 37.8%, а при

⁵⁶ Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в република България 2016 - 2022 г.



Схема 57. Разпределение на трафика за 2020 г. по Републиканските пътища - прогноза, България⁵⁷



общинските пътища с 15%.

Увеличаването на автомобилния трафик поражда сериозни затруднения в някои от най-натоварените отсечки от пътната мрежа. Това изисква приоритетно инвестиране в тяхното разширение. Пътническите автомобилни превози се осъществява в две основни направления: пътнически превози, осъществени с леки автомобили и пътнически превози, осъществени с автобуси.

Пътувания с лек автомобили

Националната статистика не предоставя данни за пътническите пътувания с лек автомобил. По оценка на ЕВРОСТАТ, търсенето на пътнически пътувания с лек автомобил са нараснали от 25.0 млрд. пътнически километри (пкм) през 1995 г. до 26.9 млрд. пкм през 2000 г. и до 48.1 млрд. пкм през 2011 г., или средногодишен ръст от 5.4% за периода 2000 - 2011 г. Степента на моторизация нараства по сходен начин: от 196 леки автомобили на 1000 жители през 1995 г. - на 245/1 000 през 2000 и 368/1 000 през 2011, или средногодишен ръст от 3.8% за периода 2000 - 2011 г.⁵⁸

Паралелно с нарастването на търсенето на пътнически пътувания с лек автомобил се наблюдава обратната тенденция на търсенето на пътнически пътувания с обществен транспорт. През последните 12 години, търсенето на пътувания с обществен транспорт (автобусен и жп транспорт) намалява 3 пъти, от около 360 млн. пътувания през 2000 г. - на 128 млн. пътувания през 2012 г., или със средногодишен спад от 8%.

Нарастването на пътуванията с лек автомобил е в резултат на ясно изразената тенденция за увеличаване на моторизацията, както общо за страната, така и по области. Интересен е темпът на нарастване на моторизацията за периода 2010 - 2015 година. В много от общините (9 на брой) ръстът на моторизация през 2011 година спрямо предходната година е над 10%. Този ръст намалява в следващите години от периода и започва да се стреми към нивото на насищане. В три от областите в българската част на трансграничния регион Румъния - България моторизацията изпреварва средната за страната: област Видин (703 автомобили на 1000 души население),

⁵⁷ Информационен сборник за пътната мрежа на страната, Камара на строителите в България, 2016

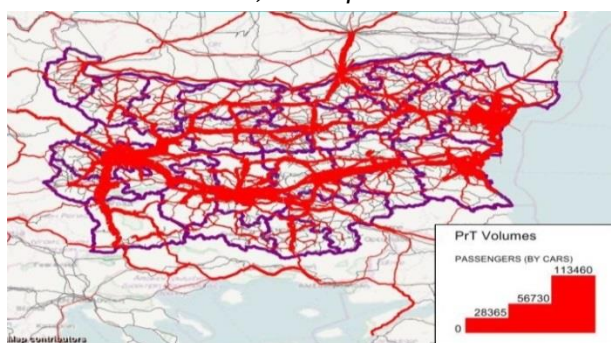
⁵⁸ Доклад Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК"ЖИ", 2015



област Русе (606 автомобили на 1000 души население), област Добрич (567 автомобили на 1000 души население). В областите Велико Търново (369 автомобили на 1000 души население) и област (370 автомобили на 1000 души население) моторизацията е по-ниска от средната за страната, която е 441 автомобили на 1000 души население.

Броят на автомобилите в страната към 2010 г. е 2 602 463, а през 2015 година 3 162 037. Това са съответно 34.68% и 44.20% от населението на страната и 40.62% и 51.92% от населението в и надтрудоспособна възраст. Все по-голям става дялът на броя на автомобилите към населението на страната и към населението в и надтрудоспособна възраст. Увеличението на дяловете е с около и над 10% за периода. В резултат на повишената моторизация се увеличава трафика при междуградските пътувания с леки автомобили. Превозът с леки автомобили в голяма част са за лична сметка, с изключение на тези, които са с цел бизнес и се заплащат от съответните фирми или организации. Алтернатива на тези пътувания са пътуванията с обществен транспорт.

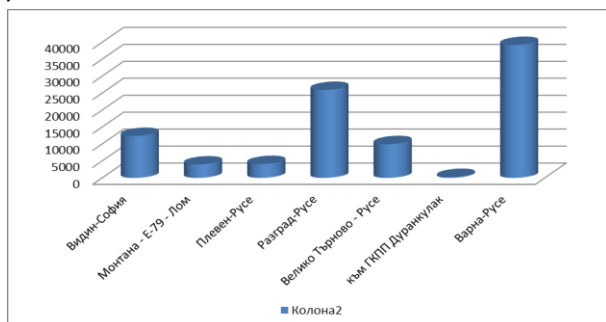
Схема 58. Годишен средно денонощен автомобилен трафик-реализирани пътувания с леки автомобили, България⁵⁹



За 2014 г. средно денонощно са възникнали 1 417 651 междуградски пътувания на хора, реализирани с 745 347 пътувания на леки автомобили. Средната запълняемост на един автомобил е 2.054 пътници. На годишна база това са 558 838 048.34 пътувания на хора, реализирани с 272 051 859.81 пътувания на леки автомобили. Реализирани са 22.789 млрд. междуградски автомобил

километри и 46.811 млрд. междуградски пътник километри.

Фигура 64. Трафик на леки автомобили в българската част на трансграничния регион⁶⁰



Трафикът с леки автомобили в българската част на трансграничния регион не е толкова натоварен, както в южната част на страната, много ясно се очертават най-натоварените оси на движение. Град Русе концентрира най-голям брой автомобили от и в посоките: Варна, Разград, Велико Търново и Плевен. Видин се очертава като втора ос на движение с лични автомобили,

⁵⁹ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

⁶⁰ Собствени изчисления



предимно по трасето от и за София.

Пътувания с обществен транспорт - автобусни превози

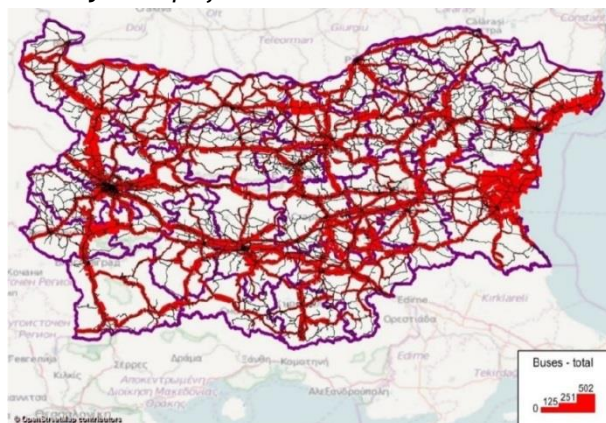
Нуждите от междуселищни пътнически пътувания с обществен транспорт се задоволяват предимно от автобусния транспорт и в по-малка степен от железопътния, като последният се предпочита най-вече от социалните групи, използващи намалени/преференциални тарифи (студенти, пенсионери и работещи в държавните железопътни превозвачи).⁶¹

Предлагането на пътнически автобусни (градски и междуселищни) превози е напълно либерализирано, а достъпът до професията е посредством лицензиране. Броят на лицензираните превозвачи за междуселищни превози е твърде висок, което води до свръх-предлагане на услуги и вътрешно-секторна конкуренция по много от маршрутите, най-вече за превозите на дълги разстояния.

Схема 59. Републиканска автобусна транспортна мрежа в България



Схема 60. Реализиран годишен средно дневен автобусен трафик



Услугите за превоз с автобусен транспорт са базирани на републиканска автобусна транспортна мрежа и републиканска транспортна схема. Българската част на трансграничния регион е добре обезпечена с автобусни линии, с изключение на най-източните и най-западните територии.

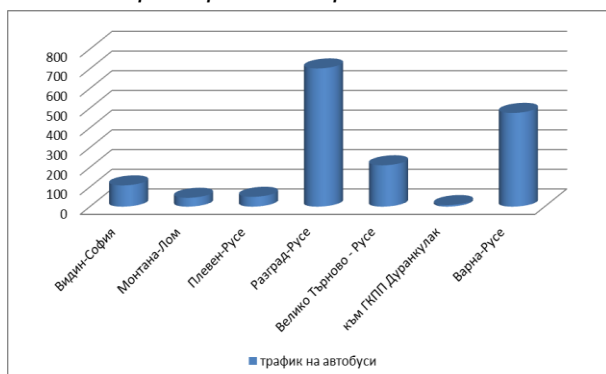
Автобусният превоз е предпочитан пред железопътния, независимо, че цената на услугата на дълги разстояния е по-висока с около 50% от тази на железопътния.

Дневният автобусен трафик включва - международни автобуси, автобуси включени в републиканската транспортна схема и автобуси включени в областните транспортни схеми. И в рамките на българската част трафикът е най-натоварен по републиканската пътна мрежа.

⁶¹ Доклад Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК"ЖИ", 2015



Фигура 65. Трафик на автобуси в българската част на трансграничния регион⁶²



Най-засилен трафик от автобуси се наблюдава по направлението от и за Разград-Русе и Русе-Варна. Средната населеност на един автобус в началната автогара е 35% и средният капацитет на един автобус е 40 места. Като се вземат в предвид двете проучвания, първото с тежест 67% и второто с тежест 33%, може да се приеме, че средната населеност на един автобус е 48.40%.

Броят на автобусните междуселищни линии е много по-голям от предлагането по железница и съществуват много направления, по които няма железопътен транспорт и, следователно, няма конкуренция между двата вида транспорт.

Обезпечаването с автогари и автобусни спирки в българската част на трансграничния регион е високо.

Пътнически трафик на водния транспорт

В девет речни пристанища в българската част на трансграничния регион има условия за обслужване на пътническия трафик. Към момента на изготвяне на настоящото предварително проучване между българските речни пристанища не се извършват редовни пътнически превози. Целият пътнически трафик е туристически.

Таблица 66. Наличие на инфраструктура за обслужване на пътническия трафик по река Дунав

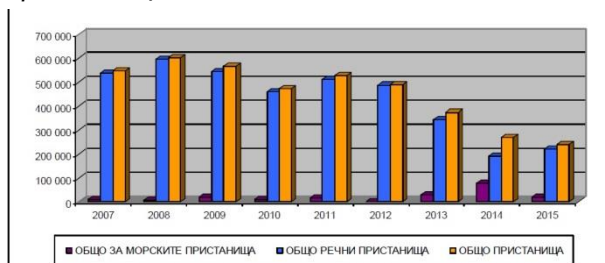
№	наименование	Пътнически корабни места (брой)
1	Пристанищен терминал Оряхово	1
2	Пристанищен терминал Видин - Център	4
3	Пътнически терминал Русе - Център	3
4	Пристанищен терминал Свищов	1
5	Пристанищен терминал Сомовит	1
6	Пристанищен терминал Тутракан	1
7	Пътнически терминал Силистра	3
8	Пристанище „Пристис“	1
9	Пристанище „Никопол“	1

При обслужването на пътници речният транспорт заема водещо място в страната. Основният пътнически поток през водните (морски и речни) пристанища се осъществява през речните ни пристанища, като техният дял е средно 95%.

⁶² Собствени изчисления



Фигура 66. Общ пътничкопоток и разпределение по морски и речни пристанища⁶³



След 2008 г. общият брой на пътниците преминаващи през българските пристанища е с постоянен спад, като през 2015 г. той е намалял 2,5 пъти спрямо 2008 г.

Общият пътничкопоток през речните пристанища постоянно намалява, като най-големия спад започва след 2012 година и достига своя минимум през 2014 г., когато намаляването спрямо средния за периода 2007 - 2012 г. е 2,7 пъти.

През целия разглеждан период броя на пътниците ползващи пристанищата в района Лом и Видин е основен за големината на общия пътничкопоток през речните пристанища. Намаляването на пътничкопотоците се дължи основно на пускането на Дунав Мост 2 и свързаното с това намаляване на ро-ро превозите във Видин и Оряхово.

За пътничкопотоците през морските пристанища се наблюдава увеличение, но поради сравнително малкия им дял не могат да компенсират спада в речните пристанища.

Основният параметър за наличност на услугите за едно пристанище (пристанищен терминал) е неговата пропускателна способност. Пропускателните способности на пристанищата с национално и регионално значение по река Дунав по отделните пристанищни райони са следните:

Таблица 67. Пропускателна способност на речните пристанища с национално и регионално значение

Пристанище район	Наименование	Пропускателна способност Пътници бр./г
ВИДИН	Пристанищни терминали с национално значение в района на Видин	212 200
	Пристанища с регионално значение Видин	56 000
ЛОМ	Пристанищни терминали с национално значение в район Лом	12 648
	Пристанищата с регионално значение в района на Лом	124 000
РУСЕ	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Русе	388 922
	Пристанищата с регионално значение Русе	37 944

Делът на речните пристанища с регионално значение е около 42% от общата пропускателна способност на речните пристанища. По отношение на пропускателната способност за пасажери, най-големи възможности има пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Това е поради наличието на голям брой пътнически пристанища и фериботни терминали.

⁶³ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Круизи⁶⁴

В световен мащаб пазарът на круизни пътувания расте бързо, със среден годишен темп от 6,5 %. Важен развиващ се пазар в Европа са речните круизи, които вече генерират голям брой пътници за речните пристанища Видин/Лом и Русе. Реките Рейн/Майн/Дунав, които дават възможност на плавателните съдове да плават по целия път от Амстердам/Ротердам в Холандия до България, Румъния и дори Украйна, безусловно са най-важния воден път за речни круизи.

По река Дунав се осъществяват круизи в пристанищата: Видин, Лом, Никопол, Свищов, Русе, Тутракан и Силистра. От статистическите данни за големината на пътничкопотоците по характер на пътуването за периода 2007 - 2015 г. е определено, че до 2012 г. основен дял са имали пътуванията с крайна дестинация в Българските пристанища, като след 2013 г. те са намалели за сметка на тези от чуждестранните круизи с междинна спирка.

При прогнозирането на речните круизни пътувания трябва да се вземат в предвид следните факти:

- Пазарът за речни круизи в Европа е нараснал с 10 % годишно през последните 5 години. Най- популярната речна круизна дестинация са реките Рейн, Майн и Дунав поради големия брой привлекателни и лесно достъпни места по крайбрежието.
- За момента България има добра връзка с речните круизи, включително и с най-големия оператор - Viking River Cruises.
- Доходите на населението в Югоизточна Европа могат да се увеличат, което увеличава вътрешния пазар за круизи.
- Българските речни пристанища няма да се превърнат в базови пристанища, тъй като в близост до тях няма големи градове или летища, нито друга удобна транспортна инфраструктура.

При прогнозирането е приложен сценарият, при който е прието, че българските речни круизни пристанища отбелязват ръст от 5 % годишно през следващите 10 години, след което увеличението спада на 1 % годишно.

В таблицата по-долу са представени резултатите от прогнозата за пътничкопотока за речни круизи.

Таблица 68. Прогноза за развитието на речни круизи (пътници)⁶⁵

	2009	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Русе/Свищов	9 244	8 624	11 557	13 946	16 012	17 853	18 378	18 553
Видин/Лом	16 393	17 213	23 067	26 723	29 504	34 237	35 983	35 983
Общо	25 637	25 837	34 624	40 669	45 516	52 090	54 361	54 536

⁶⁴ Източник: ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 г.

⁶⁵ Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014



Следвайки представените резултати, може да се заключи, че речните круизи е възможно да станат важен пазар за българските речни пристанища, защото този сектор се развива бързо в Европа. Реките Рейн, Майн и Дунав се явяват най-атрактивни за плаване в Европа, този сценарий е много вероятен.

Пътнически трафик на железопътния транспорт

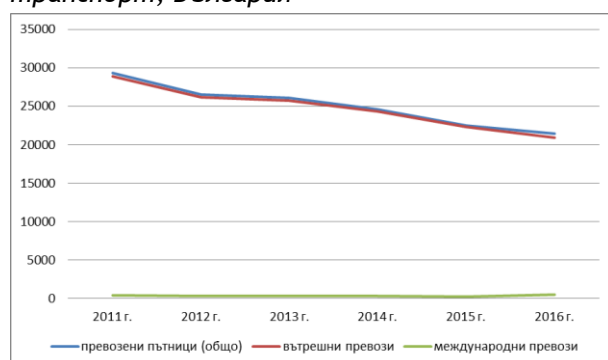
Пътническите жп превози в България се извършват единствено от БДЖ „Пътнически превози“, който има договор с държавата да извършва Задължителни обществени услуги (ЗОУ) за срок от 15 години (до 2025 г.). Около 90% от железопътните услуги в страната се извършват от държавния оператор.

Пътническите жп превози се считат за евтина, социално ориентирана и с ниско ниво на качеството услуга.

Търсене на пътнически транспорт, броят на пътниците, превозени с жп транспорт, намалява постоянно в продължение на повече от 20 години, за всички видове превози: международни, вътрешни, обект на договора за обществени превозни услуги. Намаляването на броя на превозените пътници с железопътен транспорт е в резултат от засилената конкуренция с автомобилния транспорт.

Железопътният пътнически транспорт има сериозен потенциал за развитие, който до голяма степен зависи от модернизацията на железопътната мрежа, подвижния състав и управлението на националния железопътен оператор.

Фигура 67. Превозени пътници с жп транспорт, България

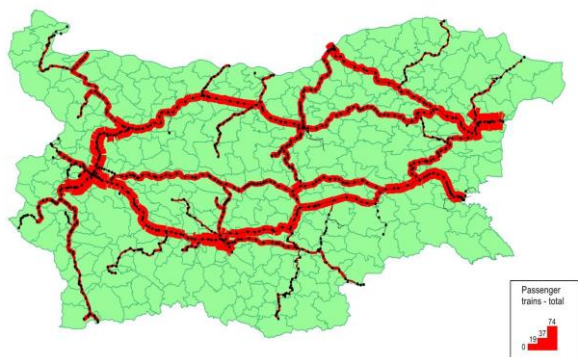


Международният трафик също не търпи голямо изменение през годините. Има увеличение на превозите с интеррегионални (бързи) влакове за последните три години, както и на регионалните превози за обслужване на малки населени места по главни линии. Това спомага за по-качественото обслужване на пътниците по различните релации.

Въпреки регистрирания спад в търсенето на превозни услуги по железница, който частично се дължи на външни за сектора фактори (демографска и финансово икономическа криза), бъдещото развитие на пътническия и товарен железопътен транспорт е от съществено значение поради редица причини като: претовареност на пътната инфраструктура, високи цени на автомобилните горива, изпълнение на националната политика за опазване на околната среда и повишаване безопасността на движението.



Схема 61. Маршрути на пътнически влакове в България



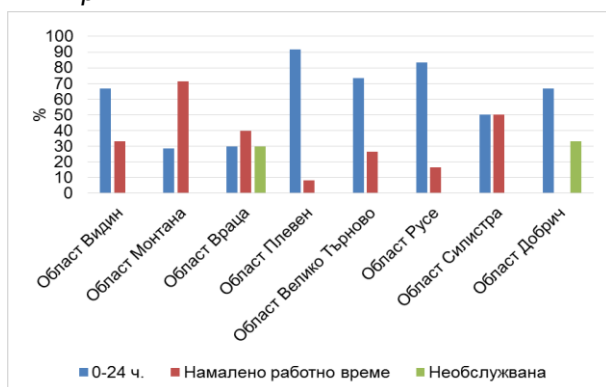
По данни от 2011г.⁶⁶, пътниците, превозени с жп транспорт се разделят на следните групи според използвания транспортен документ: 75.48% са пътували с билет/карта; 24.46% са пътували със служебна карта по договор, т.е. карта, издадена въз основа на договор между БДЖ и друга фирма, например НКЖИ; 0.03% специални и атракционни превози.

Преобладаващата част от търсенето е концентрирано в малко на брой населени места: седемте големи града плюс Перник и Асеновград, които генерират общо над 40% от пътуванията с жп транспорт. Делът от общо продадените билети за Плевен са 2,2%, а за Русе - 1,8%.

ЖП гарите са най-голям пътнически поток са Монтана, Враца, Плевен, Горна Оряховица, Русе

По отношение на обслужването на населението с пътнически железопътен транспорт, разпределението на 67-те пътнически гари по области в българската част на трансграничния регион е посочено на фигурите по-долу.

Фигура 68. Разпределение на пътническите гари според работното време (2016), България



С непрекъснато 24 часово обслужване в денонощието, за изследваните области, са 66% от гарите, 28% са с намалено работно време и 6% от гарите са необслужвани. Преобладаващия дял на пътническите гари с непрекъснатата продължителност на обслужване през денонощието са разположени в областите Плевен, Русе, Велико Търново, Видин и Добрич.

В областите Добрич и Враца около 30% от пътническите гари са необслужвани. В областите Силистра и Враца се наблюдава приблизително равен дял на гарите, които се обслужват денонощно и тези с намалено работно време. В област Монтана преобладават гари, които се обслужват с намалено работно време.

⁶⁶ Източник: ИА Железопътна администрация



Сериозен проблем за трафика е непрекъснато увеличаващия се брой на закъсненията на влаковете през 2015 г. спрямо 2010 г. Конвенционалната железопътна мрежа не създава условия за повишаване на качеството на предлаганите услуги на пътнически и товарни превози. Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа.

При проектни скорости $120 \div 130$ км/ч, движението на влаковете се осъществява с $75 \div 80$ км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движението. Допълнително неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете. Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства.

Основните проблеми, влошаващи качеството на предлаганата транспортна услуга се изразяват в: проблемен достъп до информация, неясно ценообразуване, проблеми с възможностите за резервация, условията във влаковете и гарите, непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти, липса на санитарни възли, труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете, твърде малко време за качване във влака, не отчитане на смяната на перона при връзките, два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт, закъснения, нередовен график на местните връзки, отменяне на влакове без предварително предупреждение, недостатъчни грижи за пътниците, премахване или реорганизация на услугите и връзките без предварителна консултация с ползвателите, техните представители и засегнатите органи на местното и регионалното самоуправление и др.

Друг проблем е липсата на информационни системи. Това води до неизпълнението на изискванията за оперативна съвместимост и невъзможността за прилагане на съвременните информационни технологии в транспортното планиране и управление на превозния процес.

За търсенето на пътнически пътувания се очаква умерен ръст, концентриран основно в сегмента на крайградските пътувания. Съгласно изготвената прогноза се очаква през 2020 г. с железница да бъдат превозени 3.7% повече пътници в сравнение с базовата 2013 г. Акумулираният ръст за



2030 г. се очаква да бъде около 9.2%. Съгласно приеманията от Консултанта, предлагането на услуги, което ще отразява и подобренията, свързани с модернизацията на мрежите, се очаква да възлезе на около 8-9% повече влаккм спрямо предлагането през 2013 г.

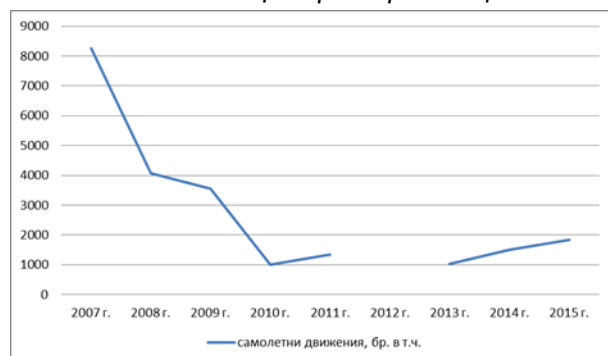
Пътнически трафик на въздушния транспорт

От летище Горна Оряховица не се изпълняват полети по редовни линии към настоящия момент, а чартърни полети се изпълняват при необходимост. Целият пътнически трафик се движи за аерогарата и от аерогарата по асфалтов път. Пристигащите и заминаващи пътници от/за аерогарата ползват автобуси или частни коли. Съществуващите места за паркиране на летище Горна Оряховица са достатъчни. Паркингът осигурява автобусни и автомобилни паркоместа за пътниците от и до летището. Общественият транспорт до летището към настоящия момент не включва редовни автобусни линии.

Основните авиокомпании, които извършват полети до и от летището са: „Фортуна Еър“; „Хели Еър Сау“; BBC; „Интерскай“; ABS JETS“, „Агро Фермер“; „Авиоотряд 28“; „Еверусс/Булербуйс“; „Волга Днепр“, „Avcon Jet AG“; „Ruby Star“, „Motor Sich“, „SW BUSUNESS AVIATION“; „CICADE CA“; „AR AIRWAYS/DJETOPS“; Гранична полиция; „Делян Диков“; „Авиоотряд Варна“; „Френски BBC“; „Белгийски BBC“; US MILITARI; „Air Medical“; „SilverCloudAir“; „GM Helicopters“.⁶⁷

Данните за трафика на летището отразяват значително намаление в броя на самолетните движения през периода 2007 - 2015 г., което обаче до голяма степен се дължи на намалението на тренировъчните полети на частните авиокомпании, включени данните.

Фигура 69. Изменение в броя на самолетните движения на летище Горна Оряховица



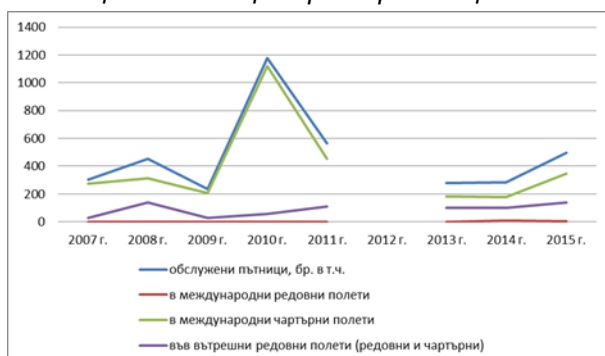
Съответното процентно изменение на броя на полетите до и от летището е 147 % за международните чартърни и 148 % за вътрешните чартърни полети.

Както е видно броят на международните чартърни полети се увеличава през периода от 91 през 2007 г. до 316 през 2015 г., а броят на вътрешните полети се увеличава от 61 през 2007 г. на 212 през 2015 г. Броят на обслужените пътници от

⁶⁷ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Фигура 70. Изменение в броя на обслужените пътници на летище Горна Оряховица



международни чартърни полети нараства 3 пъти през 2010 г., след което отново намалява и през 2015 г. е с 28 % по-висок от броя на обслужените пътници през 2007 г., а броят на обслужените пътници от вътрешни линии след 2009 г. бележи непрекъснат ръст и в края на 2015 г. е почти 4 пъти по-голям от този през 2007 г.

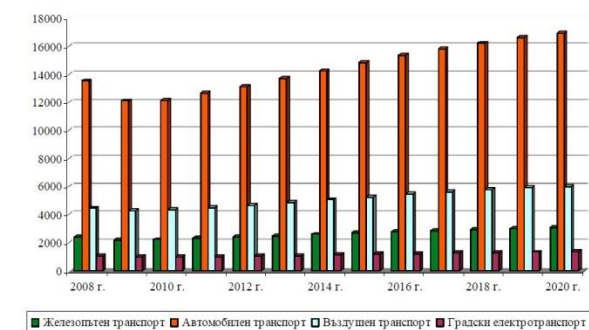
Към момента на изготвянето на настоящото предварително проучване трафикът на Общинско летище - Русе е незначителен - едва 6 кацания за първото полугодие на 2017 г.

Прогнози за пътническия трафик

Превозването на пътници има не само икономическо значение, то е свързано с всички сфери на живот и освен, че следва да добавя стойност към обществото, то трябва да бъде и достъпно за всеки. Правилната организация на транспортните процеси осигурява конституционното право на хората да упражняват труд, да посещават културни, природни и исторически забележителности, да организират своя отход, да участват в събития с политически, научен, творчески, образователен, търговски и прочие характер.

Следователно, движението на човешките потоци е от особено значение както за отделните индивиди, така и за организациите със стопанско, културно, политическо, научно и друго значение, което определя и важната роля на отделните видове транспорт.

Фигура 71. Очакван ръст на пътническата превозна дейност по видове транспорт - млн. п/км, България



Прогнозираните за развитие на пътническия транспорт са за постоянно и плавно нарастване. Предвижда се с по-бавни темпове да нараства автомобилният транспорт, а сериозния растеж да бъде при железопътния и въздушния транспорт. Към 2020 г. 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.

2.2. Фактически анализ на товарния трафик

2.2.1. Фактически анализ на товарния трафик в Румъния

Транспорт на стоки по начини на транспортиране на национално ниво

Количеството транспортирани стоки (хиляди тонове) на национално ниво е представено в следващата таблица. Основните използвани транспортни средства за транспорт на стоки са: пътен, ЖП, речен, морски, въздушен и по магистрали. Анализирани са и потокът на стоки (милиони тонове - км), отчетен по същия начин на транспорт.

Таблица 69. Количество транспортирани стоки в Румъния (хил.т)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Транспортирани стоки (хиляди тонове)						
ЖП транспорт	66711	50596	52932	60723	55755	50348
Пътен транспорт	364605	293409	174551	183629	188415	191486
Транспорт						
речен	30295	24743	32088	29396	27946	26858
Морски транспорт	50449	36021	38118	38883	39454	43552
Въздушен транспорт	27	24	26	27	29	32
Магистрали	12390	8520	6551	6020	5771	5625
Поток на стоки (милиони тонове - км)						
ЖП транспорт	15236	11088	12375	14719	13472	12941
Пътен транспорт	56377	34265	25883	26347	29662	34026
Транспорт по						
Вътрешни речни пътища	8687	11765	14317	11409	12520	12242
Транспорт по магистрални						
петролопроводни	1720	1243	996	879	785	829



Фигура 72. Дял по начина на транспорт - транспортирани стоки в Румъния (хил.тона)



Преобладава използването на пътният транспорт - над 60%, за транспорта на стоки. Железопътният транспорт се превозват 16% от всички стоки, а 14% се транспортират по морски пътища.

Фигура 73. Транспортирани стоки в Румъния (хил.тона)



Фигура 74. Поток на стоки в Румъния (милион тона - км)



Разпределението на транспортираните стоки според начина на транспорт, се запазва и при анализа на стоковия поток, където е най- високия поток (милион тона - км), регистриран по пътища, следван от ЖП транспорта.

Въздушен транспорт

По отношение на въздушния транспорт, трябва да се отбележи, че интернационалното летище Крайова не развива дейност по транспорт на стоки.

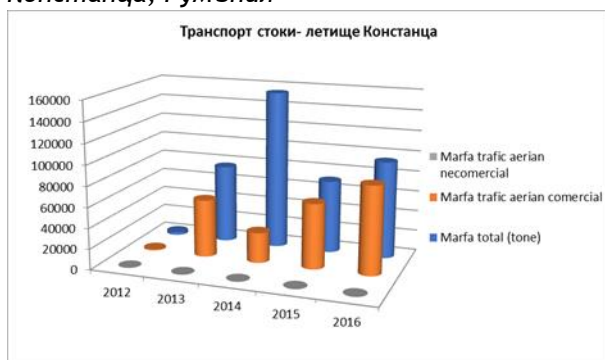
През 2016, на международното летище Михаил Когалчану са транспортирани над 94500 тона стоки. В следващата таблица е представено развитието на стоковия транспорт в периода 2012 - 2016.

Таблица 70. Транспортирани стоки от летище Крайова, Румъния

Година	Стока по въздушен търговски трафик (тонове)	Стока по въздушен нетърговски трафик (тонове)	Общо стока (тонове)
2012	1105	1760	2865
2013	56260	20303	76563
2014	29451	124870	154321
2015	63329	7836	71165
2016	85798	8796	94594



Фигура 75. Транспорт на стоки - летище Констанца, Румъния



Максимално количество стоки, транспортирани от международното летище Михаил Когалчану Констанца, е регистрирано през 2014 год. (154000 тона). През 2015 има спад от над 50%, а 2016 год. показва повишаване от почти 95 000 тона. Това разпределение е посочено в следващата графика.

2.2.1. Фактически анализ на товарния трафик в България

Товарен трафик на автомобилния транспорт

В България достъпът до транспортния пазар на автомобилния транспорт е напълно либерализиран, като дейността подлежи на лицензиране. Конкуренцията в сектора е висока, тъй като има голям брой превозвачи, притежаващи лиценз за извършване на товарни автомобилни превози. Вътрешен лиценз за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 4128 броя превозвачи от различни области на България, а лиценз на Общността за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 11279 броя превозвачи от различни области на България.

Наблюдава се увеличение на превозените товари и извършената работа (млн. ткм.) за 2015 спрямо 2014 година. Значително се е увеличило средното превозно разстояние от 173,73 км през 2012 г. до 199,93 км. през 2015 година. Тенденцията е към леко намаление на празния пробег от 567,2 км. през 2014 година до 555,5 км. през 2015 година.

Фигура 76. Брой и дялове на натоварени товарни автомобили по видове и по зони на натоварване в България



Българската част от трансграничния регион Румъния - България не е толкова силно натоварена, както южната част на страната. Това е пряко отражение на състоянието на пътната инфраструктура за автомобилен транспорт. Основите локации с най-голямо натоварване са Русе и Плевен.

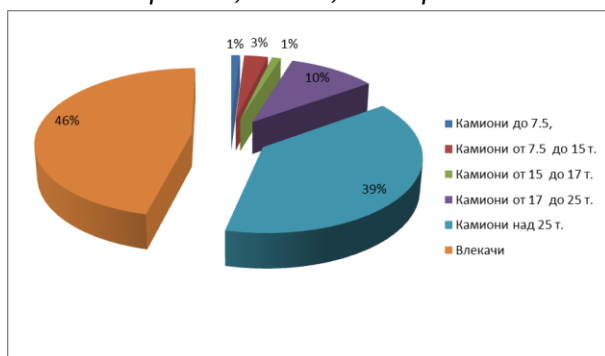
През последните години натоварването на пътната мрежа е в резултат от нарастване броя на тежкотоварните автомобили. Транзитът през страната се е



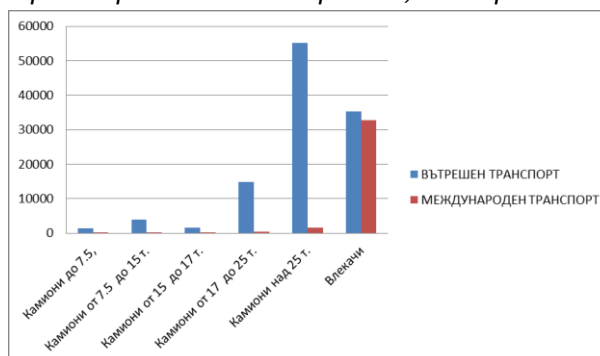
увеличил, а и броят на тежкотоварните автомобили вътре в страната е нараснал двойно за последните десет години. Това води до увеличаване на общото тегло и товароносимост на тежкотоварните автомобили, което се отразява върху пътната инфраструктура. Както цялата страна, така и трансграничния регион Румъния и България има остра необходимост от изграждане на пътна инфраструктура, съобразно европейските стандарти за натоварване с оглед увеличаване разрешеното тегло на товарните автомобили.

Товарите се превозват предимно тежкотоварни камиони - над 25 тона - 46% и с влекачи - 39%. При преvoза на товари за вътрешния превоз се използват предимно камиони над 25 т и влекачи. При международния транспорт се използват предимно влекачи.

Фигура 77. Товарен автомобилен транспорт по вид на преvoза, тегло, България⁶⁸



Фигура 78. Вътрешен и международен транспорт по вида на преvoза, България



Анализът на превозите е направен по 20 групи товари, съгласно единната класификация на товарите в транспорта, която е представена в следващата таблица.

Таблица 71. Единна класификация на товарите в транспорта (NST 20)

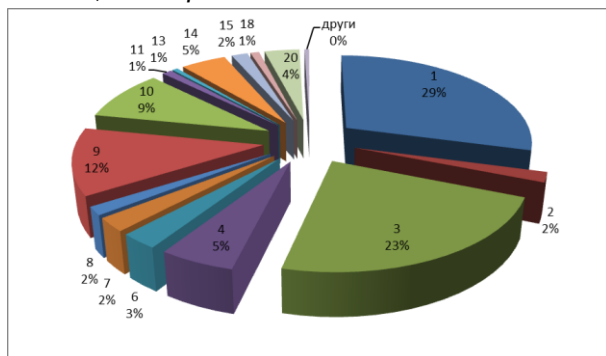
код	Вид на товара
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти
2	Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ
3	Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишл., торф, уран и торий
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн
5	Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия
6	Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели), изделия от слама и материали за плетене, целулоза, хартия и изделия от хартия, печатни материали и записани носители
7	Кокс и рафинирани нефтопродукти
8	Химикали, хим. продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво
9	Други неметални минерални продукти
10	Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване
11	Машини и съоръжения, неклаифицир. другаде, канцеларска и ЕИ техника, електрически машини и апарати, неклаифицирани другаде, радио-, телевизионни и далекосъобщителни съоръжения и апарати, медицински, прецизни и оптични инструменти, часовници
12	Транспортно оборудване
13	Мебели, др. фабрични изделия, неклаифицирани другаде
14	Вторични суровини, битови и др. отпадъци
15	Поща, пратки
16	Оборудване и материали, използвани в преvoза на товари
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж и принадлежности, които се превозват заедно с пътниците, преместване на пътни превозни средства, свързано с ремонти, други непазарни стоки, неклаифицирани другаде
18	Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно
19	Неидентифицируеми товари, товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани и следователно не могат да се причислят към групи 01-16
20	Други товари, неклаифицирани другаде

⁶⁸ Източник: НСИ



В българската част на трансграничния регион за товарния автомобилен транспорт структуроопределящи са две групи товари: група 1. „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти“, която формира близо 29% и група 3. „Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишленост“.

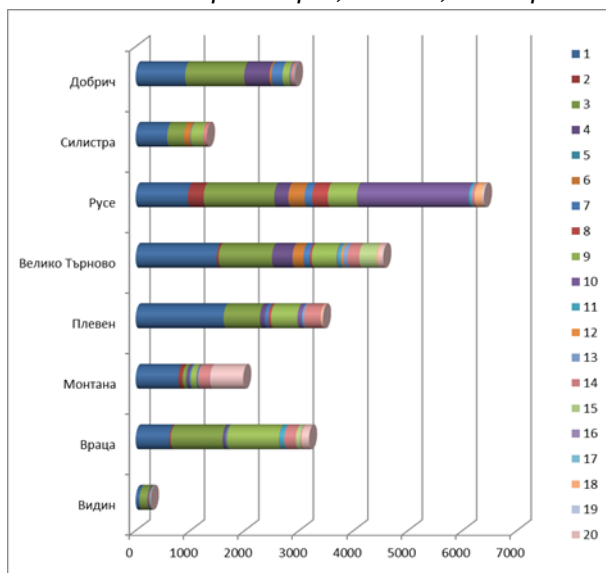
Фигура 79. Разпределение на товарите по видове, България



Другата важна група товари е 9. „Други неметални минерални продукти“, която формира близо 12% от търсене на превози. А група 10. „Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване“ заемат 9% от пазарния дял на товарния автомобилен транспорт.

Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по области са Русе, Велико Търново, Плевен, Враца и Добрич.

Фигура 80. Дялове на натоварените товари по области и видове превозени с автомобилен транспорт, 2014 г., България⁶⁹



Най-много тонове товари са превозени в област Русе, като 32% от товарите са формирани от група 10 „Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване“, а 20% от товарите са от група 3. „Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишленост“. В област Велико Търново с най-висок дял от 33% са товарите от група 1. „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти“, както и за област Плевен, те формират 47% от товарите превозени с автомобилен транспорт.

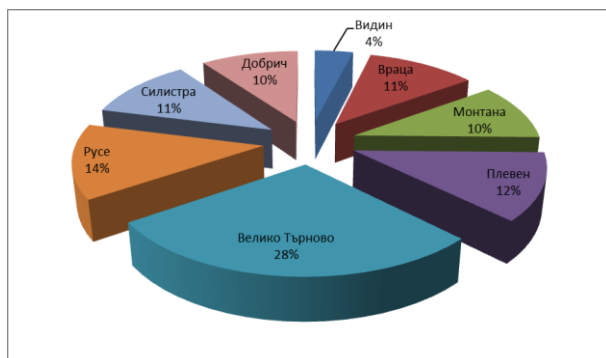
Товарните автомобилни превози са представени чрез превозените товари в хил. тона и извършената работа в млн. тон км, срещу заплащане и за

⁶⁹ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

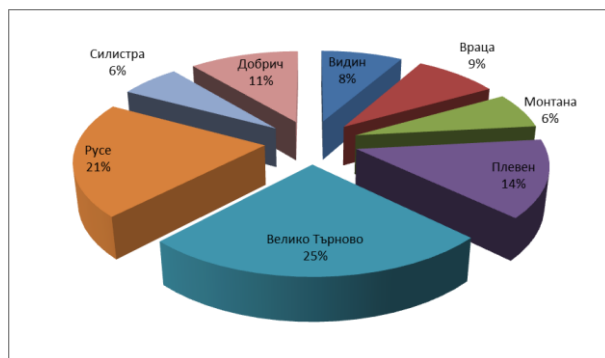


собствена сметка са сегментирани по видове превозни средства в зависимост от товароспособността им. Представена е и структурата на така определените сегменти като съответни дялове.

Фигура 81. Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване в хил.км, 2016 г., България⁷⁰

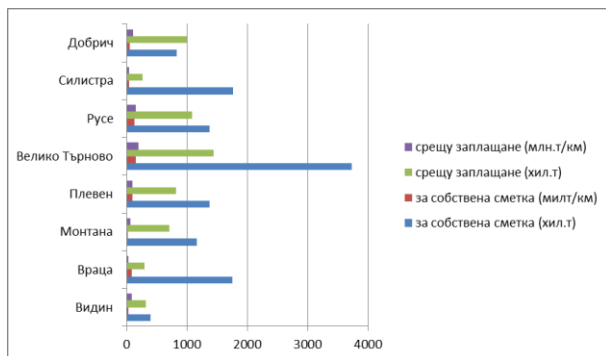


Фигура 82. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в мил.т/км, 2016 г., България⁷¹

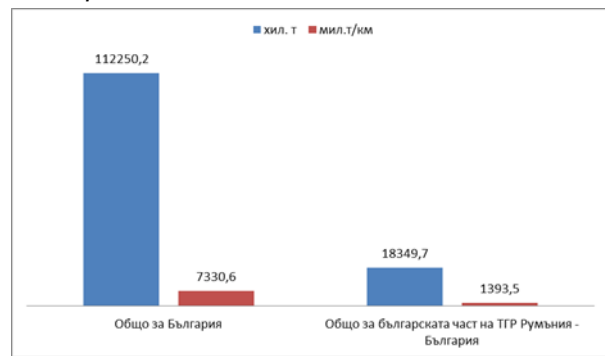


Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по регион на разтоварване се забелязват в областите Варна, Бургас, Стара Загора, Пловдив, София и София (столица).

Фигура 83. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване и по тип на превоза за 2016 г., България



Фигура 84. Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в българската част на трансграничния регион за 2016, България



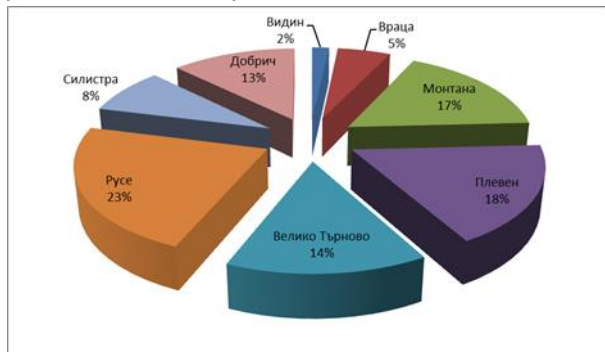
В българската част на трансграничния регион преобладава извършването на вътрешни превози (разтоварване) срещу заплащане. От превозените товари срещу заплащане (разтоварване) на млн.т/км при вътрешните превози са в областите Във Велико Търново, Враца и Силистра. Близко 16% от вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване за страната се формира от този вид дейност в рамките на българската част на трансграничния регион.

⁷⁰ Източник: НСИ

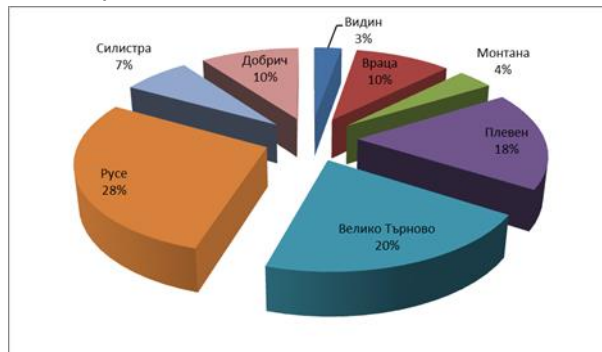
⁷¹ Източник: НСИ



Фигура 85. Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване в хил.км⁷²



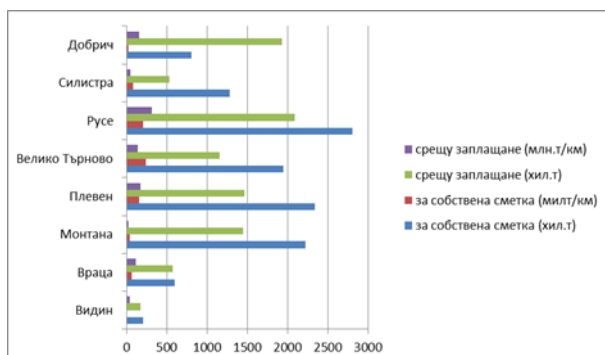
Фигура 86. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в мил.т/км⁷³



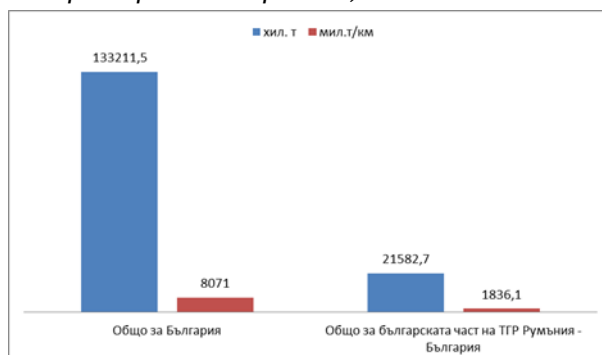
Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по регион на натоварване са области са Русе, Велико Търново, Плевен, Враца и Добрич.

В българската част на трансграничния регион преобладава извършването на вътрешни превози (натоварване) срещу заплащане. От превозените товари срещу заплащане (натоварване) на млн.т/км са в областите Във Русе, Плевен, Монтана и Велико Търново.

Фигура 87. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване и по тип на превоза, 2015⁷⁴



Фигура 88. Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в българската част на трансграничния регион, 2015⁷⁵



Товарен трафик на водния транспорт

Река Дунав е единствената плавателна река на България. Речните пристанища представляват гръбнака на транспортните процеси по вътрешноводни пътища. Пристанищата са оборудвани със съоръжения за обработване на насипни, течни и контейнеризирани товари. Общият капацитет

⁷² Източник: НСИ

⁷³ Източник: НСИ

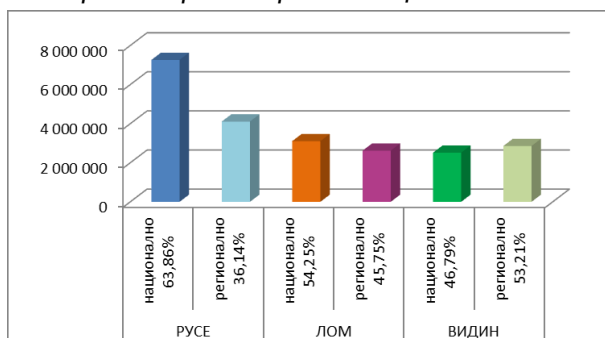
⁷⁴ Източник: НСИ

⁷⁵ Източник: НСИ



за обработка на товари на речните български пристанища се оценява на 10 млн. т годишно, който не се използва ефективно.

Фигура 89. Пропускателни способности на българските речни пристанища⁷⁶



Основният параметър за наличност на услугите за едно пристанище (пристанищен терминал) е неговата пропускателна способност. Претоварният капацитет при съществуващите условия, технически средства и действащи технологии на речните пристанища се оценява на около 22,472 млн. т.

Пропускателните способности на пристанищата с национално и регионално значение по отделните пристанищни райони са следните:

Делът на речните пристанища с регионално значение е около 42% от общата пропускателна способност на речните пристанища. По отношение на пропускателните способности по райони, най-голям дял имат пристанищата в района на Русе - 50%.

Таблица 72. Пропускателна способност на товари на речните пристанища с национално и регионално значение

Пристанище район	Наименование	Пропускателна способност Товари т/г.
ВИДИН	Пристанищни терминали с национално значение в района на Видин	2 514 000
	Пристанища с регионално значение Видин	2 858 816
ЛОМ	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Лом	3 107 000
	Пристанищата с регионално значение в района на Лом	2 620 000
РУСЕ	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Русе	7 261 860
	Пристанищата с регионално значение Русе	4 110 306

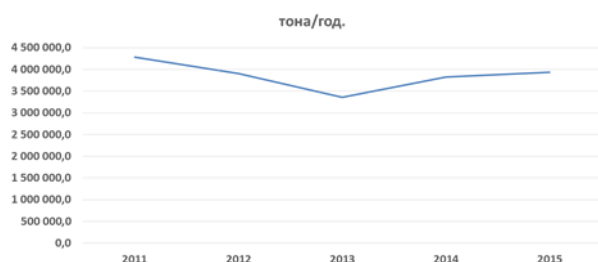
Товарооборот

През последните години общия годишен товарооборот на българските пристанища за обществен транспорт е бил най-голям през 2008 г. достигайки над 42 млн. т./г., а средната му стойност е била около и малко над 36 млн. т./г. Разпределението на товарооборота между морските и речните пристанища на Република България е било средно от порядъка на 72 % (за морските пристанища) към 28% (за речните пристанища).

⁷⁶ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Фигура 90. Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/годишно, България



Фигура 91. Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/месец



Речните пристанища са имали най-голям дял от товарооборота през 2007 г. и 2008 г. - около 35 - 36 %, като през последните години той е спаднал наполовина и е около 17 - 18 %. При речните пристанища след 2008 г. се наблюдава силен спад на общия товарооборот като през 2009 г. той е 25%. Подобен спад на товарооборота се наблюдава и през 2013 и 2014 г., като през 2015 г. товарооборота спрямо 2008 г. е намалял около 2,45 пъти. Това се дължи на големия спад на товарооборота през пристанищата Лом и Видин, докато товарооборота на русенските пристанища поддържа сравнително постоянно ниво на товарооборота над 3 мил. т./г.

Най-големия спад се наблюдава при ро-ро товарите, като през последните години те са намалели над 4 пъти спрямо тези през 2007 и 2008 г. Това основно се дължи на драстичното намаляване на ро-ро превозите през речните пристанища и най вече тези в района на Лом и Видин, причината за което е пускането в експлоатация на Дунав мост 2 във Видин и пренасочване на автомобилния трафик през него. Речният транспорт обслужва между 5 и 10% от международната търговия.

Таблица 73. Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления⁷⁷

товари	В хил. тона				
	2012	2013	2014	2015	2016
Общо	3894	3831	4529	4568	3993
Внос - разтоварени	1682	1529	1688	1708	1312
Износ - натоварени	805	1112	1410	1165	1459
Крайбрежни	1407	1190	1431	1695	1222

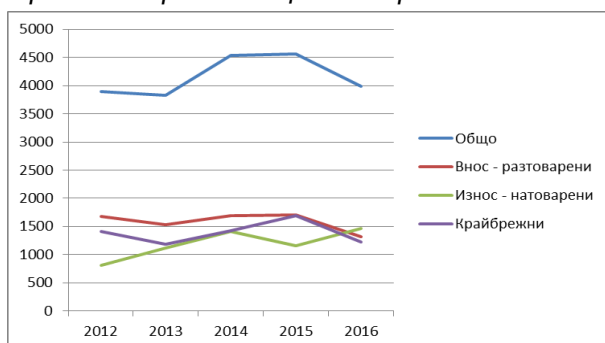
Товарооборотът на Българските пристанища се базира основно на внос и износ на товари.

Докато в първата половина на разглеждания период вносът е надвишавал товарите за износ, като разликата е по-очевидна през 2007 г. и 2008 г., то в периода след 2012 г. преобладават товарите за износ.

⁷⁷ Източник: НСИ

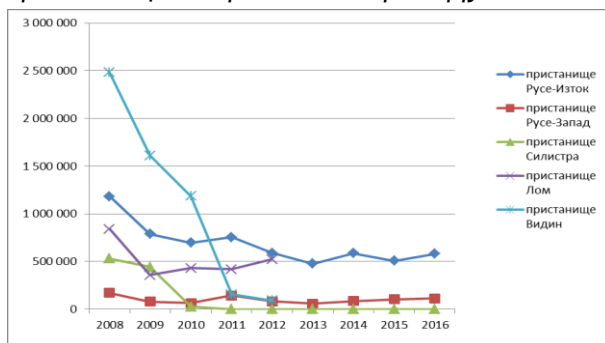


Фигура 91. Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления.⁷⁸



До средата на 2010 г. най-голям относителен дял от общия товарооборот на речните пристанища е заемал порт Видин - 47,7%, на второ място се нарежда пристанищен терминал Русе-Изток - 22,7%, след това порт Лом - 16,1%, порт Силистра - 10,2% и пристанищен терминал Русе-Запад - 6,8%. След 2010 г. до края на изследвания период количеството на обработените товари в пристанище Русе-Изток е относително постоянно - приблизително 580 хил. тона.

Фигура 92. Общ товарооборот по пристанищни терминали на река Дунав⁷⁹



Наблюдава се тенденция на непрекъснато нарастване в обема на товарооборота на пристанищния терминал Русе-Запад - отбелязан е ръст от 77,2% през 2016 г. спрямо 2010 г. В пристанище Силистра количеството на обработените товари е най-голямо през 2008 г. - 530 хил. тона, като след тази година то непрекъснато намалява и от 2011 г.

на територията на порта не са обработвани товари. За порт Лом е характерно непрекъснато нарастване в количеството на обработените товари, като през 2012 г. е реализира ръст от 46% спрямо 2009 г. Товарооборотът на пристанищен терминал Русе-Изток е съставен предимно от насипни (те заемат 82% от общия товарооборот), генерални (32,1%), наливни (0,4%) и Ро-Ро единици (1,6%). В пристанищен терминал Русе-Запад са обработени основно генерални товари - 71,1%, а останалите са насипни товари - 28,7%. В пристанище Силистра са обработени предимно фериботни единици. Товарооборотът на порт Лом е съставен главно от насипни товари - руди и концентрати, въглища, зърнени храни, кариерни материали и кокс. В пристанище Видин преобладава делът на обработените превозни средства - 81%, насипни - 18,3% и генерални товари - 0,3%.

⁷⁸ Източник: НСИ

⁷⁹ Източник: Годишни отчети на пристанища Лом, Русе и Видин



Фигура 93. Основни товаропотоци през речните пристанища



Най-висок дял от товарите, преминали през българските речни пристанища е падат на зърнените храни и фуража, следвани от въглища и кокс, метали, нефтепродукти, торове и химикали.

Таблица 74. Начин на превоз на товари по речен транспорт

Начин на превоз	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Наливни	453529	410136	372 382	126596	149 729	206 925
Насипни	2622636	2240747	2 303 682	1 970 068	1 898 810	2 033 808
Генерални	901341	416021	419 734	607558	442 174	407 248
Общо - международни	4037660	3066904	3095798	2704222	2 490 713	2 647 981
Каботажни превози	2526962	1772142	1435066	1580057	1 415 606	1 199 554
Всичко без фериботи	6564622	4839046	4 530 864	4284272	3 906 319	3 847 535
Фериботи - брой транспортни единици	414397	344480	294042	332580	301 670	164 535

Според Организацията на ООН за прехрана и земеделие - (FAO), вероятно е търсенето на хранителни продукти да нарасне значително в бъдеще, тъй като населението на света се увеличава, както и средния доход на глава от населението. Световното търсене на маслодайни и зърнени култури, които са основните селскостопански продукти, изнасяни от България, е едно от най-бързо нарастващите. Развитието на българския износ на селскостопанска продукция зависи от направените инвестиции в сектора.⁸⁰

Бъдещото търсене на течни горива може да намалее поради изчерпването на източници на фосилни горива в целия свят и технологични промени, които създават алтернативни източници на енергия.

Гамата от товари, които се транспортират в контейнери се увеличава непрекъснато, тъй като понастоящем дори продуктите, които представляват насипни товари и автомобилите понякога се транспортират в контейнери.

Товарен трафик на железопътния транспорт

Отварянето на железопътния пазар в Европа доведе до появяването на частни железопътни превозвачи. Това допринесе за развитието на железопътния сектор по отношение на товарните превози като цяло, както и до повишаване на дела на превозените товари от частните железопътни превозвачи.

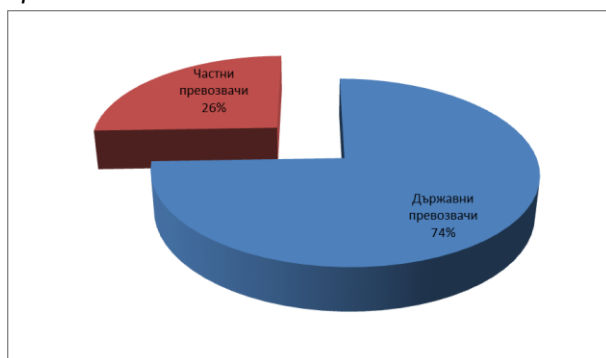
След либерализацията на товарните жп услуги, броят на лицензираните товарни превозвачи постепенно нараства, което от своя страна засилва конкуренцията на сектора, но и води до повишаване на дела на превозените

⁸⁰ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



товари и извършената работа от навлезлите на пазара нови железопътни превозвачи. Това става и за сметка на държавния железопътен превозвач - „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД.

Фигура 94. Обем на товарните превози по превозвачи



Новите превозвачи постепенно разширяват пазарния си дял като надхвърля 25% от извършените товарни жп превози през последните години. С навлизането на пазара на товарни железопътни превози наноу участници, дела на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД намалява. Този дял на превозите на товари се пренасочва към новите железопътни превозвачи. Освен засилването на конкуренцията

в сектора се наблюдава и плавно намаляване на превозените товари от страна на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД за сметка на другите превозвачи. Освен държавният превозвач БДЖ „Товарни превози“, към момента на изготвяне на предварителното проучване с валидни ЕУ лицензи са още 13 оператора, а именно: Българска железопътна компания АД; Булмаркет Рейл Карго ЕООД; Газтрейд АД; Ди Би Карго България ЕООД; Експрес Сервиз ООД; Държавно предприятие транспортно строителство и възстановяване; Карго транс вагон България АД; Порт рейл ООД; Рейл карго Кериър България; ТБД - Товарни превози ЕАД; ПИМК Рейл ЕАД; Мини Марица - Изток; ДМВ Карго Рейл ЕООД.⁸¹

Намалението на превозените товари след 1990 г. (с превозени 63 млн. т по железница) до 2001/2005 (с превозени 20 млн. т) се дължи главно на реструктурирането на националната икономика и преход от централизирана планова икономика, ориентирана към тежката индустрия, към пазарна икономика с преобладаващи малки и средни превозвачи.

Фигура 95. Товарни превози по железница, период 2000 - 2013



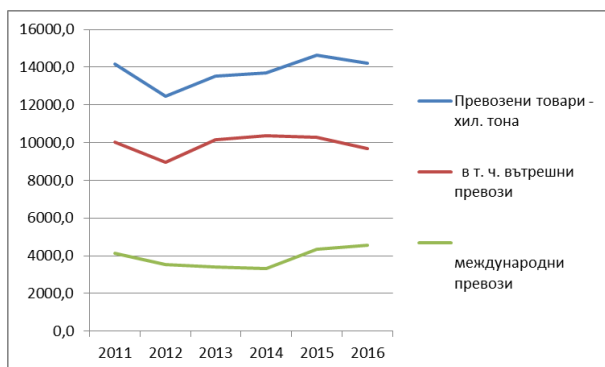
Драстичното намаляване, регистрирано през 2009 и 2010 г. се дължи най-вече на затварянето на Металургичния комбинат Крeмиковци, за нуждите на който в предходните години са превозвани около 25% от товарите във вътрешно съобщение.

⁸¹ Източник: НКЖИ, <http://www.iaja.government.bg/IAJI/wwwFWRAEA.nsf/jpcarter.htm?ReadForm>



През последните години се забелязва постепенното увеличаване на превозените товари като цяло, което е показател за засилена конкуренция на железопътния сектор по отношение на товарните превози.

Фигура 96. Превозени товари по железница, по години.⁸²



Анализите показват, че общото количество товари, превозени през 2016 г. с железопътен транспорт са намалели с 1% спрямо 2015 г. Международния трафик за разлика от вътрешния не търпи голямо изменение през годините. Равнището му се запазва относително равномерно, а дори през 2016 г. той се е увеличил с повече от 1%.

От данните в таблица е видно плавно увеличение на влаковата работа за товарните влакове, което е доказателство за нарастване обема на превозите и за развитие на товарния железопътен транспорт през последните години.

Таблица 75. Движение на товарните и пътническите влакове, влаккилометри (хил.км)

Наименование на показателите	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Товарни влакове влаккилометри	6774,4	5692,8	6543,5	6879,2	7658,6	8155,4
Пътнически влакове влаккилометри	22755,4	20011,1	20042,5	20452,9	20904,5	21354,2

Стойността на средно превозното разстояние има тенденция към повишаване през последните 3 години, което е резултат от нарастване на количеството на извършените превози.

Един от най-сериозните проблеми в българските железници е закъснението на влаковете. Закъсненията през годините нарастват. Поради изпълнението на много строително-ремонтни дейности, последните години се забелязва увеличение на минутите закъснение при превозите. Като мярка за намаление на минутите закъснение може да се използва подобряване контрола на строително ремонтните дейности и спазване сроковете, както и подобряване на схемите отчитащи функционирането.

От анализа на статистическите данни се наблюдава, че товарните превози от железопътния транспорт в страната се характеризират с леко повишаване на обема на превозите. Участието на железопътният транспорт на пазара на пътническите превози показва непрекъснат спад. Конкурентоспособността на развитието на железницата намалява.

Причините са следните:

⁸² Източник: НСИ



Техническото състояние на железопътната мрежа. Техническото състояние на железопътна мрежа не създава условия за повишаване на качеството на предлаганите услуги на пътнически и товарни превози. Средната техническа скорост за движение - $V_{ср}$ на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа. При проектни скорости при изграждането на железопътните участъци от порядъка на $V=120\div 130$ км/ч, поради лошото техническо състояние, което са достигнали в момента, движението на влаковете се осъществява с $V_{ср.} = 75\div 80$ км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движение.

Непрекъснати ремонтни дейности по инфраструктурата. Зачестяването на ремонтни дейности, извършвани по железния път в участъци от железопътната мрежа и удължените срокове на прекъсване на движението на влаковете намаляват възможностите за предоставяне на качествена услуга.

Остарял и амортизиран вагонен и локомотивен парк. Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства.

По-високата конкурентоспособност на автомобилните превозвачи. Автомобилните превозвачи, привличат все повече клиенти с атрактивни цени, по-добро качество на предлаганите услуги и организиран превоз до точки, до които не достига железопътен транспорт. Влияние оказва и значителната част от превозите на населението през последните години с лични превозни средства.

Железопътният транспорт е конкурентен при превоз на товари на по-дълги разстояния. Товарите, които се превозват предимно с железопътен транспорт се превозват на по-дълги разстояния. Средното превозно разстояние през 2014 г. при железопътния транспорт е 229.45 км, а при автомобилния транспорт е 51.33 км.

Техническото състояние на железопътна мрежа не създава условия за повишаване на качеството на предлаганите услуги на пътнически и товарни превози.

Анализът на жп превозите е направен по 20 групи товари, съгласно единната класификация на товарите в транспорта, която е представена в следващата таблица.

По данни на НСИ железопътният товарен транспорт има предимство при превоза на товар 2. „Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ“ с дял от 79.7%, товар 8 „Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво“ с дял от 54.6%, товар 12



„Транспортно оборудване“ с дял от 62.8%, товар 19 „Неидентифицируеми товари“ с дял от 79.5% и товар 20 „Други товари, неклассифицирани другаде“ с дял от 64.5%.

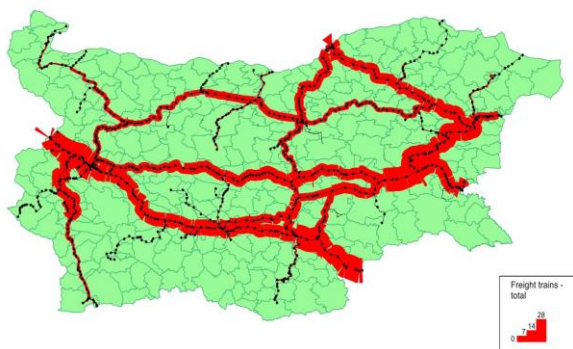
Делът на общите превозени товари от железопътния товарен транспорт е 9.05%, а делът на автомобилния товарен транспорт е 90.95%.

Товарите, които се превозват предимно с железопътен транспорт се превозват на по- дълги разстояния (товар 2 - железопътен транспорт - 92.14 км средно превозно разстояние и автомобилен транспорт - 18.30 км средно превозно разстояние. Средното превозно разстояние при железопътния транспорт е 238.85 км., а при автомобилния транспорт е 52.32 км.

Железопътния транспорт е предпочитан при превоза на товар 8 „Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво“ - железопътен транспорт - 366.10 км средно превозно разстояние и автомобилен транспорт - 95.22 км. средно превозно разстояние.

Предлагане на товарни превози с железопътен транспорт

Схема 62. Товарни влакове по категории, в България



Предлагането се осъществява с различни категории товарни влакове: международни директни товарни влакове (МДТВ); директни товарни влакове (ДТВ); локални товарни влакове (ЛТВ) и маневрени влакове (МВ). Също така се реализират и контейнерни блок-влакове и Ро-Ла блок-влакове.

Схема 63. Директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика

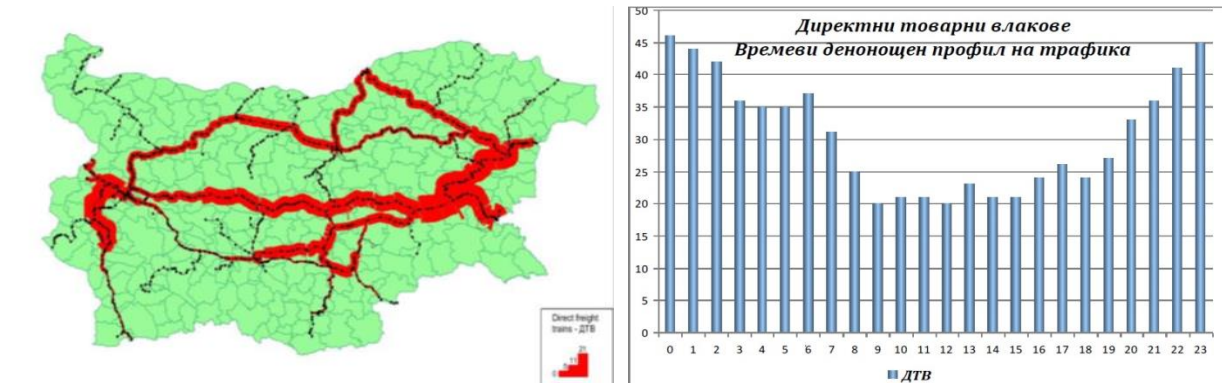
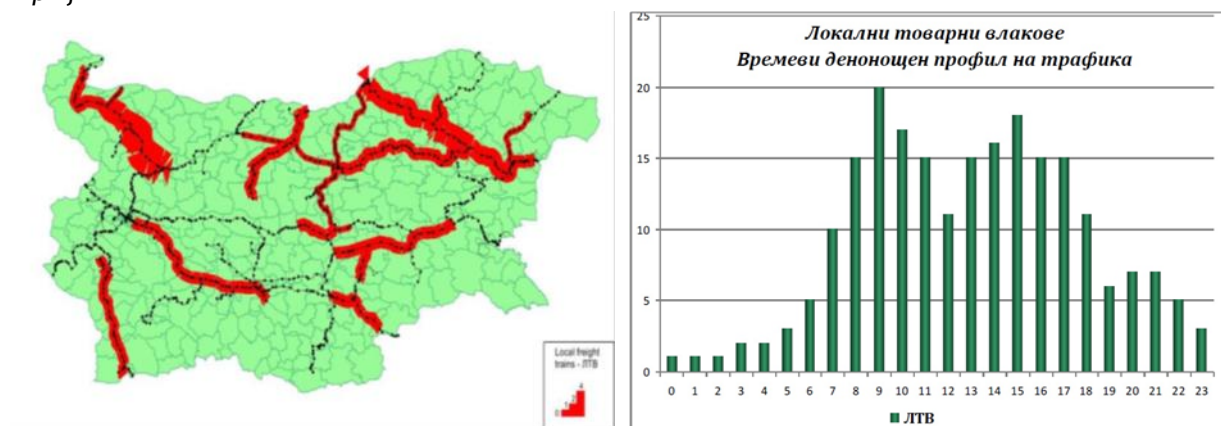


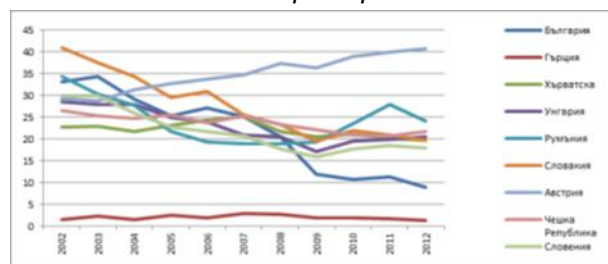


Схема 64. Локални товарни влакове заложени в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика



Процесът на изменение на модалния дял на железопътните товарни превози показва най-голям спад за железопътния транспорт за период от 10 години в България, от почти 35% до по-малко от 10% (източник Евростат).

Фигура 97. Развитие на модалния дял на железопътните товарни превози



В повечето страни се наблюдава известно увеличение на модалния дял от 2009 г. насам. Делът на железопътния транспорт в България е под средния за ЕС.

Товарен трафик на въздушния транспорт

От летище Горна Оряховица не се изпълняват полети по редовни линии към настоящия момент, а чартърни полети се изпълняват при необходимост. Целият товарен трафик се движи за аерогарата и от аерогарата по асфалтов път. Количествата обработени товари в тонове, които са превозени до и от летището варират значително по години.

Таблица 76. Данни за товарния трафика на летище Горна Оряховица⁸³

показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3. Обработени товари в тонове**	59	195	352	69	19	-	2	98	972
натоварени	48	161	352	62	0,5	-	1	-	112
разтоварени	11	34	0	7	18,5	-	1	98	860

⁸³ Източник: ГД „ГВА“



2.3. Икономически и финансов анализ на трафика

Икономически аспекти на транспорта

Основният проблем по отношение на транспорта в трансграничния регион Румъния - България е недостатъчната свързаност - налични са само две сухопътни точки за преминаване границата: мостовете Видин - Калафат и Русе - Гюргево.

Транспортната инфраструктура е ключов компонент за икономическото разрастване. Повишаването на продуктивността и икономическото развитие на определен регион е здраво свързано с транспортната система, като транспортните системи генерират повишена продуктивност чрез намалени разходи за логистика, рационализиране на превозите, по-лесен достъп до пазари и до работната сила. Достъпността и свързаността представляват ключови вектори за повишаване на икономическата конкурентност. Повишената мобилност представлява, на свой ред, ключов резултат на инвестициите, тъй като транспортът осигурява мултиплициращи фактори с положителен ефект за повишаване на производителността и на икономиката.

Международният валутен фонд подчертава значителното въздействие на обществените инвестиции, както и тези в транспортна инфраструктура, върху брутния вътрешен продукт. Влиянието на Международния валутен фонд върху развитите икономики показва, че повишаването на обществените инвестиции, равни на 1% от БВП води до повишаване на БВП с около 0,4% през същата година, а постепенното нарастване се стабилизира на 1,5% за четири години след направената публична инвестиция.⁸⁴

Политиката на Европейския съюз е насочена към инвестиции в трансграничните транспортни коридори през следващите години. Прогнозата е за близо 1.500 милиарда евро за инфраструктура до 2030 г., което предполага годишен ритъм за инвестиции от около 100 млрд. евро

Въз основа на тези данни е определен пакетът с инфраструктурни проекти, които ЕС ще финансира. Осигурени са 33,3 млрд. евро от бюджета на ЕС по Механизма за свързване на Европа (CEF) за многогодишната финансова рамка за периода 2014-2020 г. CEF ще финансира проекти насочени към „липсващите връзки“ в европейската инфраструктурна мрежа, като транспортът ще получи на най-големия финансов дял - 26,3 млрд. евро

В същото време, ЕС и Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) обяви наличието от 21 млрд. евро за подпомагане на инвестиции в инфраструктурни проекти в периода 2015-2017 г., като близо 30% от тази сума се разпределя за транспортни проекти. Проектите, които ще получат приоритетна подкрепа от

⁸⁴ МВФ, *Световна икономическа перспектива: Legacies, Clouds, Uncertainties*, октомври 2014



страна на ЕС, са тези, които решават проблеми на задръстванията и липсващите връзки в коридорите на TEN-T мрежата, интелигентните транспортни системи и системи за градски транспорт.

2.3.1. Икономически и финансов анализ на трафика в Румъния

Воден транспорт

Нарастващата сложност на финансовата и икономическата активност на бизнеса за речен транспорт, в контекста на диверсификация на методите, средствата и механизмите за контрол, регулиране, прогнозиране и управление функционирането на вътрешни и външни пазари, има дълбоки последствия в процеса на управление, вземане на икономически решения, базирайки се на научен анализ, все по-съдържателен за координиране на финансово - икономическите връзки.

Възможност за вземане на оптимално решение може да бъде получена след конкретно проучване, реално и научно обосновано, върху целия комплекс от фактори и причините, които обуславят и влияят на икономическата активност в корабоплаването. В този смисъл, огромното значение за икономическия сектор го представя като специфичен икономически - финансов индикатор (тонове транспортирана стока, трафик на стоки, среднодневен капацитет за транспорт на товарните кораби в експлоатация, коефициент на използване на капацитета на стоковия поток, процент на време за пътуване на товарните кораби, продуктивност на тон на товарните кораби).

Основавайки се на тези специфични икономически - финансови индикатори, трябва да се поставят на внимание следните аспекти, които биха наложили специални икономически изследвания, за определяне на функционалните взаимозависимости и на конюнктурата между вътрешните и външните елементи на плавателните компании:

- Чистите приходи, калкулирани на тон стока, съответно в чуждестранна валута, са различни от всяка група, понеже структурата на стоките, които се транспортират при условията на еднакви транспортни връзки, може да доведе до различни резултати. По-висока степен на товари ще имат индустриализираните стоки пред суровините или стоките, които изискват специални условия за транспорт, пред основните стоки.
- Превозваните стоки по видове кораби, определят различен оборот, което определя брутния приход на тон.
- Товарът се различава дори и при една и съща категория на стоки и вида на плавателния съд, в зависимост от вида транспорт и в съответствие с подписаните договори или приетите договорни условия.



- Вариациите на товарите (определени от „потоците“ стоки, конкуренцията, политическите войни в определени географски зони, темповете на корабостроене, междудържавните интереси и др.) са често срещани явления, с директен ефект върху приходите, които водят до редуващи се периоди от „бум“ с тези в регрес. Обемът на приходите може да бъде повлиян от експлоатационните фактори, сред които: претоварване на товаро-разтоварните пристанища, неподходящо време, стачки в чужди пристанища, аварии на корабите, смяна на пристанищата за бункераж.
- Наемането на кораб за определено време и промяна на условията за сравняване на brutния доход според валутния обмен, определя тези позитиви или негативи, изразени в страната чрез загуби или доход от промяна на валутни курсове.
- Сключване на договори за дълго време за транспорт на стоки може да повлияе положително, като се поддържа еднакъв приход на тон на транспортираните стоки, но може да повлияе и неблагоприятно за общия спад на цените на международна компания, като по този начин могат да станат зависими от пазара на товари, а оттам и на икономическото положение на пазара в някои сегменти на трасето или товара.

Сухопътен транспорт (автомобилен или железопътен)

Трансграничната пътна мрежа Румъния- България съдържа в края на 2014 год., 13160 км, от които 2977 км национални пътища в румънската страна и 5932 км в българската, от които почти половината (2279 км) пътища от национално значение. Сравнено с България, индикаторът за дължина на пътищата има двойна стойност в Румъния, обаче делът на републиканските пътища е много сходен (2977 км към 2279 км).

Железопътната мрежа в Румъния е с дължина 1828 км, от които са електрифицирани само 593 км. Пътната и железопътната инфраструктура в трансграничния регион е неравномерно развита в Румъния и България. Въпреки че плътността на транспорта е сравнително ниска и в двете страни, през последните пет години публичните пътища не са се увеличили значително, особено тези с европейско и национално значение. Железопътната инфраструктура и в двете страни не е претърпяла съществена промяна. От определена гледна точка, тази ситуация е разбираема и се дължи на факта, че структурата на жп мрежата е конструирана преди почти век и не е необходимо разширяване, а модернизация (високоскоростни линии, дублиране, електрифициране).

В румънската част на трансграничния регион се отличават окръзите Констанца, Олт и Мехединци, които имат гъстота на пътната мрежа над средната в страната. В окръзите Телеорман и Кълъраш жп мрежата е над



средната в страната, но разполагат с по-слабо развита пътна мрежа. С много ниска гъстота на жп мрежата е окръг Мехенинци.

От количествения анализ на пътната и жп инфраструктура, както и на транспортните услуги на двете страни може да се направи изводът, че те се намират на дъното на европейската класация, въпреки че сухопътният транспорт има най- висок дял както в Румъния, така и в България.

Прирастът на товарния железопътен транспорт на територията на ЕС показва намалени нива от 2000 г. В относително изражение, делът на товарния железопътен транспорт е намалял спрямо пътния транспорт.

Средната тенденция отбелязва значителни разлики между страните членки. Националните тенденции зависят от редица фактори, включително нивото на разширяване на жп мрежата, съотношението на националния и общия трафик и нивото на конкуренция спрямо другите начини за транспорт (например, вътрешни водни пътища). Делът на транспортираните стоки със сухопътен транспорт (автомобилен и железопътен) се променя значително, в зависимост от типа им. Транспортът на тежки насипни товари (като въглища), се извършва предимно по железопътната мрежа, докато по - леките и/или по - нетрайните се транспортират по шосетата.

Възможностите за промяна в съществуващата ситуация е въвеждането на новите форми на интермодален транспорт, които представляват съществен сегмент от бързоразвиващите се пазари. Важна роля в интермодалния транспорт играе железопътната инфраструктура, която осигурява високо качество и по-добри връзки, напр. утвърдените практики в съхраняването на товари (Германия), капацитет (Италия, Франция) и надеждност (Испания, Полша).

Различни изследвания са оценили възможния трансфер на автомобилен към железопътен транспорт или към интермодални услуги, като приблизителната оценка на трансфера е между 1:14 процентни пункта. Минимум 200-300 км от железопътния транспорт е много конкурентен, а потенциалът за модален трансфер е по- голям. Основната реална цел относно дела на железопътния превоз на товари в рамките на ЕС би могъл да бъде в средносрочен план - около 20% от общия размер на вътрешния транспорт, измерена в тонкилометри.

Въздушен транспорт

Въздушният транспорт е важен компонент на международния транспорт, като самолетите са ангажирани с транспорт на пътници, стоки и поща. Компаниите за въздушен транспорт извършват услуги чрез вътрешни, регионални и международни полети. Въздушният транспорт е най-динамичния вид транспорт.



Международният трафик на стоки се удвоява на всеки 5 години, като има въздушни линии, специализирани в транспорта на стоки. За това допринася, както оперативността и бързината за извършване на експедицията, така и трайното намаление на цените на транспорта; удобството за приемане и експедиране на стоки, сигурността и не на последно място съществуващото сътрудничество между въздушните компании, което улеснява много дейността на ползвателите на транспорта.

Този предимства могат да бъдат налични единствено като следствие на развитието на материално-техническата база. В целия свят транспортът на пътници и стоки в международния трафик се извършва само с разрешението на властите от съответната страна. Всяка държава има собствени правила, което затруднява много дейността на международния въздушен транспорт. Дори и след подписването, разработването и приемането на голям брой многостранни конвенции, въздушният трафик не се развива идентично, а се извършва на основата на двустранни договорености. За да може да се предоставят качествени услуги в областта на транспорта във въздушния трафик се установи международно сътрудничество на компаниите за навигация. Това сътрудничество има различни форми на договори, които позволяват осигуряването и предоставянето на бързи и сигурни услуги.

В трансграничния регион Румъния - България няма директни линии за въздушен транспорт между съществуващите летища, а въздушният трафик между двете държави се осъществява по линията Букурещ-София.

Развитието на вътрешните и международни експедиции и транспорт на стоки зависи от развитието на определени фактори на световно и национално ниво. Външните фактори са: световно икономическо развитие, геополитическо положение, цена на петрола, опазване на околната среда, въвеждането на нови комуникационни техники, а вътрешните фактори са: техническа еволюция, политика за либерализация на въздушния транспорт, агломерация на въздушното пространство, конкуренция на другите начини за транспорт.

2.3.2. Икономически и финансов анализ на трафика в България

В обхвата на настоящия анализ са разгледани икономическите и финансови фактори влияещи върху сухопътния (автомобилен и железопътен) и воден транспорт. Не се разглежда въздушния транспорт, защото в рамките на българската част на трансграничния регион Румъния - България, той играе незначителна роля в трафика.



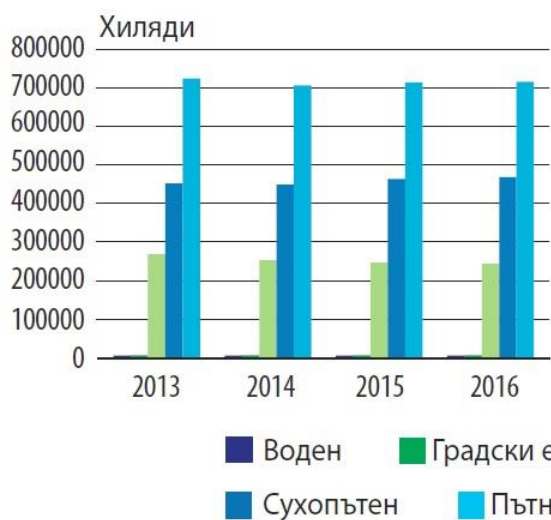
Фигура 98. Товарен транспорт - превозени товари, България



Фигура 99. Товарен транспорт - извършена работа, България



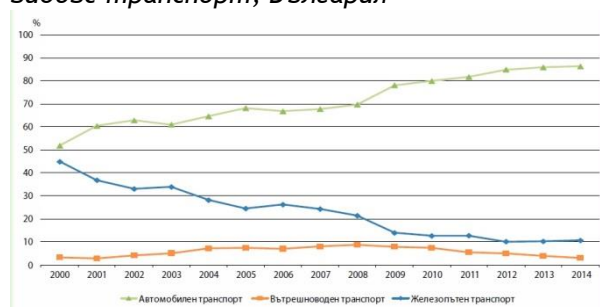
Фигура 100. Пътнически транспорт - превозени товари, България



Фигура 101. Пътнически транспорт - извършена работа, България



Фигура 102. Разпределение на товарите по видове транспорт, България⁸⁵



Най-голям обем на товарите се пада на автомобилния транспорт, който бележи трайна тенденция към увеличаване, за сметка на железопътния и речния, които бележат рязък спад в началото на века, но през последните години започват леко да се стабилизират.

Таблица 77. Превозени товари и извършена работа от транспорта, България

Видове транспорт	2013	2014	2015	2016
Превозени товари - хил. т				
Общо	120528	114558	125498	124358
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	117493	112719	123626	121910
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	3031	1837	1867	2443

⁸⁵ Годишници АПИ и НСИ



Въздушен транспорт	4	2	5	5
Извършена работа - млн. ткм				
Общо	36165	33201	37789	41546
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	31549	32195	36677	40263
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	4612	1003	1107	1278
Въздушен транспорт	4	3	5	5
Видове транспорт	2013	2014	2015	2016
Превозени товари - хил. т				
Общо	120528	114558	125498	124358
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	117493	112719	123626	121910
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	3031	1837	1867	2443
Въздушен транспорт	4	2	5	5
Извършена работа - млн. ткм				
Общо	36165	33201	37789	41546
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	31549	32195	36677	40263
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	4612	1003	1107	1278
Въздушен транспорт	4	3	5	5

Таблица 78. Превозени товари и извършена работа от транспорта, България

Видове транспорт	2013	2014	2015	2016
Превозени пътници - хил. т				
Общо, вкл. Градски транспорт	724695	707284	715206	716412
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	452835	450230	464770	469054
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	143	90	115	119
Въздушен транспорт	2269	2375	2240	2337
Извършена пътници - млн. ткм				
Общо, вкл. Градски транспорт	17258	18239	18513	18663
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	12143	13149	13809	13668
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	2	2	2	5
Въздушен транспорт	3738	4023	3644	3869

Сухопътен (автомобилен и железопътен)

През последните години, търсенето на товарни транспортни услуги на национално ниво варира на над 100 милиона тона годишно, а на пътнически услуги около 950 милиона пътувания годишно. По предварителни данни за 2008 г., 80% от тях са градски. Не се забелязва, трайната тенденция да се променя, въпреки че в дългосрочен план може да се очаква ръст в търсенето поради подобряване на икономическото и социалното положение в страната.



Търсенето на вътрешния товарен транспорт е относително стабилна, като варира около 82 мил. тона / год., което представлява около 74% от общото търсене на товарни превози. То е обединено главно по шосеен и в по-малка степен от жп транспорт, който е предпочитан за превоз на насипни суровини на дълги разстояния. Водения транспорт почти не се използва за вътрешни превози.

Търсенето на международни товарни услуги за внос и износ, които отговарят основно за доставката, са относително стабилни и с тенденция към покачване. Търсенето на товарен транзит през територията на страната, който се обслужва главно по шосе и в по-малка степен с жп, е относително постоянно, с лека тенденция за увеличаване.

Транзитното преминаване през пристанищата е минимално. След подобряването на параметрите на водния път на река Дунав и премахването на тесните места на българо-румънския участък ще се даде възможност за увеличаване на транзита и за по-ефективно натоварване на българските речни пристанища по река Дунав. В бъдеще се очаква ръст от транзита по оста между Западна и Централна Европа и Близкия изток.

Признат факт в транспорта и икономическата теория е връзката между търсенето на транспортни услуги и икономическия растеж, изразено от БВП. Изследвания, които обхващат периоди от 35 години и по-стари, проведени в различни страни от ЕС, надеждно доказват тази роднинска връзка, в някои случаи, данните показват още по-бърз растеж на транспорта по отношение на БВП.

Поради неравномерното икономическо развитие на България в последните 20 години за пренос на данни не се потвърждава напълно тази зависимост. От друга страна, влизането на България в Европейския съюз, последвалното отваряне на страната към европейските пазари и на свободното движение на хора и стоки, дават основание да се прогнозира, че транспортния сектор в България ще се развива, подобно на тези страни от ЕС.

Въз основа на прогнозите за растеж на БВП в България през периода 2010 - 2020, както и при проследяване на тенденциите в товарния и пътнически транспорт се очаква постепенно нарастване на работата съответно в т / км. в сравнение с изходното ниво през 2008 година.

В България се предоставя свободен достъп до всички превозвачи на различните транспортни инфраструктури, с изключение на превоза на пътници с железопътен транспорт. Това задължение на страната ни е считано от 01.01.2010 г..



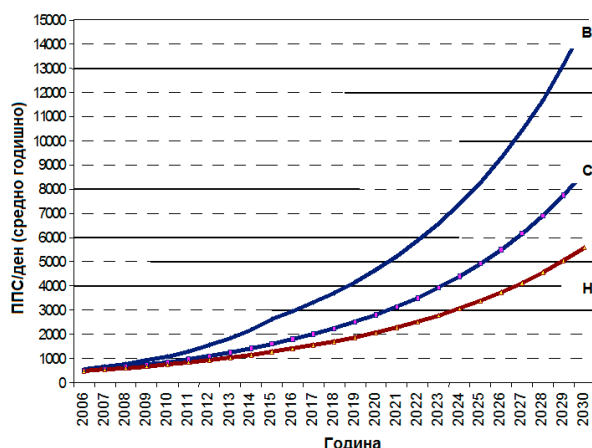
Автомобилен транспорт.

Частният сектор има значителен принос в този вид транспорт. По-голямата част от услугите се предоставят от частните оператори. След финализирането на концесионирането на пристанищата дела на частния сектор ще стане 100%. С това се очаква да се повиши конкурентоспособността на морския транспорт и вътрешните водни пътища.

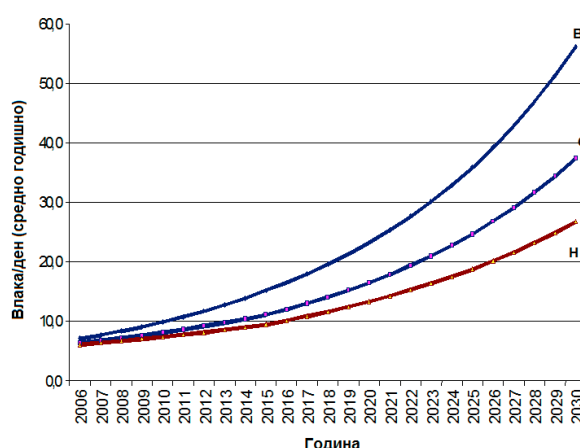
Железопътен транспорт.

От всички видове единствената видима разлика в организацията за посрещане предизвикателствата на членството на България в ЕС е в железопътния транспорт. Не са фиксирани лимити за другите видове транспорт. Засилената роля на частните превозвачи ги прави значително по-конкурентни от железопътните. Либерализацията на товарния железопътен транспорт е факт, а следователно и в България ще започнат да работят частните оператори на товарни влакове. Конкуренцията ще повиши нивото на обслужване, ще допринесе намаляване на цената, а оттам и създаване на условия за прехвърлянето на товари от шосейния към железопътния транспорт. Изпълняването на правилата на ЕС за автомобилния транспорт, движението и ограниченията в натоварването могат също така да увеличат привлекателността на железопътния транспорт, като операциите на автомобилния транспорт ще станат по-скъпи, ако са направени законно.

Фигура 103. Прогнозен трафик (автомобилен транспорт) през Дунав мост 2 „Видин - Калафат“.⁸⁶



Фигура 104. Прогнозен трафик (железопътен трафик) през Дунав мост 2 „Видин - Калафат“



Очакваното увеличение на тон-километър за железопътния транспорт, в резултат на по-строгите правила и засилването на конкуренцията, се очаква да бъде 0.05% годишно. Очаква се, че и двата фактора ще достигнат върховата си

⁸⁶ Източник: PIMU



точка през 2015 г., когато пазара на товарния жп ще бъде напълно отворен и ще удовлетвори изискванията и правилата на ЕС.

Анализът на резултатите, получени при изследването показват, че пренасочването на вагоните от Европа през новия мост на Видин ще доведе до намаляване на движението им през територията на Румъния за да влязат през Дунав мост - Русе. Това е свързано със загуба на част от инфраструктурните такси, които се начисляват с което се обяснява слабия интерес от Румънска страна за развитие на железопътната си инфраструктура.

Възможността за подобряване състоянието на сухопътния транспорт (автомобилен и железопътен) за подобряване на трафика и използването на екологосъобразните начини на придвижване е развитие на интермодалността. Влияние върху възможностите за осъществяване и развитие на интермодалните превози и налагането на даден регион като интермодален център оказват различни фактори, един от които е наличието на комплексна транспортна инфраструктура. Интермодалността, при превоз на товари и пътници, се основава на възможностите за **взаимодействие** между различните видове транспорт и **допълването** на конкурентните им предимства за осъществяване на единна интермодална транспортна верига.

Железопътният транспорт е водещия наземен транспорт, върху който се базират интермодалните превози. Наличието на подходяща железопътна инфраструктура е необходимо условие за осъществяване на интермодални превози, както при превоза на товари, така и при превоза на пътници.

В разглежданите трансгранични области Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич, железопътните участъци по 2-ра линия София - Мездра - Горна Оряховица, по 4-та линия Русе - Горна Оряховица - Стара Загора - Димитровград и по 7-ма линия Мездра - Видин са елемент от основната TEN-T мрежа, а железопътните участъци по 2-ра линия Горна Оряховица - Каспичан - Синдел - Варна и по 9-та линия Русе - Каспичан са елемент от разширената TEN-T мрежа. За развитие на интермодалните връзки се **препоръчва**, железопътната инфраструктура в българската част от трансграничния район между Румъния и България да се развива по всички железопътни направления, като **приоритетно** развитие да има по направленията Русе - Каспичан - Варна, Русе - Горна Оряховица - Стара Загора - Димитровград и Мездра - Видин.

Воден транспорт

Транспортът по вътрешните водни пътища е един от основните три вида наземен транспорт, заедно с пътния и железопътния транспорт. Стоките се превозват с плавателни съдове по вътрешни водни пътища, като например канали, реки и езера, между вътрешни пристанища и кейове. ЕС се стреми да



отклони движението от пътищата към по-благоприятни за околната среда видове транспорт, в т.ч. транспорт по вътрешните водни пътища, заради потенциалните ползи от гледна точка на икономии на средства, намаляването на замърсяването и подобряването на транспортната сигурност. В стратегическите документи на ЕС за развитието на корабоплаването по вътрешни водни пътища в Европа, като ключово условие се определя премахването на теснините по инфраструктурните участъци с недостатъчен капацитет.

Общия обем на обработените товари в тонове в дунавските пристанища за 2016 г. близо 4 млн. тона, като се запазва тенденцията към повишаване на товарите за износ. Но капацитетът на пристанищата се използва неефективно. Физически остарялата претоварна и преработвателна техника в българските пристанища (порталните кранове в пристанище Лом са на средна възраст между 56 и 68 години, а в пристанище Русе - между 36 и 40 години) оказва негативно влияние върху времето за обслужване на корабите и производителността на съоръженията и води до повишаване на себестойността на превозните услуги. Амортизираната пристанищна техника намалява капацитета на предлаганите услуги, както и възможността да се отреагира своевременно на развиващите се пазари и изисквания на потребителите. Основен проблем, който затруднява извършването на ефективни товарни превози по река Дунав е ограниченото време за работа на пристанищните съоръжения. За разлика от въздушните и железопътни терминали, които обслужват транспортните средства 24 часа в денонощието и 7 дни в седмицата, режимът на работа на претоварната техника при вътрешноводния транспорт е ограничен. Това е съпроводено с увеличаване на общия размер на разходите и просрочване на изискуемото време за доставка на товарите.

Недостигът на закрити складови площи за съхранение на зърно в пристанище Русе води до реализирането на финансови загуби от порта и отлив на товаропотоци.

Тромавите митнически процедури и граничния контрол в пристанищата са друг основен проблем при обслужването на плавателните съдове, който е свързан със загуба на време и необоснована продължителност на проверките. Това от своя страна оказва негативно влияние върху времето за осъществяване на товарните превози.

Съществуващата шосейна и железопътна подходна инфраструктура, както и изградените транспортните връзки с националната транспортна система в районите на пристанище Русе до голяма степен не отговарят на съвременните изисквания.

Между 12% и 18 % от дните в годината, българският участък на река Дунав е неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване; Общата



дължина на тесните участъци, които попадат в категорията от стратегическо значение и се намират в близост до пристанищен комплекс Русе, е 91 км, които представляват приблизително 19,4% от дължината на плавателните пътища на Република България. Това от своя страна създава пречки за приставане и обработване на речно-морски кораби в комплекса. В тази връзка е необходимо да се предприемат мерки за намаляване на техния брой с цел да се оползотвори съществуващия свободен капацитет.

Климатичните и геоложки условия, които се проявяват в ниски нива на река Дунав, образуването на ледоход, мъгла, вятър, наводнения и образуване на прагове, са сред основните фактори, в резултат на които се ограничават превозните възможности на вътрешноводния транспорт, възникват допълнителни разходи при извършването на товарни превози и се преустановява претоварната дейност в пристанищата.

Фигура 105.. Прогнозна стойност за обема на товарите, който се очаква да премине през българските пристанища до 2017 г.



Прогнозната оценка, направена на база статистическа екстраполация предвижда товарооборота в пристанищата Видин и Лом до 2017 година да нараства съответно с 557 хил. тона и 840 хил. тона, докато в портовете Русе-Изток и Русе-Запад се наблюдава противоположна тенденция на намаляване, съответно с 93 хил. тона и 2 хил. тона за година.

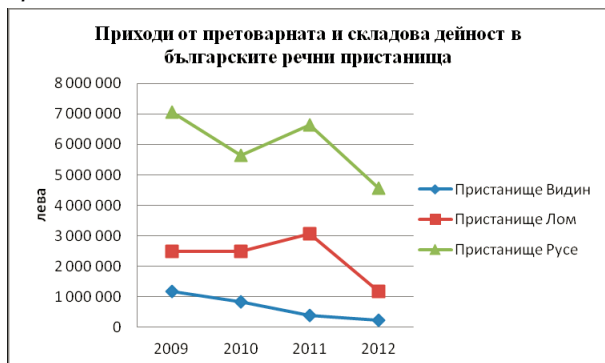
Предвид кръстопътното разположение на дунавските пристанища, тяхното бъдещо развитие трябва да се насочи към оползотворяване на свободния капацитет чрез увеличаване на транзитните товаропотоци между Азия и Европа.

Приходите са важен икономически елемент на финансовата дейност на търговските предприятия и като такъв, тяхната стойност има определящо значение за бъдещото развитие на стопанските субекти. Приходите от стопанската дейност на речните пристанища се реализират предимно от потреблението на претоварни и складови услуги от речните оператори при заплащането на съответните такси. Следователно те се разглеждат като производни на количеството на обработените товари в тонове в отделните портове, както и на инфраструктурните такси, които се събират за посещение и обслужване на плавателните съдове. Ето защо въвеждането на конкурентни цени от пристанищните оператори за използване на претоварните и складови



услуги има важно значение за привличането на по-голям обем товари през речните портове.

Фигура 106. Приходи от претоварна и складова дейност в българските речни пристанища



На фигурата е показано изменението в сумата на приходите от претоварни и складови операции в пристанищата Русе, Лом и Видин. Видно от графиката, най-висока е сумата на приходите в пристанище Русе - 66,9%, като 71% от тях са резултат от претоварните операции в порта, а останалите 29% са реализирани от складова дейност.

Високият относителен дял на инфраструктурния пункт Русе в общата сума на приходите се обуславя от неговата доминираща роля при формирането на товарооборота на българските речни пристанища - 60,4%. Останалата част от приходите се разпределят съответно между пристанище Лом (25,8%, от които 78,9% от товаро-разтоварни операции и 21,1% от складова дейност) и пристанище Видин (7,3%, от които 98,9% от претоварни и 0,11% от складови операции). Аналогично на изменението на товарооборота в разглежданите пристанища и тенденцията на развитието на приходите от претоварна и складова дейност е на непрекъснато намаление, като през 2012 г. е отчетен спад от 44,4% спрямо 2009 г., когато тяхната сума е била най-висока.

Анализ на инвестиционните разходи за поддържане и обновяване на речните пристанища. Разходите за инвестиции в пристанищата могат да се определят като парични плащания, които инфраструктурните оператори извършват с цел да придобият нови или да подобрят състоянието на разполагаемите от тях дълготрайни материални активи. От своя страна инвестиционните разходи оказват комплексно въздействие върху резултатите от претоварната и складова дейност на пристанищните оператори, тъй като ефектът от тяхното увеличаване или намаляване се проявява в продължителен период от време. Значението на тези разходи се изразява предимно в подобряване на качеството на предлаганите пристанищни услуги и повишаване на безопасността и редовността на обслужване на плавателните съдове. То е свързано с: увеличаване на производствения капацитет и внедряване на високотехнологични претоварни съоръжения; приложение на интелигентни транспортни системи при управление на товаро-разтоварните операции в пристанищата и др.



Инвестиционната дейност на инфраструктурния пункт се изразява в ремонт на разполагаемите портални карнове, закупуване на товаро-разтоварно съоръжение за обработване на перки за ветрогенератори и изграждане на система за залпово товарене на зърно.

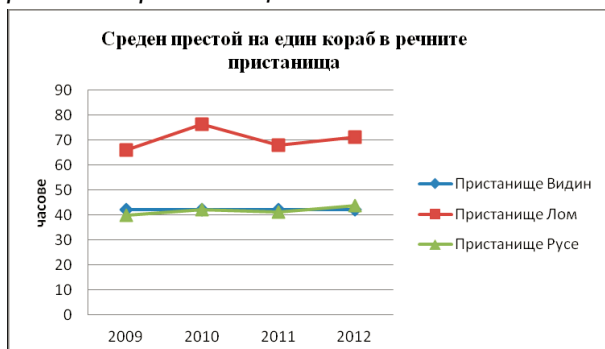
Фигура 107. Инвестиционни разходи за поддържане и обновяване на речните пристанища



Най-висок относителен дял в сумата на инвестиционните разходи заема пристанище Русе - 72,8%, като е характерна тенденция на непрекъснато увеличаване на тяхната величина през разглеждания отчетен период. По отношение на порт Видин е налице рязък ръст в сумата на инвестиционните разходи през 2012 г., като те нарастват приблизително 2,65 пъти спрямо 2009 г.

Изследването на показателя среден престой на един кораб в речните пристанища е съществено важно за подобряването на качеството на осъществяваните товарни превози с вътрешноводен транспорт.

Фигура 108. Среден престой на един кораб в речните пристанища



Пряко влияние върху стойността на показателя оказва производителността и технологията на използваните претоварни съоръжения, както и режима на работа на пристанищната техника. Измененията във величината на средния престой на един кораб в речните портове непосредствено въздейства върху времето за

доставка на товарите от изпращач до получател, както и върху цената на предлаганите транспортни услуги.

Стойността на изследвания показател в порт Видин е константа - 42 часа. Известни флуктуации се забелязват в средния престой на един кораб в пристанище Лом, като величината на показателя приема стойности в границите между 66 и 76 часа. В порт Русе се наблюдава тенденция на плавно увеличаване на времето за престой на един кораб, като през 2012 г. то нараства средно с 3,7 часа спрямо 2009 г. Това може да се обясни с увеличаване на времето за извършване на претоварни операции, поради физически и морално остарялата пристанищна техника.



Общата тенденция, която се наблюдава в количеството на обработените товари в българските речни пристанища е на плавно намаляване. По отношение на направлението на превозите преобладава делът на товарите под формата на внос в общия обем на товарооборота, а участието на транзитните превози е незначителен - приблизително 1,17 %.

Сумата на приходите от претоварна и складова дейност в българските речни пристанища непрекъснато намалява. Числеността на персонала, зает в пристанищата непрекъснато се съкращава, като през 2012 г. в порт Видин тя намалява приблизително с 2,6 пъти спрямо 2009 г., а в Лом и Русе съответно с 27 и 63 служителя. Това води до непосредствено увеличаване на равнището на безработица в тези региони.

По отношение на средните разходи за работна заплата на персонала се отчита повишение, като техният размер нараства с 38,7% в порт Лом, с 14,2% в порт Русе и с 2,1% в порт Видин през 2012 г. спрямо 2009 г. Това е съпроводено с увеличаване на доходите на населението в посочените райони, но и с нарастване на цените на пристанищните услуги.

За сумата на инвестиционните разходи за поддържане и обновяване на пристанищата и прилежащата им инфраструктура е характерна тенденция на непрекъснато увеличаване. Това е предпоставка за подобряване на преработвателната и пропускателна способност на портовете.

В порт Русе се наблюдава тенденция на увеличаване на средния престой на един кораб средно с 3,7 часа през 2012 г. спрямо 2009 г., а в пристанище Лом той се колебае между 66 и 76 часа. Това непосредствено води до влошаване на качеството на товарните превози, тъй като се нарушава тяхната редовност и се просрочва времето за доставка на товарите.

Индексът на ефективност от стопанската дейност в пристанищата приема стойност 0,373, в резултат на което ефективността от осъществяваните операции е приблизително три пъти по-ниска от 1 и следва да се повиши.

2.4. Изводи

Един от най-сериозните проблеми, свързани с трафика това е преминаване на ГКПП между България и Румъния при Дунав мост - Русе-Гюргево и Дунав мост 2 Видин - Калафат.

Основен проблем е пропускателната способност на ГКПП между България и Румъния, особено при Дунав мост Русе - Гюргево, най-често за изходящия и входящия от и за Република България трафик на товари, а не рядко и на пътнически МПС.⁸⁷

⁸⁷ <http://www.brcci.eu/problemi-pri-preminavane-na-gkpp-bulgaria-romania>



Изключително бавна е обработката на документите, касаещи МПС и товара от страна на митническите и контролни органи. Това предизвиква почти ежедневни задръствания и опашки от двете страни на моста.

Предвид създадената от 01.12.2015 г. организация от Агенция „Митници“, заплащането на таксата за преминаване на товарни автомобили през мостовото съоръжение на ГКПП Русе „Дунав мост“ да се извършва посредством банкови карти (без възможност за заплащане в брой), в някои случаи поради технически причини за потребителите на услугата е невъзможно да осъществят транзакция от банковата карта, което води до увеличаване на времето за изчакване на товарните автомобили на мостовото съоръжение. В допълнение, от 31.01.2017 г., е в сила изменение и допълнение на Закона за пътищата, съгласно което пътно превозно средство, пристигнало на ГКПП в направление влизане на територията на Р България, без да притежава валиден документ за платена винетна или ТОЛ такса, може да продължи пътуването си само след заплащане на таксата в специализираното звено на Агенция „Митници“ на съответния ГКПП. Това допълнително забавя трафика на товарни автомобили и води до финансови загуби за тези, които извършват кръгови курсове между България и Румъния. Превозни средства на много фирми от Русе, например, не пътуват на територията на републиканската пътна мрежа в България, а само в Румъния, но им се налага да плащат винетна такса на границата. Същото важи и за всички чуждестранни автомобили, които идват на посещение само до граничния град (примерно гр. Русе).

По информация от ГД „Гранична полиция“, освен извършваната съвместна гранична проверка от органите на гранична полиция на българската и румънската страна, по отношение на времетраенето за преминаване на товарните МПС през мостовите съоръжения значително влияние оказва и допълнителният контрол, извършван от румънските служби - Национална компания за администриране на пътната инфраструктура (НКАПИ) и Службата, осъществяваща фискален контрол (ANAF). Контролът се осъществява преди и след съвместната гранично - полицейска проверка, осъществявана от българските и румънските полицейски служители. Контролът, осъществяван от служителите на ANAF, включва сканиране и подпечатване на оригинални документи за товара (CMR) и автомобилите. Този вид контрол, осъществяван от румънските служители на ANAF, удължава времето за преминаване на товарните автомобили през граничния преход, особено в случаите, когато за пренасяната стока се представят няколко броя ЧМР, което не дава възможност за извършване на регулярни гранични проверки от граничните органи на двете държави, поради изчакването на автомобилите пред контролните кабинки за извършване на гранични проверки.



Контролното претегляне на товарните МПС както на територията на България, така и на територията на Румъния и то в непосредствена близост до района на самия ГКПП сериозно забавя трафика, като много често измерващите устройства не са тарирани и отчитат с големи отклонения над реалните стойности, което е и сериозна предпоставка за събиране на пари „на ръка“. Постъпиха при нас и сигнали, че товарните МПС, превозващи насипни товари, се теглят за натоварване на ос, което е изключително неправилно и е отново предпоставка за нерегламентирано събиране на пари. Съгласно действащите международни регламенти при насипните товари максимално допустимото бруто тегло е 40 т.

От управлението на Дунав мост Видин - Калафат АД информират, че автомобилният кантар там не се ползва само по предназначение. Той е изграден по допълнително споразумение, съгласно което би трябвало да се ползва от българските митнически власти. Всички други съпътстващи дейности (продажба на винетни такси, проверка на документи и др.), които румънската страна извършва преди изходящия контрол от България, са недопустими и не са предвидени технически и технологично в проекта и Споразумението между Република България и Румъния. За да се извършат тези дейности е необходимо да се препроектират и доизградят подходите към ГКПП.

Недостатъчно ефективна е създадената организация на движение в подходите на двата гранични пункта при Русе и при Гюргево, което често поражда задръствания и опашки от тирове на самия Дунав мост при подхода към ГКПП България. Това не само, че блокира движението по моста и е предпоставка за катастрофи, а и значително натоварва и без това силно амортизираното съоръжение.

По информация от Община Русе, въпреки създадената организация на движение по бул. „България“, кръговото кръстовище на Дунав мост и по път II-21 Русе - Силистра за поддръждането и насочването на товарните автомобили към страничния портал на граничния пункт се получават километрични опашки, които възпрепятстват останалия трафик. Образуват се задръствания, при които автобусите от градския транспорт излизат извън утвърдения си график и нарушават обслужването на граждани, работещи в източната промишлена зона. По същият начин се нарушава и обслужването по междуселищните линии от посока гр. Мартен и с. Сандрово. По бул. „България“ и път II-21 Русе - Силистра при състояние на километрични опашки се замърсяват прилежащите територии и не може да се извършват нормално почистване, а също и снеготочистване при зимни условия. Освен тези организационни пречки се създават и условия за допускане на тежки ПТП, особено в района на двете кръгови кръстовища, поради често нарушаване на пътната сигнализация и въведения ред за изчакване пропускането през граничния пункт.



Гореописаните проблеми и цялостното забавяне на преминаването на ГКПП от страна най-вече на товарните автомобили води до значителни финансови загуби за бизнеса - фирмите търпят неустойки за неспазени срокове; плащат се повече винетни такси, без това да е нужно, тъй като дневните винетки изтичат, докато се чака; трудно се спазва от водачите регламента за работно време и почивки, поради неяснота колко дълъг ще е принудителният престой на границата. Изнервени и тормозени по границите, шофьорите напускат и преминават на работа към европейски фирми или се отказват от професията. В резултат товарните компании губят клиенти и бранша като цяло става все по-неконкурентоспособен.

Според общо становище на Българо-румънска търговско промишлена палата, български и румънски компании, които развиват бизнес в двете съседни държави, голяма част от проблемите са породени от завишените мерки за сигурност и нуждата от засилен контрол по границите във връзка с напрегнатата международна обстановка и недопускането на финансови злоупотреби, но те не могат и не следва да бъдат компенсирани от бизнеса чрез загубите, които търпят транспортните и експортно-ориентирани компании. Трафикът през граничните пунктове между България и Румъния с много по-голяма вероятност ще се увеличава, а не обратното; според данните, с които разполагаме през ГКПП при Русе-Гюргево трафикът е нараснал двойно спрямо близките изминали години, вместо както се очакваше новоизградения мост при Видин да отнеме част от него. Това налага да се анализира сериозно възможността за вземане на конкретни мерки за решаване на проблемите и облекчаване на преминаването, като за целта предлагаме да се създаде временна междуведомствена комисия с участието и на представители на бизнес-организациите, чрез която да бъдат анализирани проблемите и координирани мерките и изпълнението на взетите решения от отделните структури и организации, задължително и в съгласуваност със съответните компетентни органи от румънска страна.

Във връзка с подобряване на трафика, съвместните българо-румънски предложения са:

- Да се осигури непрекъсната 24 ч. работа на граничните органи, да се избегне до минимум престоя, породен от смените на контролните екипи. В пиковите часове да работят всички възможни гишета; да се анализира възможността документите да се обработват по-ефективно, напр. чрез едновременно обработка на две превозни средства от различни служители, вместо едни и същи документи да се сканират и от българския и от румънския граничен полицаи. След като и двете държави са членки на ЕС е необходимо да се въведе използването на една единна система за проверка на личните документи.



- Да се създаде организация на движението така, че да не се допуска натрупването на товарни автомобили за изчакване на самия мост.
- Да се предприемат мерки за разширяване инфраструктурно на ГКПП при Русе - имаме информация, че тази възможност е била анализирана и може да бъде финансирано откриването на нов контролно-пропускателен пункт от българската страна на моста.
- Да се анализира възможността за откриване на нови фериботни линии, които частично биха могли да отнемат трафика от Дунав мост при Русе-Гюргево. Имаме информация за съществуващ интерес и готовност от страна на инвеститори, но е необходима координация за обследване на възможностите и организиране на контролно-пропускателните пунктове.
- Да се анализира възможността за предплащане на таксата за преминаване по моста - чрез предварително закупувани стикери, помесечно заплащане, плащане он-лайн и др. Такъв опит вече има от румънска страна
- Да се анализира възможността за изтегляне плащането на винетки извън територията на ГКПП в България. Винетните такси да се събират на специално обособени пунктове или оторизирани бензиностанции, каквато е практиката в целия Европейски съюз. Последващият контрол от компетентните органи преди напускане територията на Р. България също е утвърдена и добре работеща практика в ЕС и би следвало да се обърне внимание там, вместо да се създава допълнително напрежение по граничните пунктове и да се събират неправомерно такси за превозни средства, които на практика няма да използват републиканската пътна мрежа. Припомняме, че глобите за липса на винетен стикер са многократно по-големи от стойността на самия стикер.
- Контролното претегляне на товарни МПС при Русе-Гюргево да се извършва само на един пункт. Това е граница между две съседни държави - членки на ЕС, никъде в Европейския съюз този процес не се извършва по този начин. Контролните площадки са извън територията на ГКПП и се тегли изборително, на случаен принцип.

Препоръки

- Към момента е необходимо да се предприемат динамични действия за изграждане на Дунав мост 3 Русе - Гюргево, за да се осигури висока степен на пропускливост на трафика, който нанася изключително сериозни икономически и екологични вреди.
- Прилагане на интелигентни транспортни системи, чрез които да се създава възможност за интегриране на речния транспорт при осъществяване на мултимодални превози въз основа на хармонизиране и оперативна съвместимост между комуникационните технологии в останалите видове



транспорт (автомобилна телематика; ERTMS в железопътния транспорт; VTMS в морския и SESAR във въздушния транспорт);

- Създаване на уеб-базирана платформа, която изпълнява функциите на съвременен образователен метод в областта на речния транспорт и е насочен към определени целеви групи (ученици, студенти, речни оператори и потребители на речни превозни услуги);

- Изграждане на логистични центрове и индустриални клонове на водещи производствени компании, потребители на речни товарни услуги, в районите на българските пристанища. Това непосредствено е съпроводено с подобряване на трафика и с намаляване на количеството на отделяните вредни емисии от товарните автомобили и съкращаване на техните пробези при използването на спомагателен транспорт за доставяне на товарите до съответните портове, от една страна, а от друга - увеличаване на равнището на заетост на населението в съответните региони;

- Провеждане на ежегодни научни международни конференции и информационни срещи, чрез които да се представят нововъведенията в речния транспорт и да се обменят опит, идеи и знания между речните оператори, научни работници и потребители на товарни превозни услуги от различни европейски държави;

- Създаването на национални информационни бюра и възникването на неправителствени организации, които да организират срещи, посещения и образователни курсове за широк кръг от потребители; да провеждат изследвания на национално и наднационално равнище; да насърчават потенциалните потребители да се възползват от конкурентните предимства на вътрешноводния транспорт чрез провеждането на различни маркетингови кампании. Тези действия са необходима стъпка към подобряване на пазарните позиции и имиджа на речния товарен транспорт в българския участък на река Дунав;

- Създаване на информационни портали за предлагане на речни превозни услуги с цел да се стимулира стопанската дейност на речните оператори и да се предложат нови възможности за осъществяване на товарни превози по река Дунав. Тези уеб-платформи могат да изпълняват ролята на „електронен пазар“, където се търсят и предлагат речни товарни услуги. По този начин, товародателите ще могат да изберат речния превозвач, който най-добре отговаря на техните изисквания по отношение на качество на предлаганата превозна услуга и себестойност на превоза.

- Облекчаване на митническите формалности в пристанищата чрез документиране на мнимите разлики в количеството на постъпващите транзитните товари от независими оценители.



РАЗДЕЛ III. ВЛИЯНИЕ НА ТРАНСПОРТА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ (ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА)

Голямото биоразнообразие в граничната зона предполага съществуването на многобройни използвани ресурси, по-специално орна земя и пасища, гори, минерални ресурси и вода.

Относително ниското ниво на развитие на зоната е съхранило околната среда в относително добри условия, макар че е са регистрирани инциденти, свързани със замърсяване на въздуха, почвата и водата.

3.1. Нормативна база

Представената информация в този раздел се отнася само за българската част на трансграничния регион Румъния - България, поради липса на данни в извършеното проучване в румънската част.

В сектор „Транспорт“ са действащи няколко стратегии и програми, които са насочени към повишаване на енергийната ефективност в сектора, намаляване на енергоемкостта на транспортната продукция. Намаляването на потреблението на енергия в сектора е ключов елемент за намаляване на емисиите на парникови газове, озонови прекурсори и фини прахови частици (PM₁₀).

Основна цел на приетата Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. е да очертае най-важните задачи за сектора в следващия десетгодишен период, решаването на които ще направи възможно интегрирането на българската транспортна система в общоевропейската.

В документа са определени три стратегически цели на политиката в транспортния сектор:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Трите хоризонтални стратегически цели намират своето по-конкретно измерение в осем специфични вертикални стратегически приоритети, между които и „Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната



среда и здравето на хората”, за постигането на който са предвидени две мерки:

- Ограничаване на вредните емисии и замърсяването от транспортния сектор, както и неблагоприятното влияние върху климата;
- Създаване на благоприятна среда и предпоставки за съществен ръст на превозите с интермодален транспорт.

През 2013 г. е одобрена Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България 2013 - 2030 г., която съдържа 11 стратегии за отделните подсистеми, както и една обща стратегия.

Нейни приоритети са постигането на устойчиво развитие, конкурентоспособност, ефективност и висока степен на транспортна сигурност в националния железопътен сектор.

С Решение № 1057 на МС от 20.12.2012 г. е приета **Националната програма за развитие: България 2020**. Приоритет № 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари” на програмата включва пет подприоритета. Един от тези подприоритети (8.4), е свързан с ограничаване на вредното влияние на транспорта върху околната среда. Мерките по този подприоритет, заложили в тригодишните планове за действие за изпълнението на Националната програма за развитие: България 2020 са:

- Разработване на нормативни документи за данъчна и таксова политика, насочени към стимулиране обновяването на автомобилния парк;
- Увеличаване дела на биогоривата за автомобилния транспорт;
- Развитие и стимулиране на ползването на „хибриден” и електрически автомобилен транспорт.

Разработен е **Общ генерален план за транспорта на България**, който представлява база за програмиране на всички бъдещи инфраструктурни транспортни проекти, които ще бъдат финансирани чрез различни източници - европейски фондове, държавен бюджет и публично-частни партньорства. Основната екологична цел на Плана е развитието на устойчив транспорт, в това число:

- Балансирано развитие на отделните видове транспорт с увеличаване дела на железопътния транспорт, целящо ограничаване емисиите на вредни вещества от транспорта;
- Интегриране на екологичните изисквания в плановете, програмите и проектите за развитие на транспорта;



- Ограничаване на шумовото натоварване на населените места и неблагоприятното въздействие върху жителите им с изнасяне на транзитния трафик чрез обходни маршрути;
- Ограничаване на замърсяването на водите и пристанищните територии от корабите чрез одитиране на генералните планове за развитие по отношение спазването на екологичните изисквания и внедряването на система за управление на отпадъците.

Изпълнява се Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. Целта ѝ е през новия програмен период да се осигури приемственост и логична последователност на инвестициите от предходния период и да бъде продължено изпълнението на проекти за развитие на транспортната система, които допринасят за ефективната свързаност на транспортната мрежа и премахването на „тесни места“ в нея, намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, подобряване на безопасността, насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт.

Идентифицирани са следните приоритетни оси:

1. Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа;
2. Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа;
3. Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт;
4. Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта;
5. Техническа помощ.

Съгласно Националния план за действие за енергийна ефективност 2014 - 2020 г., през 2014 г. стартира изпълнението на мярка „Развитие на железопътната инфраструктура, подобряване корабоплаването във вътрешните водни пътища и разширяване на метротранспорта“. Мярката е насочена към създаване на условия за преимуществено развитие на енерго-ефективните видове транспорт и включва реализирането на проекти в областта на железопътния, вътрешно-воден и метро транспорта по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г.

Друга мярка, която също се изпълнява в сектора е „Изисквания за закупуване на енергийноефективни транспортни средства за публичния сектор и обществения транспорт“. Мярката предвижда изготвяне на нормативна база



за определяне на минимални изисквания за енергийна ефективност при закупуване на транспортни средства за публичния сектор и за общественя транспорт, като необходимите средства за нейното изпълнение възлизат на 56 млн. лева. Очакваните спестявания от изпълнението ѝ до 2020 г. се оценяват на 326 GWh/г. (28 хил т.н.е/г).

В Националния план за действие за енергията от възобновяеми източници (НПДЕВИ) са планирани четири мерки, насърчаващи използването на възобновяеми източници в транспорта. Постигнатите през 2013 г. (5,6%) и 2014 г. (5,3%) дялове на енергията от възобновяеми източници в сектор „Транспорт“ надвишават заложените за посочените години дялове в НПДЕВИ (за 2013 г. - 3,3%, съответно за 2014 г. - 4,5%) и се доближават до прогнозирания за 2015 г. дял от 5,8% дял на енергията от възобновяеми източници в сектор „Транспорт“.

В Третия национален план за действие по изменение на климата за периода 2013 - 2020 г., приет с Решение № 439 на Министерския съвет от 1.06.2012 г., са предвидени конкретни мерки за намаляване на емисиите парникови газове за транспортния сектор, съобразени с политиката на страната в областта на изменението на климата. Те са насочени към постигане на оптимален баланс в използването потенциала на различните видове транспорт и са обособени в четири приоритетни оси:

- Намаляване на емисиите от транспорта
- Намаляване на потреблението на горива
- Диверсификация на превозите
- Информирание и обучение на потребителите.

По отношение на приоритетната ос за намаляване на емисиите от транспорта се открояват две преки мерки. Първата е рехабилитация и модернизация на пътна инфраструктура за намаляване на емисиите. Тя е насочена към осигуряване на оптимални скорости на движение и оптимален режим на работа на автомобилните двигатели. Втората мярка е свързана с развитието и изграждането на интелигентни транспортни системи, които ще допринесат за повишаване на мобилността, безопасността и намаляване на замърсяването. Друга мярка с пряк характер е увеличаване дела на биогоривата. Развитието и стимулирането на хибриден и електрически автомобилен транспорт е мярка с косвен ефект. Постигнат е значителен напредък по отношение създаването на регулаторна и финансова рамка за насърчаване използването на превозни средства с високи екологични характеристики. В резултат на предприетите мерки и действия е налице устойчива тенденция в развитието на електрическата мобилност в България.

По отношение на приоритетната ос за намаляване на потреблението на горива се очертават основно две мерки. Първата предвижда развитие на



немоторизиран и подобряване на общественя градски транспорт. Втората е свързана с развитието на велосипедния транспорт, чрез изграждане на велосипедни алеи и система за ползване на обществени велосипеди. Ефектът от мерките ще е намаляване на пътуванията с лични автомобили, по-добро управление на трафика, намаляване на задръстванията, шума и емисиите. Ще се подобри транспортната свързаност и ще се увеличи икономическата ефективност. Третата приоритетна ос ще се осъществява чрез увеличение на дела на общественя електротранспорт и чрез изграждане на интермодални терминали за комбинирани превози. Увеличаването на дела на общественя електротранспорт включва както обновяване и изграждане на съответната инфраструктура, така и обновяване на превозните средства. По четвъртата приоритетна ос са предвидени мерки за обучение и информиране на потребителите, с косвен ефект върху намалението на емисиите.

През м. февруари 2015 г. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията изготви и предостави информация по изпълнението на мерките в областта на транспорта, която беше включена в първия текущ отчет на Третия национален план за действие по изменение на климата за периода 2013 - 2020 г.

През 2015 г. е одобрена концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци. Тя интегрира различни политики, свързани с устойчивото развитие на водния транспорт и е основа за формирането на визия за развитието на пристанищния сектор в България.

В рамките на приоритетна ос 5 „Подобряване качеството на атмосферния въздух“ на Оперативна програма „Околна среда“ 2014 - 2020 г., е предвидено финансиране на мерки за намаляване на емисиите на замърсители от превозните средства на общественя градски транспорт, в т.ч. намаляване използването на конвенционални горива в общественя транспорт и замяна на изпускателните устройства (retrofitting) на превозните средства на градския транспорт, или други алтернативни решения, където е приложимо предвид устойчивост на инвестициите.

Ключова оперативна цел на приетата през 2015 г. Иновационна стратегия за интелигентна специализация на Република България за периода 2014 - 2020 г. е: фокусирането на инвестициите за развитие на иновационния потенциал в идентифицирани 4 тематични области:

- Информационни и комуникационни технологии
- Мехатроника и чисти технологии
- Индустрии за здравословен живот и биотехнологии
- Нови технологии в креативни и рекреативни индустрии.



Основна тематична област на стратегията е „Мехатроника и чисти технологии“ с висок потенциал за иновационна специализация. Едно от приоритетните направления на тази област са чистите технологии с акцент върху транспорта и енергетиката (съхранение, спестяване и ефективно разпределение на енергия, електрически превозни средства и еко-мобилност, водород-базирани модели и технологии, безотпадни технологии, технологии и методи за включване на отпадъчни продукти и материали от производства в други производства).

Пред България стои и въпросът за пълно прилагане в практиката на изискванията на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г., относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари. Промените и допълненията на „Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)“, поставят нови задължения на Страните по конвенцията за осигуряване на адекватни приемни съоръжения в своите пристанища (нови категории отпадъци).⁸⁸

3.2. Предимства и недостатъци на видовете транспорт

Транспортът генерира ефекти с отрицателно въздействие върху околната среда и хората чрез емисиите на вредни вещества и парникови газове. Тяхното ограничаване е елемент на устойчивото развитие на транспортната система. Най-важните въздействия са свързани с изменението на климата, качеството на въздуха, шума, качеството на водите, качеството на почвите, биологичното разнообразие и използването на земята.

Автомобилен транспорт

Автомобилният транспорт заема първо място по превоз на товари и пътници в транспортна система. Извършва превози предимно на къси разстояния, но е подходящ и за дълги разстояния. Има основна роля за обслужване на международния стокообмен.

Предимства

- притежава много по-голяма маневреност. Автомобилите могат да се приближават непосредствено до складовете и да извършват превози на системата „от врата до врата“. Много често е необходимо допълнение към друг вид транспорт при отвозването на товара до и от пристанищата, автогарите и т.н.т

⁸⁸ ОПТИТ 2014-2020 г.



- сроковете за доставката на товарите са сравнително малки;
- може да извършва превози и при сравнително лоши условия;
- разходите за начално-крайни операции са много по-малки;
- изгоден при превозите на дребно партидните товари на всякакви разстояния;
- организира се най-лесно и при сравнително малки инвестиции;
- бързо и лесно се адаптират към изискванията и условията на превоза.

Недостатъци

- изразходва големи количества течни горива и оказва най-силното вредно въздействие върху околната среда и човешкото здраве между всички видове транспорт;
- химическо и шумово замърсяване, което има негативно въздействие върху околната среда и качеството на живот на населението;
- сравнително ниска производителност на труда, определяща се от малката товароспособност;
- инвестициите за доставката и разходите за ремонт на 1 тон товароспособност при автомобилите са значително по-големи в сравнение с др. видове транспорт;
- по-големи разходи по движението падащи се на 1 т/км. По тази причина използването му при превозите на товари на дълги разстояния често е неприемливо;
- притежава по-малка превозна способност, а следователно и по-ограничени възможности да извършва масови превози;
- голяма консумация на енергия;

Воден транспорт

Водният транспорт има основна роля при обслужването на външно търговския стокообмен. Разположението на трансграничния регион Румъния - България на брега на Черно Море и по Дунава създаде перспективи за развитието на водния транспорт (по река и море). Речният и морски транспорт са много по-евтин начин в сравнение с автомобилния, железопътния и въздушния транспорт, както и разходите за инвестиции са много по-ниски с оглед на развитието на инфраструктурата. При превозите на пътници има ограничено приложение, но се очаква увеличаване на неговия дял в туристическите пътувания, особено при вътрешно-водния транспорт в рамките на ЕС. **Водният транспорт е най-щадящия околната среда: разходите за гориво - 1 тон/км са многократно по-малки от останалите видове транспорт.**

Предимства

- възможност да извършва масови международни превози на товари;



- разходите на гориво падащи се на 1 т/км са много по-малки в сравнение с останалите видове транспорт;
- производителността на труда е много по-голяма;
- капиталните вложения за изграждане на инфраструктурата са значително по-малки;
- инвестициите за доставка и разходите за ремонт на 1 тон са по-малки;
- осигурява сравнително добра редовност и търговска сигурност на превозите;
- морският транспорт осигурява връзка между различни региони по цялото земно кълбо, където не съществува друга възможност за комуникация;

Недостатъци

- химическо замърсяване на водите след произшествия или при извършване на ремонтни дейности по плавателните съдове, при почистване на корабите, нерегламентирано изливане на петролни отпадъци;
- сроковете за доставка на товари са сравнително по-големи от другите видове транспорт тъй като корабите се движат с малка скорост;
- наблюдава се значителна сезонност;
- разходите за начално-крайни операции са много по-големи-неизгоден е за къси разстояния.

Железопътен транспорт

Железопътният транспорт заема важно място в транспортната система. Извършва основната част от товарните превози на къси и дълги разстояния. Като обслужва и международния стокообмен, заема и основно място в пътническата превозна дейност, като извършва и международни превози на пътници

Предимства

- малки горивно-енергийни разходи за извършване на единица превоз. Единствено в жп транспорта за сега е възможно масовото използване на електроенергията като двигателна сила докато в другите видове се използва дефицитните течни горива. Това го прави екологосъобразен.
- енергийна ефективност: енергийният разход на транспортирана единица е 6 пъти по-малка, отколкото на автомобилния транспорт и 3 пъти по-малък от този на водния;
- по-ниско замърсяване на околната среда, като количеството замърсяващи въздуха емисии - само 10% пред другите начини за транспорт;



- По-висока производителност на труда - 3,4 пъти по-висока в сравнение с автомобилния транспорт;
- по-малки, в сравнение с автомобилния транспорт, разход за доставка и ремонт на 1 тон товаро-способност на превозните свойства. Това определя възможността за намаляване на разходите за амортизация на подвижния състав за единица транспортна продукция;
- възможност за извършване на превозните при сравнително малки разходи особено при превозването на товари на средни и дълги разстояния;
- чрез индустриалните жп клонове се осъществява пряка връзка между по-големите предприятия с което се ускорява доставката на товарите;
- ЖТ притежава огромна пропускателна и превозна способност;
- осигурява възможност за извършване на превозите през цялата година и денонощия;
- сравнително висока търговска сигурност на превозите;

Недостатъци

- **източник на шумово замърсяване (шум от движение на влаковете, от локомотивите и от спирачките);**
- голям размер на разходите за начално-крайните операции за един превозен тон товар. В резултат на това разходите за товарните превози при къси те разстояния нарастват значително което прави нерационално използването му;
- по-продължително време за доставка на товарите в сравнение с автомобилния и въздушния транспорт;
- сравнително голям размер на инвестициите за изграждане на жп линии;
- големи интервали в движението на пътническите превозни средства.

Въздушен транспорт

Въздушният транспорт има основна роля за осъществяването на международни превози на пътници на големи разстояния. ВТ се прилага за превоз на ценни товари, бързо развалящи се стоки, поща и други за далечни разстояния. Честотата на полетите и пътничко-вместимостта могат да се определят конкретно в зависимост от измерването на пътничко-потоците в различни преходи.

Предимства

- многократно по-големи скорости на движение;
- превозите се извършват пряко във въздушните пространства. По тази причина въздушния маршрут е значително по-къс;
- организира се много по-бързо при малки инвестиции;
- техниката се развива с много по-бързи темпове;



- висока маневреност при организиране на пътни превози;
- адаптивност към различни видове транспорт, без да се налагат големи модификации на самолетите;

Недостатъци

- многократно по-високи разходи за единица превозна работа особено при товарните превози;
- голяма зависимост от метеорологичните условия;
- предизвиква шумове и вибрации, които са едни от основните компоненти на околната среда;
- допринася за климатичните промени чрез генериране на парникови газове и други вредни емисии.
- голяма консумация на горива от висок клас.

3.3. Фактори на въздействие върху околната среда, живите организми и човека и замърсители (вредни вещества), генерирани от различните видове транспорт

При извършването на товарни и пътнически превози с автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт се отделят различни видове вредни вещества. Съществено значение за замърсяването на околната среда имат:

- Праховите частици (Particulate matter - PM) - те се изпускат директно в атмосферата и могат да доведат до редица заболявания сред населението, дори и до фатални последствия. Те увреждат екосистемите и са основна причина за глобалното затопляне. Преодоляването на този проблем може да бъде постигнато чрез различни подобрения в двигателните уредби на превозните средства и приложението на високоефективни информационни технологии.

- Въглероден диоксид (CO₂) - този вреден газ се отделя в резултат на техническото несъвършенство на двигателните системи на транспортните средства. Той оказва вредно въздействие върху човешкото здраве и влияе пагубно върху биоразнообразието. В този случай са необходими инвестиции за снабдяване на двигателните уредби на превозните средства с катализатори; промяна в конструкцията на транспортните средства, която да позволява оптимална скорост на движение, както и използването на биогорива.

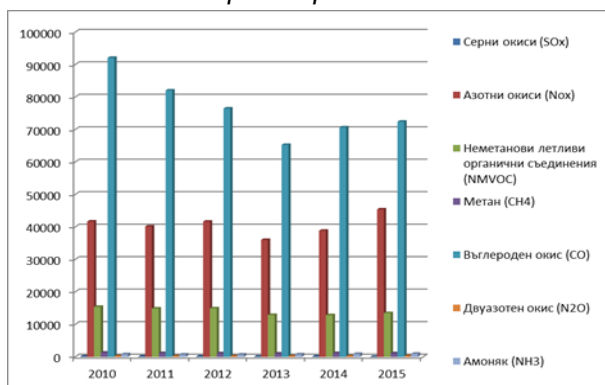
- Неметанови летливи органични съединения (NMVOC) - най-голямо количество от този вид вредни емисии се отделя от автомобилния и вътрешноводния транспорт в резултат на горивните процеси при движението на тези видове превозни средства. Изпускането в атмосферата на подобен тип



замърсители води до сериозни заболявания на сърдечно-съдовата и дихателна системи на човека.

Изследването на количеството на отделените вредни емисии в околната среда при осъществяване на товарни и пътнически превози с автомобилен, железопътен и втранспорт, е от изключителна важност при определяне на възможностите за повишаване на тяхната екологична ефективност. Следователно трябва да се стимулира развитието на този вид транспорт, при който анализираният признак заема най-ниски стойности.

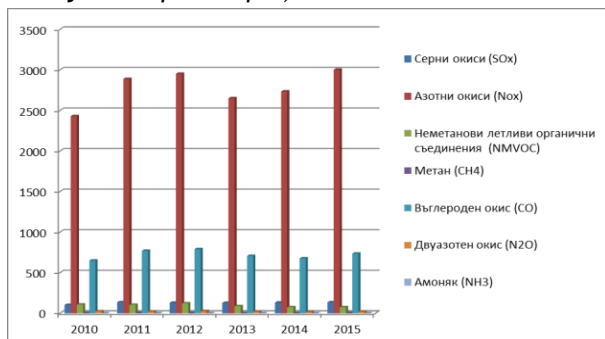
Фигура 109. Количеството на отделяне на вредни емисии в атмосферата от автомобилния транспорт



Видно от фигурата въглеродният окис е основния замърсител, отделян при движението на превозните средства в автомобилния транспорт, като той заема относителен дял от 57% от общото количество на изпускните емисии. До 2013 г. неговото количество непрекъснато намалява, като след тази година се наблюдава нарастване в обема на отделените CO и през 2015 г. е реализиран ръст от 11% спрямо 2013 г.

Азотните окиси са следващия по относителен дял (30%) замърсител, отделян при движението на автомобилите, като наблюдаваната тенденция е на непрекъснато увеличение в тяхното количество след 2013 г. Неметановите летливи органични съединения заемат относителен дял от 10%, като тяхното количество е сравнително постоянно през разглеждания период.

Фигура 110. Количество на отделените вредни емисии в околната среда от друг вид транспорт (железопътен, морски, речен и въздушен транспорт)⁸⁹



На фигурата е представено количеството на изпускните в атмосферата вредни вещества в резултат на извършването на превози с железопътен, речен, морски и въздушен транспорт. Железопътният транспорт заема относителен дял от едва 0,5%, а речния транспорт - 1,3%. Останалата част от отделяните вредни емисии в проценти от общото количество на замърсителите, се разпределя между международни

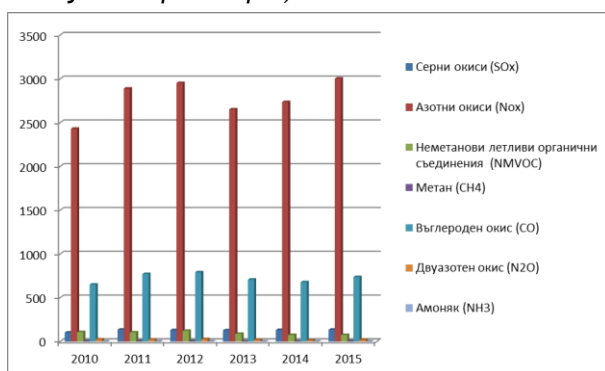
⁸⁹ Източник: Изпълнителна агенция по Околна Среда



морски превози, крайбрежни превози, вътрешни и международни превози с въздушен транспорт.

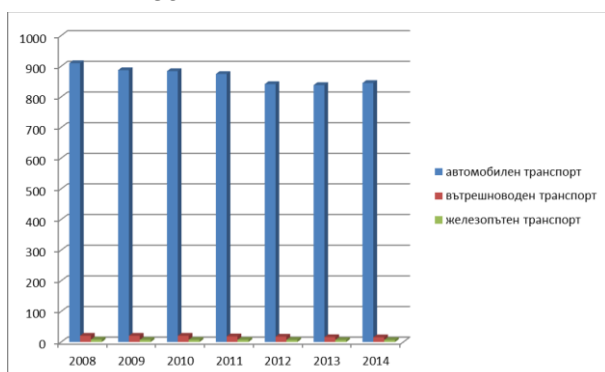
За разлика от автомобилния, при останалите видове транспорт, от замърсителите най-голям относителен дял в общото количество на отделяните вредни вещества, заемат азотните окиси (74%), на следващо място се нарежда въглеродния окис (18%), а на трето място - серните окиси (3,4%).

Фигура 111. Количество на отделените вредни емисии в околната среда от друг вид транспорт (железопътен, морски, речен и въздушен транспорт)⁹⁰



Наблюдава се обща тенденция на увеличение в количеството на отделените вредни емисии от отделните видове транспорт след 2013 г. Например за азотните окиси е отбелязан ръст от 13% през 2015 г., за въглеродния окис - 4,2% и за серните окиси - 5%.

Фигура 112. Количество на отделените парникови газове от автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт в млн. тона CO₂ еквивалент



На фигурата е показано количеството на отделените парникови газове от автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт в млн. тона CO₂ еквивалент. Видно от фигурата по-горе, най-висок относителен дял в обема на излъчените парникови газове има автомобилният транспорт - 97,4%. През разглеждания период стойностите на изследвания показател постепенно намаляват.

Като причина за това може да се изтъкне внедряването на по-съвършени двигателни уредби на автомобилите в съответствие с европейските стандарти за екологичност ЕВРО 5 и ЕВРО 6.

Количеството на излъчваните парникови газове в околната среда от железопътния транспорт е 0,7%, като то непрекъснато намалява и през 2014 г. е отбелязан спад от 17% спрямо 2008 г. Това понижение, може да се обясни с

⁹⁰ Източник: Изпълнителна агенция по Околна Среда



увеличаване на дела на товарните и пътнически превози, за осъществяването на които се използва предимно електрическа тяга (82% от железопътните линии в страната са електрифицирани⁹¹).

Сравнително ниско е количеството на излъчените парникови газове в околната среда от речния транспорт - 1,8%. Стойностите на показателя са многократно по-ниски от тези в автомобилния транспорт - приблизително 48 пъти. Наблюдава се тенденция на намаляване в количеството на парниковите газове, отделени в атмосферата в резултат на превозната работа на речния транспорт, като през 2014 г. е отбелязан спад от 24% спрямо 2008 г. Това се дължи на усъвършенстване на двигателните уредби на корабите, все по-широко приложение на биогоривата и провеждането на мероприятия на национално и европейско равнище за въвеждане на системата от речни информационни услуги.

Лошото управление на хранителните вещества в басейна на река Дунав води до сериозни екологични проблеми, включително влошаване на подземните водни ресурси, реките, езерата и Черно море. Качеството на водата в езерата, високата концентрация на азот и фосфор предполагат тенденция към висока еутрофикация в езерата, намиращи се в трансграничния регион.

Навигацията упражнява голям натиск върху река Дунав, като влияе върху морфологията на речното легло и представлява опасност от инцидентно замърсяване.

Качеството на черноморската вода зависи в голяма степен от качеството на водите на река Дунав, като повечето от замърсителите са донесени от водите на реката Дунав: 99,5% хранителни вещества, 99% N и 91,8% P-PO₄.

Доминиращият поток север - юг на морските течения допринася за разпространение на замърсителите от река Дунав в крайбрежните води на трансграничния регион.

3.4. Влияние на шумовото замърсяване върху околната среда

Представената информация в този раздел се отнася само за българската част на трансграничния регион Румъния - България, поради липса на данни в извършеното проучване в румънската част.

Шум в околната среда е нежелан или вреден външен звук, причинен от човешка дейност, в т.ч. шумът, излъчван от транспортните средства от автомобилния, железопътния, водния и въздушния транспорт. При

⁹¹ Според данни на Национална Компания Железопътна Инфраструктура



продължително излагане на шум е установено че той влияе на почти всички органи и системи на човешкия организъм, и оказва вредното си въздействие.

За ограничаване на вредното въздействие на шума в околната среда е приета Европейска Директива 2002/49/ЕО от 25.06.2002 г. за оценка и управление на шума в околната среда. Основните изисквания на Директива 2002/49/ЕО са въведени в националното ни законодателство чрез Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС), (ДВ бр.74/ 2005 г., в сила от 01.01.2006 г.).

Шумово замърсяване по видове транспорт

Териториите с нормиран шумов режим, в близост до автомобилните и ж.п.транспортни потоци по пътищата са предимно жилищни зони на населени места.

Автомобилен транспорт

Шумовата характеристика на автомобилния транспортен поток (еквивалентно ниво на шума L_{eq} , dBA на стандартизирано разстояние) зависи от параметрите на транспортния поток: интензивност (бр.МПС/ч), структура (% дял на тежкотоварните МПС и автобусите в общия поток), скорост на движение (км/ч) и параметрите на пътното платно (вид настилка, надлъжен наклон).

През територията на България минават пет трансевропейски коридора. Успоредно с неоспоримите ползи от развитието на транспорта е всеизвестно и негативното въздействие от този сектор върху околната среда, вкл. емисии на шум. Транспортните параметри на съществуващите пътища у нас, в повечето случаи не отговарят на натоварванията за съответния клас път, липсват обходни пътища за много от населените места, което вкарва транзитния, вкл. тежкия трафик в тях.

Основните причини за високите шумови емисии от транспортните потоци по пътищата могат да се сведат до:

- Лошо качество и състояние на пътната настилка;
- Увеличаване на интензивността и структурата на транспортните потоци;
- Висока средна възраст на експлоатирания автопарк и несъответствие с повишените екологични изисквания, вкл. акустични;

Състоянието на настилките на РПМ е оценено като: лошо - 35 %, средно - 26 %, добро - 39 %. Увеличава се делът на пътищата II и III клас с лошо състояние на настилка, в сравнение с предишни години. Състоянието на общинската пътна мрежа, по данни на общините, е преобладаващо лошо.

Общото профилно преброяване на транспортните средства по РПМ, провеждано от АПИ на всеки пет години, показва трайно увеличение на



средноденонощната годишна интензивност като прогнозното нарастване на трафика от 2010 г. до 2020 г. е 40 %.

В изпълнение на ангажиментите на РБългария по реализиране на Директива 2002/49/ЕО за оценка и управление на шума в околната среда към настоящия момент са разработени и одобрени стратегическа карта за шум (СКШ) и План за действие към нея, за основните пътни участъци от РПМ с трафик над 6 милиона МПС годишно. През 2012 г. е изготвена и СКШ за основните пътни участъци с трафик над 3 милиона МПС годишно, с План за действие. Данните от измерванията на шумовите нива през 2014 г. показват, че регламентираните допустими шумови нива са превишени в 72 % от контролните пунктове в страната. Относителният дял на пунктовете с превишени нива не е променен сравнение с 2013 година, през която са били 72,73 %. В плановете за действие са залегнали комплекси от конкретни мерки за ограничаване на шумовото въздействие, които следва да се изпълняват от съответните инстанции. Приетите Планове за действие трябва да се актуализират на всеки пет години.

Съществуващите у нас пътни трасета от Републиканската и Общинската пътни мрежи обикновено преминават покрай или през населени места, което създава условия за акустичен дискомфорт на териториите около тях. Новопроектираните варианти за трасета на бъдещите скоростни пътища с интензивно натоварване са достатъчно отдалечени от зони с нормиран шумов режим. Съществуват участъци от тях, където в зависимост от конкретните теренни условия (релеф, геология, води, защитени зони и други) това не е възможно и за намаляване и ограничаване разпространението на шума от транспортните потоци се прилагат специално проектирани и изградени шумозащитни съоръжения (най-често екрани-стени).

Понастоящем само за новоизградени и/или подлежащи на реконструкция и рехабилитация пътни участъци от РПМ, в рамките на ДОВОС се предвиждат за реализиране шумозащитни мерки, в близост до обекти на въздействие. До настоящия момент са изградени шумозащитни екрани (ШЗЕ) на участъци от: АМ „Хемус“ и други. С изготвени и съгласувани проекти, или в процес на проектиране са ШЗЕ на участъци от: път I 1 Мездра - Ботевград и други.

При съществуващи пътни участъци, в които не са извършвани мероприятия за подобряване на експлоатационните им качества, не може да се говори за намаляване на шумовите емисии от транспортните потоци. За тях следва да се приложат подходящи мерки, които да намалят въздействието на фактор шум върху обекти с нормиран шумов режим, разположени в близост до пътните участъци.



За ограничаване на шумовото въздействие върху зони с нормиран шумов режим, продължава процесът на изнасяне на транзитния транспорт от населени места чрез проектиране и изграждане на обходни пътища. В ОУП на редица общини (Шабла, Балчик и други) се предвиждат обходни пътища за общинските центрове в тях.

Воден транспорт

При водния транспорт основното шумово замърсяване е свързано с дейностите на пристанищата и те създават проблеми когато са в рамките на урбанизираните територии. В българската част на трансграничния регион примери за това са пристанищата във Видин, Русе, Тутракан, Никопол и др. По данни на годишния доклад на ИАОС, шумовото замърсяване от водния транспорт е нормативните параметри.

Железопътен транспорт

Шумовата характеристика на ж.п. транспортен поток (еквивалентно ниво на шума L_{eq} , dBA на стандартизирано разстояние) зависи от параметрите на потока: интензивност (брой влакови композиции от една категория за час), средна дължина на влаковете композиции от една категория, вид на спирачките, скорост на движение (км/ч), вид на горното строене.

В сравнение с автомобилния транспорт, по отношение на шумово въздействие, по-малко е железопътният транспорт, тъй като то се появява само при преминаване на отделни влакови композиции. Остарелите ж.п. състави и трасета не позволяват придвижване с висока скорост, което ограничава ефективното масово използване на ж.п. транспорт.

Понастоящем, НКЖИ реализира проекти за модернизиране и реконструкция на ж.п. трасета и обслужващите ги обекти - ж.п. линии: Карнобат - Синдел и други. Само за подлежащи на реконструкция модернизация участъци от националната ж.п. мрежа, в близост до обекти на въздействие, в рамките на ДОВОС се предвиждат и реализират шумозащитни мерки (основно екрани-стени). При прилагане на предвидените шумозащитни средства, въздействието на шума върху близките жилищни зони се ограничава до регламентираните гранични стойности.

Въздушен транспорт

В рамките на трансграничния регион българската част на трансграничния регион Румъния - България няма идентифицирани зони на натоварване от авиационен шум. Това се дължи на все още слабия трафик на въздушния транспорт, какъвто има в Горна Оряховица и предстои развитието на летище Русе.



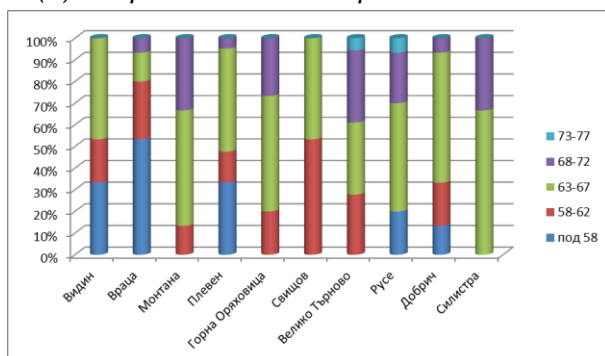
Шумово замърсяване в градове, с налична инфраструктура за интермодални връзки

Почти 90% от въздействията върху здравето, свързани със шума, се дължат на шума от движението по пътищата. Най-мощният източник се оказват превозните средства, който представлява 80% от общия фонов шум. Трафикът по високоскоростните магистрали на големите градове в пиковите часове, по наши данни, достига 2000 - 3000 превозни средства на час. През 2015 г., в рамките на националната система за мониторинг на шум, РЗИ са провели измервания на градския шум в общо 727 пункта.

В българската част на трансграничния регион са контролирани шумовите нива в околната среда във всички областни градове и в общините: Горна Оряховица и Свищов от област Велико Търново.

Тревожен е фактът, че над 1/3 от общият брой пунктове с наднормени стойности (37 %) са на територии подлежащи на усилена шумозащита: жилищни зони, територии за обществен и индивидуален отдих, в близост до лечебни заведения и санаториуми, както и тихи зони, извън урбанизираните територии.

Фигура 113. Регистрирани шумови нива в dB(A) по градовете в България за 2015 г.⁹²



В по-големите градове Русе и Плевен са разработени ефективни програми за намаляване на шума, които общините изпълняват ежегодно. В планове за действие на изброените градове са предвидени мерки за защитата от увеличаването на шума също и на тихите градски зони.

Като пример за проблемите, свързани със шумовото натоварване е даден град Русе, при който е регистрирано най-високото шумово натоварване в българската част на трансграничния регион Румъния-България.

ГРАД РУСЕ

Основните източници на шум в околната среда на територията на град Русе са автомобилния и железопътния транспорт и промишлеността.

⁹² Източник: НСИ



Фигура 114. Акустична визуализационна извадка - L24 в град Русе⁹³



През урбанизираната територия на град Русе преминават участъци от основните национални и международни автомобилни и железопътни трасета. Основните причини за регистрираните високи шумови нива са свързани с превишаване на граничните стойности на даден показател за шум: основно - автомобилният трафик и частично - железопътният трафик.

Източник „Пътен трафик“

- висока интензивност на пътния трафик;
- движение в режим на тръгване и спиране и неспазване на ограниченията на скорост (особено по най-ошумените трасета - основни булеварди и отсечки на агломерация Русе);
- липса на нормативно подсикурена база за въвеждане на европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за превозните средства, движещи се в агломерация Русе;
- пътните настилки с ниски показатели по отношение на предаване на шума, наличие на некачествени пътни настилки, липса на бариери и активни противошумови мерки за зоните с предполагаеми приоритетна шумова защита;
- пътната мрежа е с претоварено движение в резултат на нарастване на моторизацията за последните години. Задръстванията са голям проблем на Русе, а оттам и нарастване на шумовото замърсяване в резултат на движение в режим на постоянно тръгване и спиране.

Източник „жп трафик“

- релсовите трасета и жп мотриси с ниски показатели по отношение на предаване и генериране на шум;
- липса на нормативно подсикурена база за въвеждане на европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за влаковете, движещи се в агломерация Русе;
- жп трафикът поражда локално ниво на шум в зоните покрай които преминава жп линията.

Нивата на железопътния трафик са със стойности под границата на пределно допустимите. Въпреки това, с оглед на факта, че жп трасетата

⁹³ План за действие към стратегическа карта на шума в околната среда на агломерация Русе,



минават и през зони с комбинирано акустично натоварване е налице повишено възприятие за шумност (с паралелно въздействие от автомобилен трафик), което при едно евентуално бъдещо железопътно инфраструктурно развитие следва да се взема предвид на етап „Предпроектно инвестиционно обследване“ и етап „Проектиране“.

За намаляване на шумовото замърсяване са необходими значителни усилия, изискващи актуална политика относно шума, съответстваща на съвременното научно познание, както и подобрения в градското проектиране и мерките за намаляване на шума при източника (EU, 2013). Европейската агенция за околна среда счита, че за справяне с предизвикателствата свързани с шума е важно допълнителното укрепване на възможностите за подобряване на обществената осведоменост и ангажираността на гражданите.

Препоръки за намаляване на шумово замърсяване в градове, с налична инфраструктура за интермодални връзки

Съществуващите автомобилни и ж.п. трасета обикновено преминават през, или покрай населени места, което създава условия за акустичен дискомфорт на териториите около тях. Засегнатите територии са предимно жилищни, но има и други обекти с нормиран шумов режим (зони за отдих, терени за учебна, или лечебна дейност), с по - строги изисквания по отношение на акустичната среда. За прилежащите до пътните трасета терени има превишаване на граничните стойности за шум. То е значително при интензивно транспортно натоварване. За тези територии се очаква значително шумово въздействие и по време на строителните работи, при извършване на рехабилитация и реконструкция на пътните трасета. При очаквано наднормено шумово въздействие, е необходимо предвиждане на мерки за шумозащита (организационни, или строително- акустични), отразени в съответните Доклади за ОВОС. По време на експлоатация, с подобряване на експлоатационните качества на автомобилните пътни участъци, може да се очаква известно намаляване на шумовите емисии от транспортните потоци.

Новопроектираните автомобилни и ж.п. трасета обикновено са достатъчно отдалечени от зони с нормиран шумов режим. В отделни участъци, обаче, в зависимост от конкретните теренни условия, това не винаги е възможно и трасетата се доближават до такива територии и зони. Съществуващият шумов фон, откъм новите пътни трасета, обикновено е много нисък, без съществени източници на шум в околната среда. Появата на нови източници на шум, както по време на строителство, така и по време на експлоатация на пътните участъци, ще промени (влоши) акустичната среда и, при очаквано наднормено шумово въздействие, е необходимо предвиждане на мерки за шумозащита, отразени в Докладите за ОВОС.



3.5. Потребление на различни ресурси от видовете транспорт, замърсяващи околната среда (горива, смазочни материали и др.)

Представената информация в този раздел се отнася само за българската част на трансграничния регион Румъния - България, поради липса на данни в извършеното проучване в румънската част.

Потреблението на горива и енергия в транспорта, изчислено като хиляди тона нефтен еквивалент (хил. т н.е., 1000 toe) представя енергийното потребление на транспорта и е основен индикатор за въздействие на транспорта върху околната среда.

Фигура 115. Крайно енергийно потребление общо* и по видове транспорт** в периода 2000 - 2015 г. (1000 toe)⁹⁴



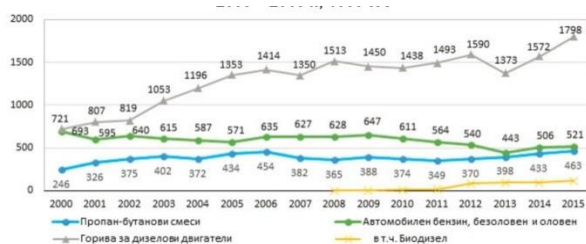
В периода 2000 - 2015 г. като цяло потреблението на енергия в транспорта непрекъснато нараства, с временен спад през 2007 г., поради повишаване на акциза в цената на петролни продукти. През 2015 г. делът на транспорта в крайното енергийно потребление на страната е 34,7%.

* общото крайно потребление в транспорта включва освен нефтените горива и електроенергията за БДЖ/градски транспорт и природния газ за автомобилите

** с изключение на морския и тръбопроводния транспорт

Развитието на автомобилния транспорт в периода 2000 - 2015 г. е свързано с нарастващо потребление на безоловен бензин, дизелово гориво и сравнително постоянно потребление на енергия от пропан-бутанови смеси. През 2007 г. се наблюдава временен спад в потреблението на всички горива от автомобилния транспорт, като това се отнася най-много за дизеловите горива поради значителното повишение на цените на горивата.

Фигура 116. Потребление на горива от автомобилния транспорт, в периода 2000 - 2015 г., 1000 toe



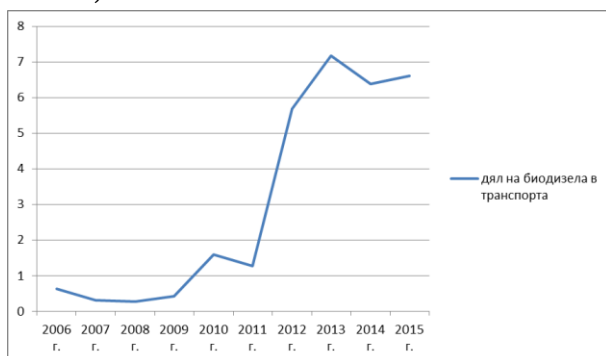
В потреблението на горивата, основен е приносът на автомобилния транспорт, който през 2015 г. потребява 93% от общо употребеното количество горива в сектора.

⁹⁴ Източник: НСИ



По данни на НСИ употребата на дизелови горива общо от транспорта нараства от 759 хиляди тона нефтен еквивалент през 2000 г. до 1 814 хиляди тона нефтен еквивалент през 2015 г. - над 2 пъти. Употребата на бензини за периода запазва нива около 589 хиляди тона нефтен еквивалент средногодишно (употребата на оловен бензин е преустановена от 2004 г.), а употребата на горива за реактивни двигатели е почти удвоена (спрямо 2000 г.), като през 2015 г. достига 189 хиляди тона нефтен еквивалент. През 2015 г. количеството на потребените за транспорт пропан-бутанови смеси е 463 хиляди тона нефтен еквивалент и в сравнение с 2000 г. нараства приблизително 1,9 пъти. През 2015 г. употребата на природен газ в транспорта възлиза на 92 хиляди тона нефтен еквивалент.

Фигура 117. Дял на биодизела в общото потребление на дизелови горива в автомобилния транспорт за периода 2006 - 2015 г., %



През 2015 г. потреблението на биогорива (биодизел и биоетанол) в автомобилния транспорт чувствително нараства в сравнение с 2011 г. и възлиза на 147 хиляди тона нефтен еквивалент. През същата година са потребени 114 хиляди тона нефтен еквивалент биодизел. През 2011 г. са потребени 17 хиляди тона нефтен еквивалент биодизел. За периода 2011 - 2015 г. потреблението на биодизел нараства 6,7 пъти.

През 2013 г. за първи път е отчетено потребление на биоетанол, което възлиза на 8 хиляди тона нефтен еквивалент. През 2015 г. са потребени 33 хиляди тона нефтен еквивалент биоетанол като нарастването е двойно спрямо предходната година.

Делът на биодизела в общото потребление на дизелови горива в автомобилния транспорт през 2015 г. възлиза на 6,61%.

С влизането в сила в началото на 2013 г. на Наредбата за критериите за устойчивост на биогоривата и течните горива от биомаса, потреблението на енергия от възобновяеми източници в сектор „Транспорт“ през 2013 г. и 2014 г. се увеличава значително. През 2014 г. и 2015 г. потребените количества биогорива в сектор „Транспорт“, отговарящи на критериите за устойчивост, са съответно 111 хиляди тона нефтен еквивалент и 147 хиляди тона нефтен еквивалент, от които за 2014 г.: биодизел - 96 хиляди тона нефтен еквивалент и биоетанол - 15 хиляди тона нефтен еквивалент, а за 2015 г.: биодизел - 114



хиляди тона нефтен еквивалент и биоетанол - 33 хиляди тона нефтен еквивалент.

3.6. Влияние върху защитените зони

Румъния

Голямото биоразнообразие в граничната зона предполага съществуването на многобройни използваеми ресурси, по-специално орна земя и пасища, гори, минерални ресурси и вода.

Относително ниското ниво на развитие на зоната е съхранило околната среда в относително добри условия, макар че е са регистрирани инциденти, свързани със замърсяване на въздуха, почвата и водата.

Най-голямото предизвикателство за развитие на трансграничния регион Румъния - България е достигане на разумен баланс между социално - икономическото развитие, консервацията на ценното природно и културно наследство и постигане на изискванията на ЕС в областта на околната среда.

Управлението на природните ресурси, биоразнообразието и опазването на природата представляват приоритетни оси в рамките на националните политики на България и Румъния. Двете страни имат релевантната законова рамка. В трансграничния регион съществуват многобройни природни паркове и природни паметници, някои от тях включени в списъка на световното наследство на ЮНЕСКО. Освен тях са идентифицирани малки зони от 1 до 50 хектара; зони на специфични природни явления, като каскади, пещери, редки хабитати със изчезващи видове, които подлежат на закрила.

Средната възраст на горите от трансграничната зона е на възраст над 50 години, като преобладават широколистните дървета - 68%. Гората съхранява изчезващите растения и животни. Макар че гората намалява заради сушата, замърсяването на въздуха и обезлесяването, процентът на болните дървета може да се сравни с този в други страни.

По съществуващата мрежа от защитени зони, която ще включва голяма част от мрежата Натура 2000, липсва инфраструктурата, необходима за ефективно управление.

В настоящия момент, поради икономическия натиск и липсата на управление на ресурсите, защитените зони са подложени на силен натиск, поради нелегалната експлоатация, неконтролирания туризъм, развитието на строителството и браконьерството, което води до невъзвратими загуби на биоразнообразието в трансграничния регион.

Нарастването на населението на Черноморското крайбрежие, заедно с нарастващата намеса в крайбрежната зона, доведе до увеличаване ерозията на



брега. Вятърът и вълните са основните причини за ерозия на Черноморското крайбрежие - район, който почти няма прилив.

Установено е, че за повече от 30 години 61,700 м плажове (44,3%) ще бъдат ерозирали, което означава средна скорост от 0,385 м / год. Установено е, че бреговата линия е изправена пред разширена ерозия при 60-80% от дължината. Бреговата линия е навлязла на 180-300 метра, докато в някои участъци е достигала 400 метра. В тези участъци, където крайбрежната ширина е по-малка, по време на големите бури морето почти изцяло покрива брега, което води до проникването на морски води в крайбрежните езера. По този начин се засяга специфичната екосистема на тези езера.

Сред най-често срещаните проблеми в трансграничния район са свлачищата във високите части на тераси и хълмове, както и загубата на икономическата стойност на земята. Процесът на ерозия, който засяга плажовете в граничния район, наскоро се увеличи интензивно и като последица от глобалното изменение на климата, което води до увеличаване на морското равнище. Хидротехническата работа, извършена в миналото на река Дунав и нейните основни притоци, също води до ерозия на брега на Черно море, което води до непрекъснато намаляване на количеството пясък, донесен от водата в морето. Еволюцията на морето вече е довела до пълна ерозия на няколко плажа.

Крайбрежните зони са от стратегическо значение за Европейския съюз, а също и за страните партньори в програмата. Тези райони са източник на многобройни суровини, а също и основната дестинация за летни почивки в двете страни. Тяхната продължителна експлоатация ги направи уязвими, както и в останалата част на Европа, което доведе до приемането от Европейския съюз на препоръка до държавите-членки относно прилагането на интегрирано управление на крайбрежните зони.

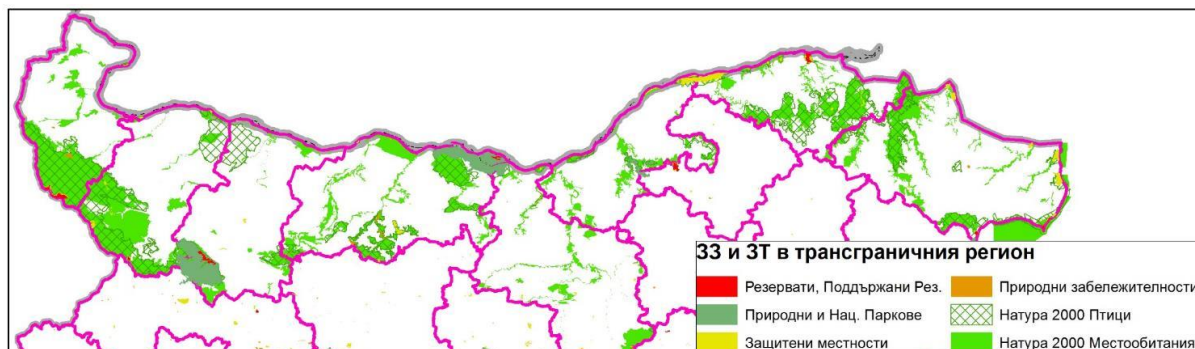
България

Защитените зони са територии, предназначени за опазване или възстановяване на благоприятното състояние на включените в тях природни местообитания, както и на видовете в техния естествен район на разпространение.

В българската част на трансграничния регион има 4 природни парка (55 700 ха): Природен парк „Врачански Балкан“ (смятан за втори по големина в България); Природен парк „Персина“, Природен парк „Русенски Лом“ (обект на ЮНЕСКО) и Природен парк „Златни пясъци“. За тези паркове беше анализирана и информацията от плановете за управление.



Схема 65. Карта на защитените природни обекти в българската част на трансграничния район



На територията на българската част на трансграничния район са установени следните обекти с различни категории на защита:

- 4 (четири) Природни парка, обявени съгласно чл.29 от 33Т;
- 7 (седем) Резервата, обявени съгласно чл.16 от 33Т;
- 6 (шест) Поддържани резервата, обявени съгласно чл.26 от 33Т;
- 122 (сто двадесет и две) Защитени местности, обявени съгласно 33 от 33Т;
- 62 (шестдесет и две) Природни забележителности, обявени съгласно чл.23 от 33Т;
- 83 (осемдесет и три) защитени зони за опазване на типовете природни местообитания и местообитания на видове по Директива 92/43/ЕИО, в съответствие с чл.6, ал.1 и 2 на ЗБР;
- 39 (тридесет и девет) защитени зони за опазване на местообитания на видове птици по Директива 2009/147/ЕО, в съответствие с чл.6, ал.3 на ЗБР.

Опазването на видовете и местообитанията в законодателството на Европейския съюз се определя от два основни законодателни акта - Директивата за местообитанията (92/43/ЕИО) и Директивата за птиците (2009/147/ЕИО). В българското законодателство двете директиви са транспонирани в Закона за биологичното разнообразие (2002) и изграждането на националната мрежа от Защитени зони на Натура 2000.

Пътищата, в по-малка степен жп линиите, оказват (в различна степен, в зависимост от вида) бариерен ефект за животинския свят. Това може да се дължи на невъзможност на индивиди от някои видове да преодолеят трасето и/или съпътстващите го съоръжения, или висока смъртност на тези индивиди, които го пресичат, или „нежелание“, породено от безпокойство. Резултатите са невъзможност за или затруднена миграция, и/или фрагментация на популациите на засегнатите видове.



Специално внимание трябва да бъде обърнато при изпълнение на нови инфраструктурни проекти, при които да бъде определена максимално благоприятна алтернатива за преодоляване на проблемите, което става чрез процедурата по ОВОС, ЕО и Оценка за съвместимост.

3.7. Мерки за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда

Разнообразието на околната среда в трансграничния регион Румъния - България е сравнително добро, но е уязвимо от замърсяването както от човешката дейност, така и от природните бедствия. Водните пътища в региона са подложени на основните екологични заплахи: наводнения, обезлесяване, замърсяване на въздуха и др.

Голямото разнообразие и богатството на екосистемата в района на програмата създава възможности за бъдещо развитие. Сътрудничеството между институционалните структури в трансграничния регион (напр. Агенции за опазване на околната среда, администрации на природните паркове и др.), може да допринесе за подобряване на екологичното състояние чрез разработване на съвместни планове за опазване на биологичното разнообразие с цел дългосрочното развитие на региона. Преодоляването на екологичните проблеми е сред най-важните приоритети за развитие на туризма в региона.

Наводненията в Румъния и България през последните години разкриха слабости на националните и местните администрации във връзка с дейностите им по управление на риска от наводнения. Независимо от предприетите национални мерки и разработените досега проекти, все още са необходими инвестиции за защита на населените места в трансграничния регион, които са изправени пред риска от наводнения. Сътрудничество на съществуващите институционални органи с цел хармонизиране на дейностите в областта на предотвратяването и ограничаването на риска от наводнения, продължаване на дейностите по предотвратяване на наводнения, създаване и/или хармонизиране на системата за прогнозиране на наводнения и създаване на обща аварийна система за неочаквана реакция/бърза намеса (напр. наводнения, пожар, транспортни произшествия и др.) ще характеризират главно бъдещите дейности. Може би най-важната роля, която екологичното качество на граничния район ще играе през следващото десетилетие е да оформи образа на региона като място за живот, работа и туризъм.

Таблица 79. Препоръчителни мерки за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда



Цели	Мерки
Намаляване на вредните емисии от транспорта	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
Намаляване на шумовото замърсяване	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете
	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете

3.8.Констатации и препоръки за преодоляване, предотвратяване и ограничаване на вредните и негативни въздействия върху околната среда

ЕС се стреми да отклони движението от пътищата към по-благоприятни за околната среда видове транспорт, в т.ч. транспорт по вътрешните водни пътища и железопътен транспорт, заради потенциалните ползи от гледна точка на икономиите на средства, намаляването на замърсяването и подобряването на транспортната сигурност.

Дунавският регион е голям хидрологичен басейн и екологичен коридор, изискващ регионален подход към опазването на природата и управлението на водите. Замърсяването не отчита националните граници. Необходимо е устойчиво управление на водите с общо усилие за намаляване на замърсяването, причинено от органични вещества, хранителни вещества и опасни вещества.

Фрагментацията на екосистемите, интензификацията на използването на земята и разширяването на градовете също са сериозен натиск. Основните въпроси, засягащи екосистемата на река Дунав, могат да бъдат класифицирани както следва:

- излишните хранителни вещества (особено азот и фосфор);
- следи от органични вещества, получени в резултат на необработени или слабо третирани отпадъчни води, промени в теченията на реките (хидроморфологични промени) и тяхното въздействие върху транспортирането на утайките;



- замърсяване с опасни вещества (включително тежки метали, нефт и микробиологични токсини);
- аварийно замърсяване от замърсени места или места за депониране на отпадъци, както и от кораби.

Необходимо е да се вземе предвид екологичното въздействие на транспортните връзки, на туристическите съоръжения или на нови съоръжения за производство на енергия. Твърде често се случват големи наводнения, суши и промишлени замърсявания. Жителите на региона трябва да бъдат защитени от катастрофални събития - като наводнения и промишлени аварии със значително отрицателно въздействие на транснационална основа - чрез съвместно прилагане на мерки за предотвратяване и управление на бедствия. В същото време се наблюдават и процесите свързани със засушаване на региона в резултат на климатичните промени.

Изолираните действия само отлагат решаването на проблема. Необходима е ефективна превенция, обучение и висока степен на сътрудничество и обмен на информация.

Загубата на природни местообитания оказва натиск върху фауната и флората, което оказва влияние върху качеството на околната среда като цяло.

Таблица 80. Екологични проблеми и възможности за преодоляването им

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми	Развитие на проблема
Изменение на климата	Парников ефект, свързан с промяна на климата в страната; Емисии на значителни количества парникови газове от транспорта	Увеличаването на емисии на парникови газове е следствие от неблагоприятната структурата на енергийно потребление по видове транспорт. Най-голям замърсител е автомобилният транспорт. За преодоляване на проблема е необходимо да се предприемат мерки, свързани с намаляване на емисиите на вредни вещества (вкл. и парникови газове) от пътния транспорт: подобряването на автомобилния парк и качеството на пътните настилки, разширяването и модернизирването на железопътния транспорт, насърчаването на алтернативни горива, както и на самата организация на движението.
Атмосферен въздух	Влошено състояние на качеството на атмосферния въздух (КАВ) в обхвата на населени места	Причината за влошеното състояние на качеството на атмосферния въздух е непрекъснатото увеличаване на количеството на емитираните замърсители и замърсяване в определени зони около пътните отсечки в населени места. Освен замърсяването, около пътните трасета (вследствие на



		непрекъснато увеличаващия се трафик) се очаква и положителен ефект, поради планирани инвестиции за поемането и извеждането на автомобилното движение извън населените места и транспортните възли (които по правило са с влошено КАВ), разсредоточаване на трафика, премахване на тесните места, подобряване състоянието на пътищата, както и увеличаването дела на железопътния транспорт в страната.
Почви	Деградация на почви; Ерозивни процеси; Запрашване и замърсяване с вредни вещества, емитирани от транспорта в прилежащите му терени; Аварии с разливи на нефтопродукти	При продължаващо темпо на натоварване на трафика и на остарелите и неизправни транспортни средства ще продължи деградацията и унищожаването на почвения профил. Намаляването на отрицателното въздействие е възможно чрез: подобряването на транспортната инфраструктура, обновяването на транспортния парк, засиленото поддържане на транспортната инфраструктура и изпълнение на навременна рекултивация.
Биологично разнообразие, Защитени зони, Защитени територии	Пътищата, в по-малка степен жп линиите, оказват (в различна степен, в зависимост от вида) бариерен ефект за животинския свят. Това може да се дължи на невъзможност на индивиди от някои видове да преодолеят трасето и/или съпътстващите го съоръжения, или висока смъртност на тези индивиди, които го пресичат, или „нежелание“, породено от безпокойство. Резултатите са невъзможност за или затруднена миграция, и/или фрагментация на популациите на засегнатите видове.	Специално внимание трябва да бъде обърнато при изпълнение на нови инфраструктурни проекти, при които да бъде определена максимално благоприятна алтернатива за преодоляване на проблемите, което става чрез процедурата по ОВОС, ЕО и Оценка за съвместимост.
Отпадъци	Отпадъците към момента не са екологичен проблем за транспорта. В същото време те са фактор, който има потенциал да се	При липса на модернизация и обновяване на съществуващата транспортна инфраструктура, има реална опасност от увеличаване на рисковите фактори, вкл. аварии, което да доведе до генериране на



	превърне в проблем.	допълнителни количества отпадъци - от разрушения, ИУМПС, ИУГ. Амортизираната жп мрежа и остарелият подвижен състав водят до риск от аварии и инциденти, при които се генерират не само отпадъци от разрушаването на съоръженията, вкл. и подвижния състав, но и има реален риск от разливи на опасни вещества с непредвидими последици върху околната среда и здравето на хората. Остарелите или недостатъчни приемни съоръжения за пристанища са потенциален риск за морските и речни води, пристанищните съоръжения и хората, работещи в тях или близо да тях. Възможностите за преодоляване отрицателното въздействие върху околната среда са и ограничаване на количествата новогенерирани отпадъци от транспорта са: подобряването на инфраструктура и нейното управление, подновяването на подвижния състав, обновяването на автомобилния парк и увеличаването на финансирането за поддържане на транспортната инфраструктура. Предприемането на адекватни мерки при управлението на отпадъците, ще окаже дългосрочно благоприятно въздействие за ограничаване на генерираните отпадъци, вкл. намаляване риска от инциденти и последиците от това за околната среда и човешкото здраве.
Вредни физични фактори	Превишаване на граничните стойности за шум, за различни територии с нормиран шумов режим, разположени в близост до съществуващите автомобилни и ж.п. трасета	Превишаването на граничните стойности за шум, за различните територии с нормиран шумов режим са резултат от интензивния транспортен трафик по съществуващите пътни трасета. За прилежащите до автомобилни и ж.п. трасета територии се очаква значително шумово въздействие при изпълнение на различните строителните работи. При очаквано наднормено шумово въздействие по време на експлоатация, е необходимо предвиждане на мерки за шумозащита. С подобряване на експлоатационните качества на автомобилните пътни участъци, се очаква намаляване на шумовите емисии от транспортните потоци. Появата на нови източници на шум, както по време на строителство, така и по време на



		експлоатация на пътните участъци по нови трасета, ще промени (влоши) акустичната среда около тях и при очаквано наднормено шумово въздействие, е необходимо предвиждане на мерки за шумозащита.
Материални активи	Лошо физическо състояние на активите в железопътния транспорт (в т.ч. инфраструктура и подвижен състав); За автомобилния транспорт проблемите са най-значими и произтичат от лошото състояние на пътища и съоръжения, но и от високото енергийно потребление на този вид транспорт; За морския и вътрешноводен транспорт проблем се явяват морално и физически остарелият транспортен парк и претоварна техника в пристанищата и терминалите; За въздушния транспорт проблем са остарелите съоръжения.	Възможността за разрешаване на проблема, чрез обновяване на материалната база. Развитието на интермодалния транспорт и съоръжения ще има положително въздействие, предвид комбинирането на различни видове транспорт, намаляване на времето за транспортиране, съответно ограничаване на продължителността на въздействието върху околната среда, свързано с транспортирането.
Население и човешко здраве	Съществуващите екологични проблеми, имащи отношение към транспорта, са замърсяването на атмосферния въздух, водите (от водния транспорт) и основно шумът, което резонира пряко или косвено с човешкото здраве.	Основните мерки, касаещи човешкото здраве, са свързани с намаляване на вредните вещества в атмосферния въздух, повишаване на безопасността на транспорта, както и намаляване на шумовото замърсяване от транспорта. Необходимо е да се предприеме: използване главно обходни пътища, тунели, шумозащитни екрани от различен тип, подмяна на настилната, осъвременяване на транспортните средства, интелигентни транспортни системи, които ще ограничат негативните въздействия върху човешкото здраве.
Опасни вещества и риск от инциденти и аварии	По отношение на превоза на опасни товари от значение е състоянието на транспортната инфраструктура - лошото и състояние предполага голяма вероятност от транспортни произшествия,	Към момента има риск за пътуващите по съществуващите пътища при евентуална голяма авария, в случай че безопасните разстояния не са съобразени. Възможността е: подобряване на състоянието на пътищата и намаляване на риска от транспортни съоръжения. При новите транспортни проекти е необходимо



	<p>в т.ч. с опасни вещества. По отношение на риска от големи аварии е възможно съществуващите големи пътища да не са съобразени с безопасните разстояния до предприятия с нисък или висок рисков потенциал.</p>	<p>съобразяване на безопасните разстояния до предприятия с нисък/висок рисков потенциал, което при спазване, няма да доведе до нови екологични проблеми по отношение на този аспект.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



РАЗДЕЛ IV. АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

Една от целите на Бялата книга на транспорта, която си поставя ЕС е „Да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г. В съответствие с тази цел, ЕС се стреми да намали наполовина жертвите на пътни произшествия до 2020 г. ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт.“

Автомобилният транспорт, предназначен за превод за пътници и товари е с висока степен на обществена опасност. Предизвиканите пътнотранспортни произшествия често пъти са с голям брой загинали и ранени.

Катастрофите по пътищата водят до огромни социални и икономически загуби за обществото. Пътнотранспортните инциденти все повече се превръщат в сериозен проблем на българското здравеопазване, тъй като оказват пряко влияние върху смъртността и заболяемостта на населението.

Катастрофите по пътищата водят до огромни социални и икономически загуби за обществото. Пътнотранспортните инциденти все повече се превръщат в сериозен проблем на българското здравеопазване, тъй като оказват пряко влияние върху смъртността и заболяемостта на населението. Голяма част от ранените при пътнотранспортните произшествия остават с трайни увреждания за цял живот.

В резултат на пътнотранспортните произшествия националните икономики всяка година търпят загуби в размер над 2% от brutния вътрешен продукт.

През 2012 година в рамките на Европейския съюз са отчетени загуби от ПТП в размер на 250 млрд. евро. През 2015 г. загубите от ПТП в световен аспект са отчетени загуби от 1 250 милиарда долара. През 2015г. са изплатени застраховки по „Гражданска отговорност“ и „Каско“ за събития, свързани с мотроните превозни средства в размер на 694.5 млн. лева без разходите по тяхното изплащане. Като се разделят изплатените застраховки на броя на убитите за 2015 г., се вижда, че за един убит се правят разходи в размер на 980 х. лева, което определено е част от действителните разходи. А това са еднократни плащания. Разходите свързани с трайната инвалидизация, на хората и последващите проблеми за семействата остават скрити. Установено е че единица инвестиция за безопасност се възвръща от 6 до 10 пъти.



4.1. Съществуващо състояние и причини за възникване на аварийни ситуации по видове транспорт

Република Румъния

Предвид сложността на транспортните системи, непрекъснатото движение на транспортните средства, необходимостта от тяхната експлоатация при всякакви атмосферни условия (мъгла, ниски температури, снежно изобилие за наземния сухопътен транспорт), вероятността от възникване на нежелани събития е много по-висока, отколкото в други сфери на икономическия живот. Последствията от тези събития могат да бъдат особено сериозни: загуба на живот, загуба на средства и стоки, унищожаване или увреждане на някои съоръжения и оборудване в ключови точки (мостове, тунели, достъп до пристанища).

Безопасността по пътищата е сложна система, която изисква оптимално сътрудничество и координация между страните, свързани с осигуряването на безопасни условия за всички участници в пътното движение. В рамките на тази система задачите на всеки компонент трябва да бъдат ясно дефинирани и регулирани така, че цялата система да функционира правилно.

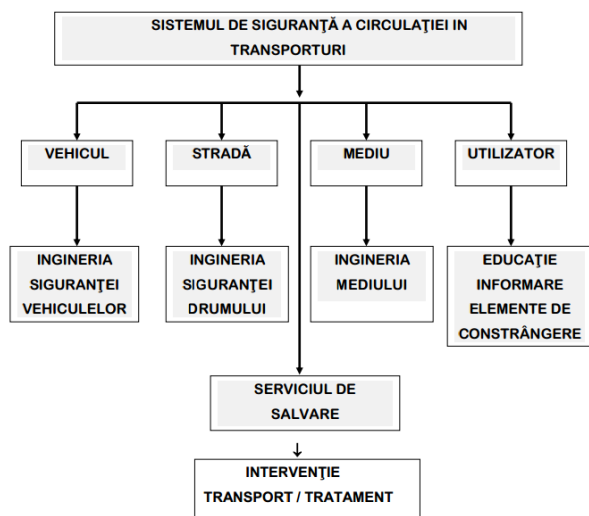
Развитието на пътната мрежа за постигане на увеличение на капацитета на трафика е скъпо и трайно. Поради това възниква необходимост да се въведат интелигентни системи за управление на трафика, които да увеличат трафика, да намалят замърсяването, консумацията на гориво и не на последно място да повишат безопасността на движението. Предвид величината, новостта и скоростта, с които се развиват ситуацията и явленията, които не могат да бъдат предвидени, но негативните ефекти от тях могат да бъдат минимизирани. Планирането, като основа на процеса на управление, идентифицира, очертава и определя какво трябва да се направи, като се съсредоточи върху бъдещите усилия.

В тази връзка в Румъния се изготвя „Единен план за контрол на движението по пътищата, трафик и контрол“, който съдържа всички необходими мерки за подобряване на оперативната ситуация в резултат на анализа на дейностите, извършени през предходните периоди. Документът предоставя общата рамка на дейност в тази област.

Безопасността по пътищата следва познаването и моделирането на факторите, които допринасят за избягване на пътнотранспортни произшествия или за смекчаване на последствията от тези аварии.



Фигура 118. Фактори, ангажирани в системата на безопасността в Румъния

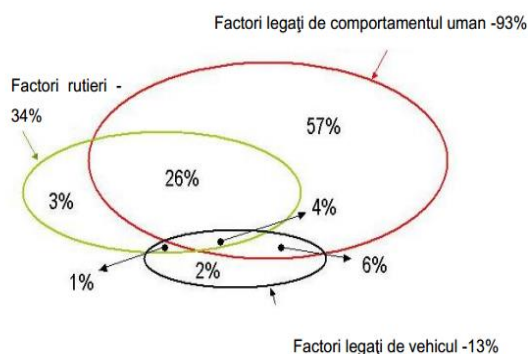


Тъй като всички фактори за движение - моторни превозни средства, пътища, водачи, велосипедисти, пешеходци - допринасят за добро протичане на движението по пътищата - знанията и моделирането на тези фактори от гледна точка на безопасността на движението по пътищата се решават от производствените предприятия и от звената за ремонт и поддръжка на превозни средства, фирми за пътно строителство и поддръжка на пътища, институции и школи,

отговорни за обучението на шофьори, за координация и контрол на движението по пътищата.

Факторите, свързани със създаването на предпоставката за произшествие, са: път, състояние на превозното средство, човешки фактор и околна среда. Първите два фактора зависят от качеството на проектите и тяхната поддръжка. Човешкият фактор свързва първите два компонента в контекста на трафика.

Фигура 119. Връзка между отделните части на системата за пътна безопасност



Необходимата и достатъчна причина за произшествие е комбинация от едновременни и последователни фактори, които са необходими, но не достатъчни. Условието, при които е настъпило произшествие, са трудни за приспадане и е почти невъзможно да се твърди, че удръжките са изчислими или точни.

Причината за произшествието е комбинация от най-малко един оперативен фактор и един условен фактор в допълнение към множество фактори, свързани с всяка единица за движение (път, водач, кола, пешеходец).

Основните причини за пътнотранспортни произшествия, дължащи се на водачите, са следните: превишаване на скоростта; погрешно изпълнение на маневрите за изпреварване; неспазване на правилата за оказване на предимство; консумация на алкохол; липса на проверка на техническото състояние; състояние на умора у водача на автомобила.

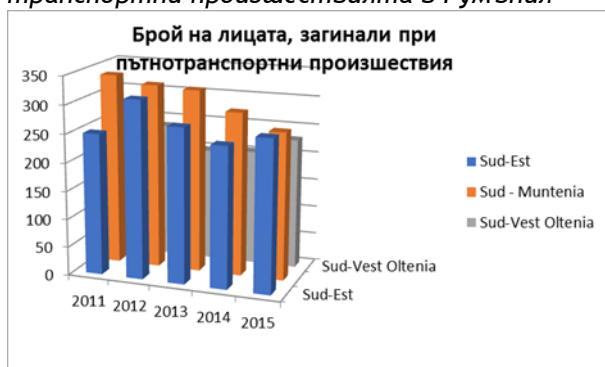


Статистическите данни показват, че над 50% от злополуките възникват в отделни точки от пътната мрежа, т.е. на кръстовища, завои, проходи. Същите статистически данни показват намаление с около 60% на пътнотранспортните произшествия с големи геометрични характеристики на магистрали, без неконтролиран достъп и рискът от неочаквано появяване на пешеходците е много малък.

Над 90% от произшествията са в резултат от грешки допуснати от водачите на превозните средства.

В йерархията на злополуките, отчетени по начина на транспорт, автомобилният транспорт има най-голям дял. По данни на Евростат в района на Южна Мунтения има най-много злополуки с починали жертви, а в района на Олтения има най-малко.

Фигура 120. Динамика на броя на пътнотранспортни произшествия в Румъния



Същата пропорция се запазва и по отношение на броя на хората, пострадали при пътнотранспортни произшествия.

Следващите цифри показват динамиката на броя на произшествията в железопътния транспорт между 2006 и 2015 г. за районите Южна Мунтения, Югоизточна и Югозападна Олтения.

Република България

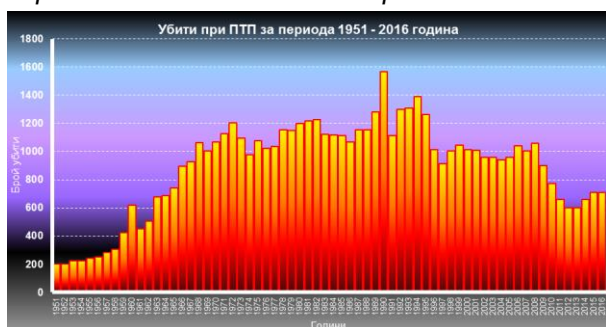
Автомобилен транспорт

Автомобилният транспорт е една от най-опасните технически системи за човечеството. Всяка година в резултат на пътнотранспортни произшествия загиват над 1.3 млн. човека и над 50 млн. получават тежки наранявания.

В тази връзка с цел ограничаване жертвите от пътнотранспортните произшествия ООН обяви периода 2011-2020г. за Десетилетие за активни действия за подобряване на безопасността на движението. Европейската комисия прие насоки относно проблемите на безопасността на движението, като постави ясна цел-намаляване на броя на загиналите от пътнотранспортни произшествия с 50% към 2020г. спрямо показателите през 2010г. Същата цел е поставена и в одобрената от министерския съвет на Република България на 22 декември 2011г. Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020г.

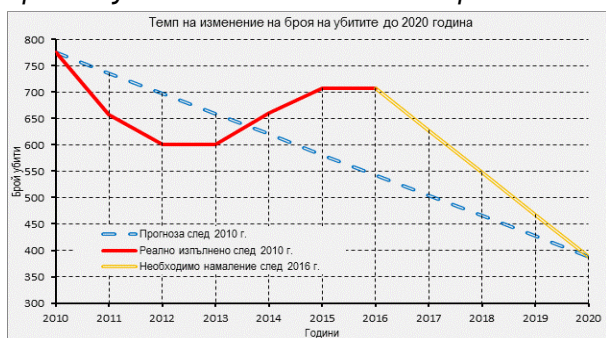


Фигура 121. Убити граждани при ПТП за периода 1951 - 2016г. в България



През този период броя на загиналите в сравнение с 2010 г., която е базова година за периода 2011-2020г., са спасени 720 човешки живота.

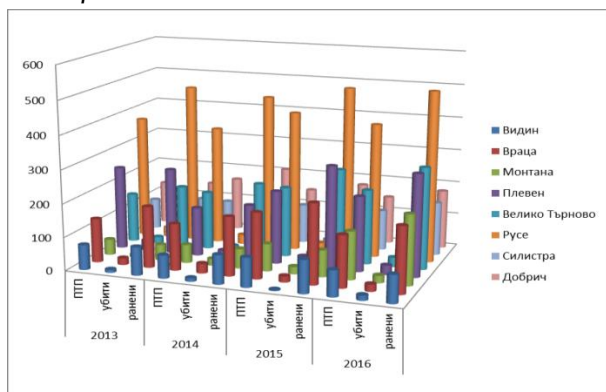
Фигура 122. Планиран темп на изменение на броя на убитите до 2020 г. в България



периода 2011-2016г. спрямо прогнозната линия за намаляване на броя на убитите с 50% към 2020г. През 2016 г. по пътищата на България са регистрирани 7 404 тежки пътнотранспортни произшествия, вследствие на които са загинали 708 лица и са ранени 9 374 души.

За българската част на трансграничния регион статистическите данни са следните:

Фигура 123. Пътно-транспортни произшествия, убити и ранени по области, България



През изминалите 6 години в резултат на предприетите мерки през първите три години на периода бе постигнато съществено подобрение на безопасността на движение.

Тенденцията на намаляване на жертвите през 2014, 2015г. и 2016г. бе преустановена и се оформи ръст на жертвите.

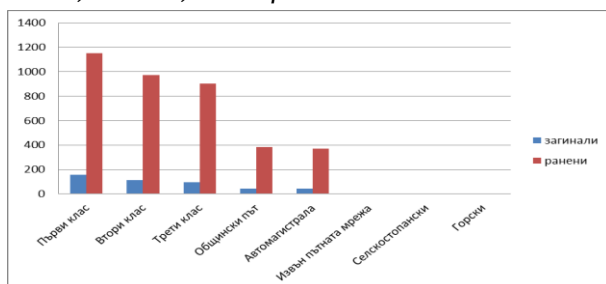
В същото време следва да бъде отбелязано, че състоянието на безопасността на движението е далеч от очакваното намаление и има сериозни основания да се счита че при тази ситуация няма да бъде постигната целта, намаление на загиналите с 50% към 2020 г., ако не се предприемат други конкретни мерки. Брой на убитите от ПТП през

Регистрирани са 1 497 тежки пътно транспортни произшествия, което представлява повече от 20% от ПТП станали на територията на страната. Загинали са 183 лица и са ранени 1949 души. Близко 26% от загиналите са при тежки ПТП в българската част на трансграничния регион. Ранените при произшествия в изследвания район формират близо 21% от общия район на ранените в страната.



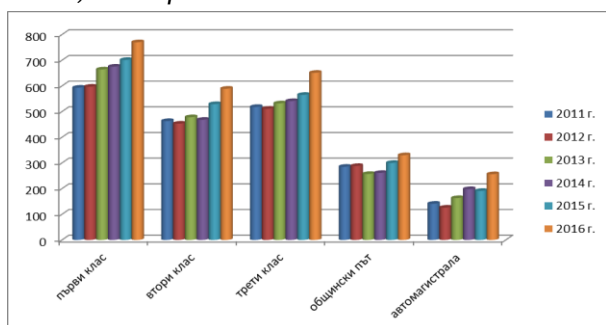
За изследваната територия сравнение с 2015 г. броят на убитите нараства от 150 души през 2015 г. на 183 души през 2016 г., както и нараства броят на ранените.

Фигура 124. Загинали и ранени по вид на пътя, 2016 г., България



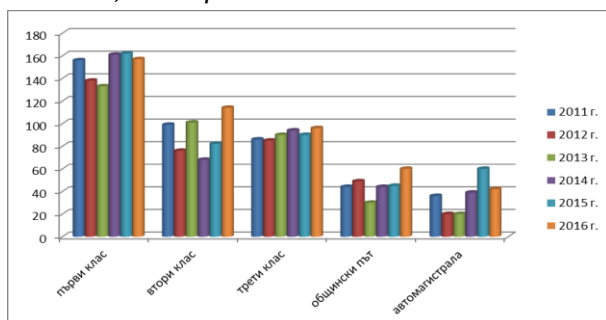
Най-много жертви по пътя има при първокласните пътища, следвани от второкласните и третокласните.

Фигура 125. Тенденция при ПТП по вид на пътя, България



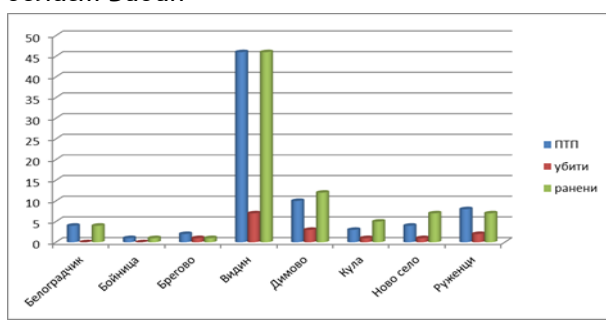
Най-много тежки пътно-транспортни произшествия на пътя са станали на първоласните пътища в страната, като тенденцията е към непрекъснато повишаване. Идентична е ситуацията и с ПТП по пътищата от първи, втори и трети клас. Общинската пътна мрежа също е с тенденция на нарастване на ПТП.

Фигура 126. Тенденция при загиналите по вид на пътя, България



Второкласната пътна мрежа е с най-устойчивата тенденция на нарастване при пътно-транспортни произшествия, а след нея се нарежда общинската пътна мрежа. През 2016 г. има известен спад на ПТП при пътищата от първи клас.

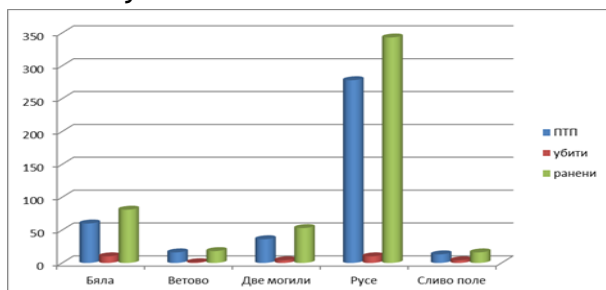
Фигура 127. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Видин



В област Видин най-критичните участъци за ПТП могат да бъдат определени в териториалния обхват на община Видин, където за 2016 г. са настъпили 46 бр. ПТП, 7 са загиналите и 46 са ранените.

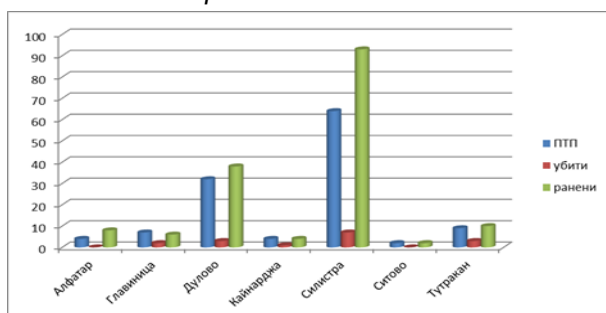


Фигура 132. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Русе



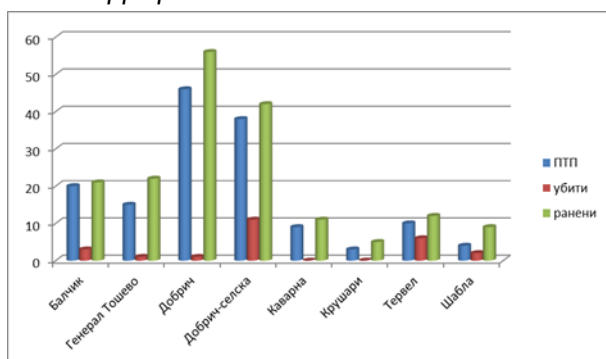
Община Русе е с най-голям брой ПТП, убити и ранени, не само в рамките на областта, но и в целия трансграничен район. За 2016 г. ПТП са 278, убитите са 10 и ранените 343. Следващото критично място е в община Бяла, където са станали 60 ПТП, с 10 убити и 81 ранени.

Фигура 133. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Силистра



Силистра и Дулово са двете критични точки в рамките на област Силистра. През 2016 г. в Община Силистра са станали 64 ПТП със 7 убити и 93 ранени, а в община Дулово броят на ПТП е 32, с 3 убити и 38 ранени.

Фигура 134. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Добрич



Община Добрич и община Добрич - селска са двете общини с най-много ПТП през 2016 г. в рамките на област Добрич. В Община Добрич са станали 46 ПТП, с 1 убит и 56 ранени, а в община Добрич - селска броят на ПТП е 38, на убитите - 11, а на ранените 42.

По данни на МВР най-опасните пътища в страната са девет. Определянето им е на база осреднено натоварване на движението на всеки клас път и изчисляване на коефициента на аварийност (брой на ПТП с ранени и убити за километър; брой на ПТП с ранени и убити за един милион километра ; брой на ранените и убитите, съотнесен към броя на ПТП с убити и ранени).



Схема 66. Пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП



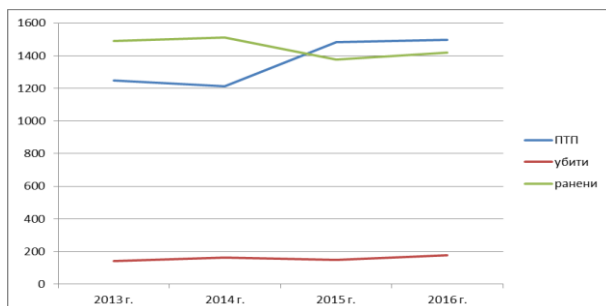
В българската част на трансграничния регион Румъния - България попадат 4 от най-опасните участъци:

- Русе-Бяла - за 2016 г. там има 246 ПТП, 7 убити и 89 ранени;
- Велико Търново - Дебелец (само до Дебелец, разклон за няколко пътя - за В. Търново, Габрово, Дебелец, Елена и Ст. Загора) - 22 ПТП, 4 тежки, 5 ранени;
- Автомагистрала „Хемус“ - за 2016 г. там има 266 ПТП с 14 тежки, 19 ранени, няма убити.
- След АМ „Хемус“, пътя за Велико Търново, до разклона за Тетевен - на територията на област Ловеч има 139 ПТП, 8 убити, 117 ранени.

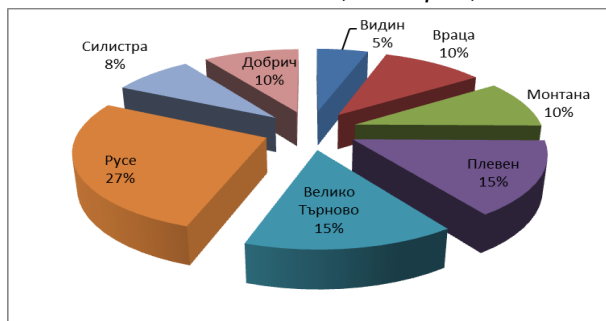
Към пътните участъци с повишен риск от ПТП принадлежат и още два пътя в изследвания участък: пътят: Ботевград - Враца - Мездра и Добрич-Варна.



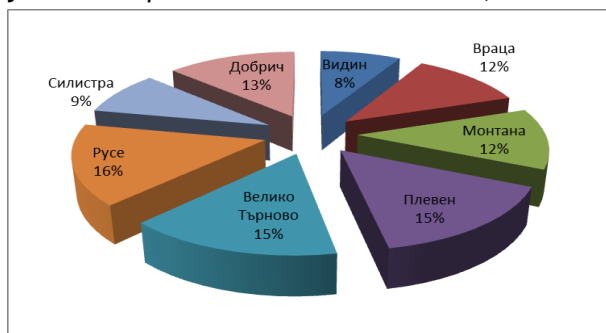
Фигура 135. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по области за 2013 - 2016 г.



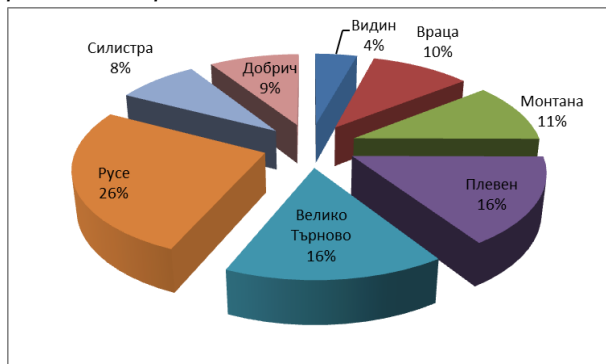
Фигура 136. Съотношение на броя на тежките ПТП по области, България, 2016 г.



Фигура 137. Съотношение на броя на убитите при тежки ПТП по области, 2016 г.



Фигура 138. Съотношение на броя на ранените при тежки ПТП по области, 2016 г.



В българската част на ТГР се наблюдава непрекъснато нарастване на броя на ПТП, като особено рязко е покачането през 2015 г. За сравнение през същия период на 2015 г. ТПТП са били 1484 - с 13 по-малко, загиналите са били 150 - с 33 по-малко, а ранените са били 1841 - със 108 по-малко.

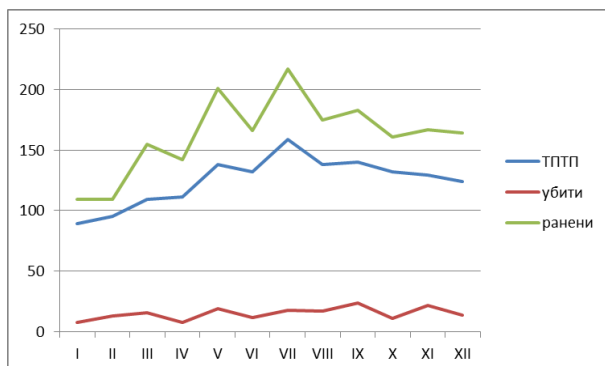
Най-много тежки пътно транспортни произшествия през 2016 г. са станали в област Русе (403 бр.), което представлява 27% от общия ТПТП в изследвания регион. Близко 30% са формирани от ТПТП в област Велико Търново и в област Плевен, които имат по равен дял произшествия - 15%. Областите с най-малко ТПТП са Видин - 5% и Силистра 8%.

Област Русе е с най-висок дял при загиналите при ТПТП - 16%, следвани от Велико Търново и Плевен. Прави впечатление, че в областите Монтана и Враца, независимо, че са регистрирани по-малък дял от ТПТП, то много е висок процентът на инцидентите завършили с трагичен край - 12% убити. Най-малко са убитите в област Видин - 15 души (8%).

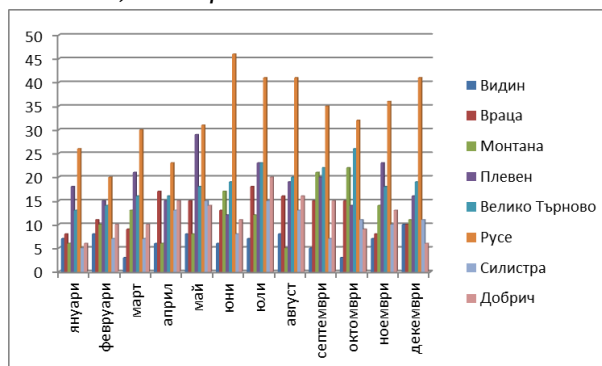
Област Русе отново е с най-високия дял на ранените при ТПТП - 26%, следвана от областите Велико Търново и Монтана. Най-малък брой ранени има в област Видин - 4% (83 души). Това е близо осем пъти по-малко, отколкото в област Русе.



Фигура 139. Тежки пътно-транспортни, убити и ранени по месеци, 2016 г.

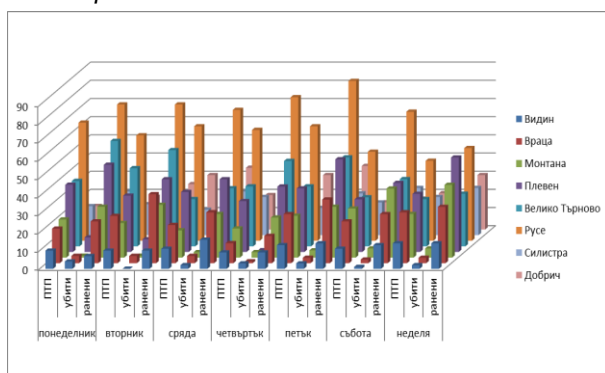


Фигура 140. Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области, България

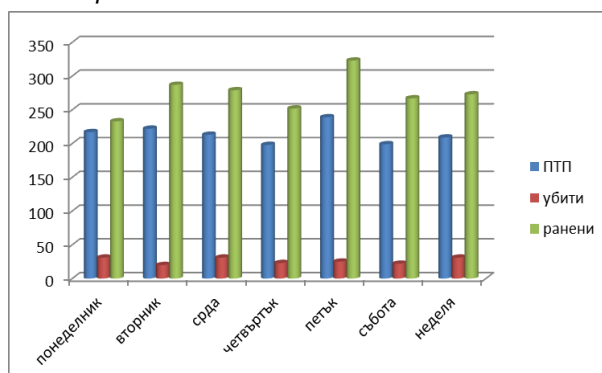


В българската част на трансграничния регион Румъния - България месеците с най-много ТПТП са: юли и май. През месец юли са настъпили 159 ТПТП с 18 загинали и 217 ранени. Най-много загинали има през месеците септември (24 души) и ноември (22 души). Най-много произшествия настъпват през петъчния ден, като тогава има и най-много убити и ранени.

Фигура 141. Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по дни в седмицата и области



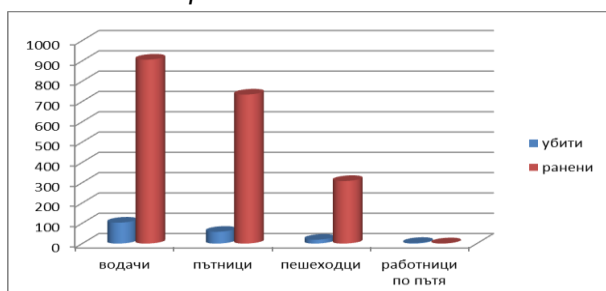
Фигура 142. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по дни от седмицата



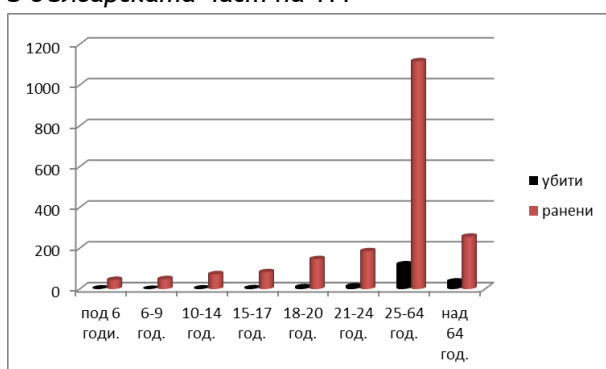
В българската част през 2016 г. в петъчните дни от седмицата са регистрирани най-много пътнотранспортни произшествия с най-голям брой ранени лица - 15.97% от общия брой на произшествията и 16.57% от всички ранени. Най-много убити в българската част на трансграничния регион има в дните в понеделник и сряда (по 31 души), което представлява общо 33,88% от всички убити. Най-малък е броят на убитите във вторник - 20 души, което 11% от всички убити.



Фигура 143. Убити и ранени участници в движението през 2016 г. по области

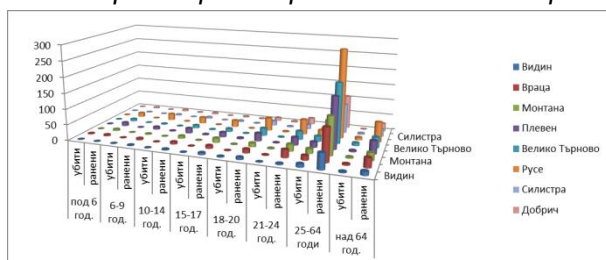


Фигура 144. Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст в българската част на ТГР

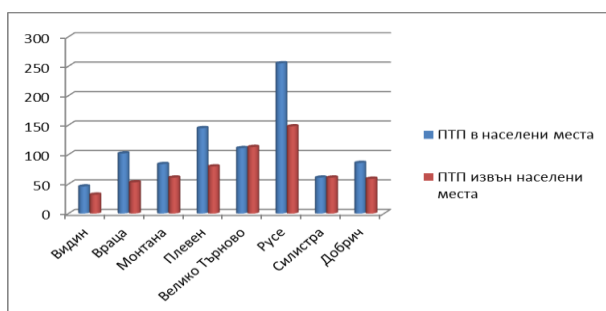


При така изнесените данни, следва да се отчете негативното процентно завишаване на загиналите и ранени пешеходци.

Фигура 145. Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст



Фигура 146. Пътнотранспортни произшествия, в населените и извън населените места по области



В резултат на ТПТП най-много убити и ранени има сред водачите на ПТС, следвани от пътниците.

Една от най-уязвимата група са пешеходците, като за 2016 г. са загинали 19, а ранени са 308 души.

2% от пострадалите при ПТП са деца на възраст до 14 години. От общия брой пострадали деца 2% (4 деца) са загинали при пътния инцидент, а 98% (164 деца) са ранени.

12% от пострадалите са младежи на възраст от 15 до 24 години, като от тях 5% за убитите, а 95% - ранените.

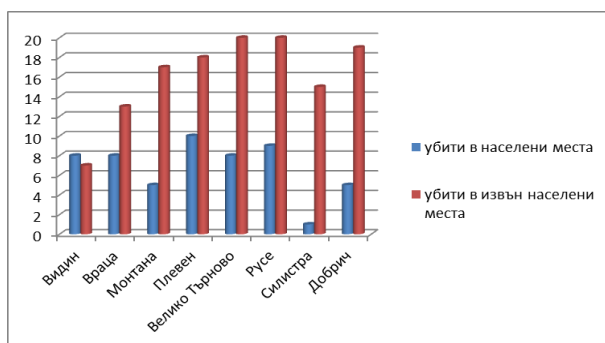
Най-много пострадали са хората в работоспособна възраст (25-64 години), от които 10% са убити и 90% са ранени.

Област Русе е водеща брой на загинали и ранени във всички възрастови групи. 25% от жертви на пътя от всички убити и ранени при ТПТП са област Русе.

По-голям брой ТПТП са станали в населените места - 59 % (890 броя), докато в населените места те са 41 % (607 броя). По пътищата извън населените места в българската част на трансграничния регион Румъния - България ТПТП са със значително по-голяма тежест, като при по-малък брой регистрираните

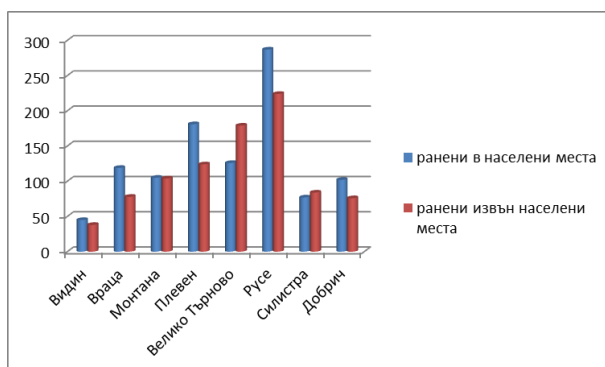


Фигура 147. Убити в населените и извън населените места по области



произшествия в сравнение с тези в населените места значително по-висок е броят на загиналите - 70% (129 души), срещу 30% в населените места (54 души). Броят на ранените обаче е много по-малък - извън населените места - 47% (907 души), в населените места - 53% (1042 души). Единствено в област Видин, броят на убитите в населените места е по-висок от броя на убитите извън населените места.

Фигура 148. Ранени в населените и извън населените места по области



Единствено в областите Велико Търново и в Силистра, броят на ранените извън населените места е по-висок от броя на ранените.

Причини за възникване на ПТП

По данни на МВР голяма част от пътнотранспортните произшествия са отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна безопасност, степенна на техническа изправност на автомобилния парк, както и състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ.

Анализът на дейността и състоянието на безопасността на движение в България показва запазване през последните години на абсолютизиране на грешките и нарушенията на участниците в движението.

Тежките пътнотранспортни произшествия са отражение на състоянието на поведението на участниците в движението, състоянието и безопасността на автомобилния парк, безопасността на пътната инфраструктура и на качеството на оказваната долекарска и специализирана медицинска помощ.



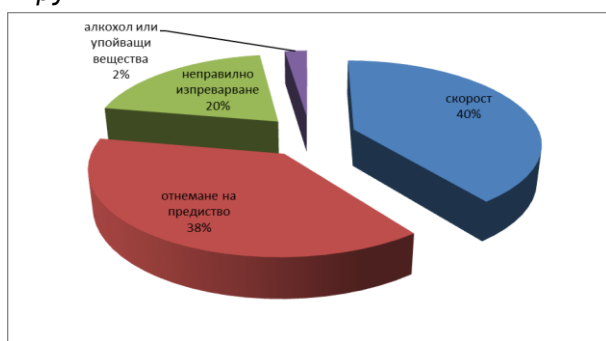
Фигура 149. Основни причини за настъпване на ПТП през 2016



При 97% от настъпните пътно транспортни произшествия причината е нарушение на водача; 2% е друга причина, а 1% от случаите са настъпили в резултат на нарушение на пешеходец.

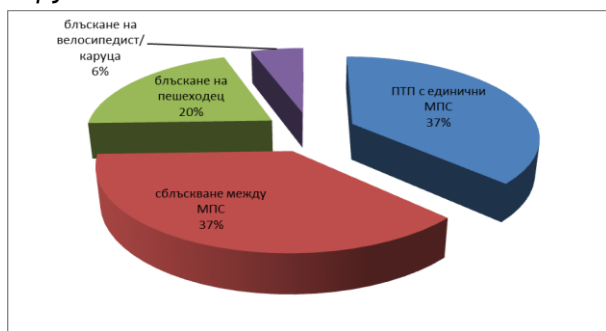
Основните причини, довели до настъпване на ПТП (нарушение на водач) са: несъобразена и превишена скорост; отнемане на предимство; навлизане в лентите за насрещно движение; неправилни маневри; неправилно изпреварване; употреба на алкохол или друго упойващо вещество.

Фигура 150. Основна причина при ПТП по нарушение на водач



В две от областите, попадащи в българската част на трансграничния регион са установени висок брой на водачи, управляващи МПС под въздействие на наркотични вещества или техни аналози: Плевен - 104 бр. и Велико Търново - 81 бр.

Фигура 151. Загинали при ПТП по вид при нарушение на водач

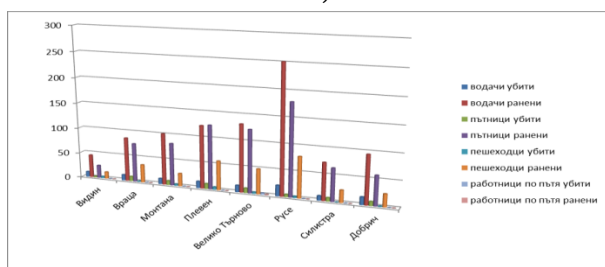


В резултат на ПТП причинени по нарушение на водач през 2016 г. са загинали при ПТП с единични МПС - 265 души, при сблъскване между МПС - 266 души, а при блъскане на пешеходец - 114 души и при блъскане на велосипедист/ каруца - 38 души.

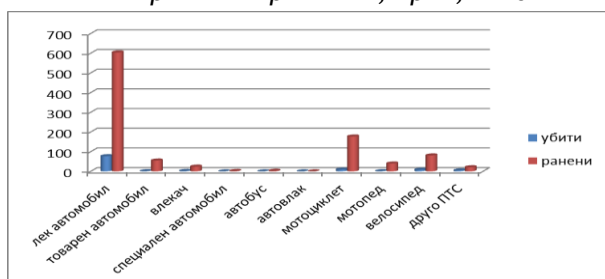
В разпределението на произшествията по основни причини през 2016 г. най-висок дял продължават да имат тези, настъпили поради нарушения на водачите. Основната причина, водеща до настъпване на ПТП поради нарушения на водачите, е несъобразената и превишена скорост.



Фигура 152. Убити и ранени участници в движението по области, 2016 г.

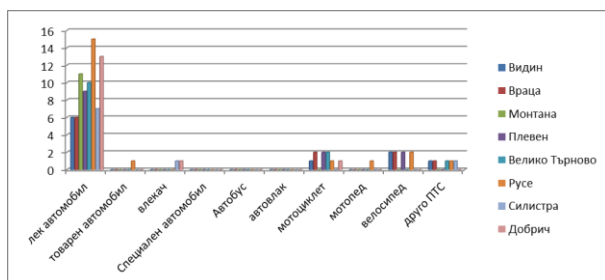


Фигура 153. Убити и ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство, брой, 2016 г.

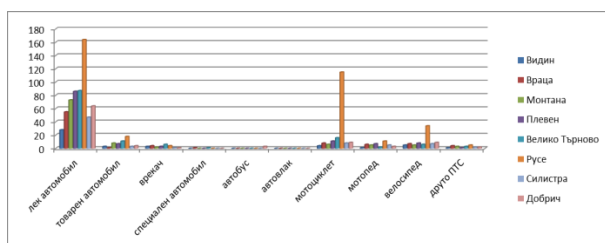


Най-много убити водачи на леки автомобили има в област Русе - 15 души, Добрич - 13, а в Плевен - 11 души. Инцидентите завършили с фатален край за водачите на мотоциклети са най-много във Враца, Плевен и Велико Търново. При велосипедистите най-много жертви има във Видин, Враца, Плевен и Русе.

Фигура 154. Убити водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.



Фигура 155. Ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.



В България от общия брой пътнотранспортни произшествия през 2016 г. с най-голям относителен дял са: блъскане на пешеходец - 23.8%, и сблъскване между МПС - 35.5%.

75% от убитите при ТПТП са водачи на леки автомобили. От ранените водачи най-висок е също процентът на водачите на автомобили - 60%. Висок е дялът и на ранените водачи на мотоциклети - 18%. Не е за подценяване и дялът на ранените водачи при велосипеди - 8% и при товарни автомобили - 6%.

С товарен автомобил е загинал един водач в област Русе. Тежки инциденти с фатален край с влекачи е имало в областите Силистра и Добрич, при които са загинали по един водач. През 2016 г. не е имало загинали водачи при инцидентите с автобус, автовлак и специален автомобил.

Най-много ранени водачи на лек автомобил има в област Русе - 27% от общия брой на пострадалите, което е почти два пъти повече от останалите области - Плевен и Велико Търново (14%). В Русе са и най-големият брой ранени водачи на мотоциклет (115 души) - 65% и велосипед (34 души) - 42% от общия брой на ранените.



Воден транспорт

Съгласно категоризация на вътрешноводните пътища на Европа, българският участък на река Дунав попада в клас VII. Техническите параметри на водните участъци, попадащи в категории VI и VII могат да осигурят безопасни навигационни условия за придвижване на кораби, превозващи извънгабаритни, тежки и обемни товари, както и контейнери, стифирани на три и четири нива.

Върху условията на навигация по дунавските вътрешноводни пътища влияние оказват и сезонните колебания в нивото на реката (пълноводие, маловодие и образуването на ледоход) и наличието на тесни участъци по водния път. Контролирането на тези явления в редица случаи е невъзможно и се отразява отрицателно върху корабоплаването. През определени периоди от годината нивото на река Дунав се колебае в различна степен в отделните участъци, поради характерните особености на климатичните и геоложки условия.

Фигура 156. Ограничения в газенето на плавателни съдове в българския участък на река Дунав



Между 12% и 18 % от дните в годината българският участък на река Дунав е неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване през изследвания десетгодишен период. Наличието на маловодие през летните месеци на годината в определени места налага

необходимостта от претоварване на речните кораби с цел да се намали тяхната дълбочина на газене, а това от своя страна удължава сроковете за доставка на товарите и оскъпява превозните услуги.

Образуването на ледоход е друго явление. За близо месец през 2017 г. бе спряно движението на реката, когато ледоходът на места достигна между 70-80%. Възникването на подобни форсмажорни обстоятелства е съпроводено с увеличаване на размера на променливите разходи на речните оператори и намаляване на потребителското търсене, поради нарастване на цената на транспортните услуги.

Друга слабост на българския участък на река Дунав е наличието на тесни участъци. Тези водни пътища с международно значение, които принадлежат към европейската вътрешноводна система и чиито параметри не отговарят на утвърдените за класифициране в съответната категория се дефинират като тесни участъци (bottlenecks). Наличието на тесни участъци по протежението на река Дунав е признак за незадоволителното качество на водните пътища и затруднено корабоплаване. Общата дължина на тези участъци е 91 км, които



представляват приблизително 19,4% от дължината на плавателните пътища на Република България. Те попадат в категорията тесни участъци със стратегическо значение и се намират в близост до Пристанищен комплекс Русе ЕАД, които е необходимо да бъдат усъвършенствани, за да се оптимизира използването на техния свободен капацитет.

Поддържането на проектните дълбочини в пристанищата е от особена важност за търговската им експлоатация, но освен това е основа за транспортната безопасност-избягване на аварийни случаи като „докосване на дъното от кораба“ или още по-тежкото „засядане“. Инциденти от този род могат до доведат до тежки последици както за самия кораб, така и за пристанището и държавата като цяло. Освен рисковете от повреда на корпуса на кораба и евентуални екологични щети от замърсяване следва да се държи сметка и за репутацията на българските пристанища като безопасни. Щетите от нарушена репутация са индиректни, но могат да бъдат далеч превишаващи щетите от конкретен аварийен случай. Част от тези щети ще се измерват с по-високи застраховки на посещаващите кораби, респективно по-високи напла и като цяло - загуба на конкурентоспособност и намаляване товарооборота на пристанищата.

Недостатъчната дълбочина на фарватера ограничава рационалното използване на товароподемността на плавателните съдове, поради което са възможни превози само на определени видове товари, а това непосредствено е свързано със загуба на пазарни позиции от вътрешноводния транспорт и намаляване на потребителското търсене.

Навигационният канал в българо-румънския участък на река Дунав не отговаря на международно приетите проектни стандарти, издадени от Дунавската комисия. Има ограничения за навигационна безопасност и достъпност на канали, които ограничават операционната ефективност на речния флот, капацитета на реката и привлекателността. Подобряването на навигационна безопасност ще намали рисковете от повреди по корпуса на корабите, съпроводени с големи екологични щети от замърсяване.

Налични са и проблеми свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. Проблемът със съхраняването на чистотата на водите на река Дунав в българския участък е въпрос от изключителна важност, поради факта, че България е една от най-бедните на водни ресурси европейски държави. Както водата, така и дъното са замърсени с утайки и наслоявания на много места. В случаите на малки дълбочини на талвега, особено в периоди на ниски води, се създават условия, които могат да предизвикат засядане на кораби и инциденти. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води и води, замърсени с нефт и/или корабно гориво, което би причинило замърсяване на



реката. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови.

Сериозен проблем е и състоянието на съществуващата пристанищна инфраструктура. Основната действаща понастоящем пристанищна кейова механизация включва електрически стрелови портални кранове, които са стари (30 - 50 годишни). Единици са закупените модерни кранове. Дори при обработката на контейнеровозите основно се използват стрелови пристанищни кранове вместо специализираните гентри кранове. В редица пристанища от много години не е закупувана нова кейова механизация. Основните цели и задачи, които трябва да бъдат изпълнени при разработване на бъдещите проектните решения за развитието на транспортни схеми и технологии в пристанищните терминали трябва да бъдат насочени в посока технологичното оборудване да бъде на съвременно техническо ниво, да отговаря на условията и обема на работа, което от своя страна да гарантира висока надеждност и безопасност за обслужващия персонал и околната среда, както и запазване на търговските и потребителски качества на товарите при тяхната обработка.

Необходимо е осъществяването на постоянен контрол на състоянието на пристанищната инфраструктура и начините на нейната експлоатация - натоварването от складираните материали и от механизацията на отделните складови и претоварни зони да не надвишава максимално допустимото, както и вземането на бързи и адекватни мерки при установяване на нарушения, които биха обезпечили една сигурна транспортна инфраструктура, гарантираща сигурност и безопасност на транспортния процес. Наред с това е безспорно, че една по-добре управлявана стратегически пристанищна национална мрежа има потенциала да доведе до икономия на време за обработка на товарите и пътниците, допринасяйки и за по-голяма икономическа ефективност на инвестициите (навременно извършване на инвестициите и в резултат общо оптимизиране на използването на мрежата).⁹⁵

Сериозен проблем, свързан с безопасността е неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни стоежи или други причини. Голямо влияние за повишаване на безопасността и сигурността на транспортния процес оказва отговорността на всеки ползвател, оператор на транспортната инфраструктура по отношение стриктното спазване на изискванията на съответствие с техническите нормативи и стандарти за нейното използване. Негативно отражение върху безопасността и сигурността

⁹⁵ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

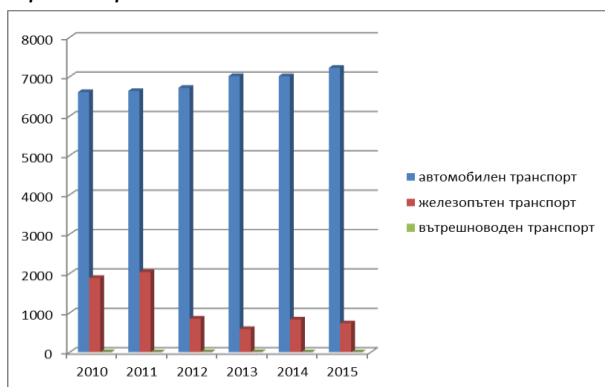


на превозите оказват нарушенията на правилата за експлоатация в съответствие с техническите нормативи и стандарти.

Броят на възникналите произшествия при извършването на товарни и пътнически превози е показател, който характеризира качеството на предлаганите транспортни услуги по отношение на безопасност и сигурност. Сравнението между автомобилния, железопътния и речния транспорт по този показател може да улесни потребителския избор при определяне на вида транспорт за задоволяване на потребностите на клиентите от товарни и пътнически превози. Това създава предпоставки и за повишаване на конкурентните предимства на съответния вид транспорт, за който броят на инцидентите е минимален.

Делът на вътрешноводния транспорт в общия брой на регистрираните произшествия е незначителен - под 1%.

Фигура 157. Брой на регистрираните инциденти при извършване на превози с автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт⁹⁶



От началото на разглеждания период до края на 2015 г. се наблюдава тенденция на понижаване на възникналите инциденти с речни кораби. Най-много инциденти са регистрирани през 2012 г. и 2013 г. Това може да се обясни с неблагоприятните условия на корабоплаване през този период, които са породени от образуването на ледоход през зимните месеци и понижение в нивото на река Дунав през летните месеци.

Някои от пристанищните терминали и пристанища с регионално значение нямат достъп до железопътната мрежа. Това за някои от пристанищата е доста негативно и налага целия товарооборот от и към страна суша да се осъществява чрез товарни автомобили. Най-негативно това се отразява на пристанищата и пристанищните терминали, които са разположени в урбанизираните територии и целия автомобилен поток преминава през съответните улици на населените места, които са с недостатъчната пропускателна способност водят до големи задръствания, риск от катастрофи и затруднения за товарните автомобили, респ. неефектиност за превозвачите.

Разрешаването на проблемите, които стоят пред българската пристанищна система пряко или косвено ще има и положителен по отношение

⁹⁶ Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, Министерство на вътрешните работи, ЕВРОСТАТ



на безопасността и сигурността. Инвестирането в нови проекти за развитието на пристанищата инфраструктура, нови технологии и пристанищно оборудване ще доведе до повишаване сигурността и безопасността за достъп и обработка на транспортни средства и превозваните с тях товари, ще се намали вредното влияние върху компонентите на околната среда от прах, газове и разпиляване на товари (насипни, наливни и др.) както и вероятността от аварии.

Подобрението в условията на корабоплаване е съпроводено с възможност за реализиране на по-високи скорости на движение на плавателните съдове. Увеличаването на скоростта за движение е фактор, който оказва положително влияние върху редовността на превозите и общото време за движение на корабите. Подобряването на тези качествени показатели има важно значение за повишаването на ефективността от осъществяване на товарни превози с воден транспорт.

Поддържането на безопасни условия за корабоплаване по река Дунав е един от основните приоритети на България. За подобряване условията за безопасно корабоплаване и намаляване на риска от инциденти през последните години бяха изградени модерни логистични, навигационни и информационни системи за река Дунав. По ОПТ 2007-2013 г. се финансира и проект „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав” (БУЛРИС), посредством която се събират и предоставят необходимите данни за информационно обезпечаване на корабоплавателите и безопасно корабоплаване по българския участък на р. Дунав.

В България Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ е специализирана администрация, изпълняваща функции в съответствие с вътрешното и международното право за осъществяване международните задължения на Република България по обслужването, проучването и поддържането на условията за корабоплаване по река Дунав. Като орган на изпълнителната власт ИАПД осъществява дейности в интерес на обществото и в съответствие с поетите от българската държава международни ангажменти (задължения) съгласно Белградската конвенция за режима на корабоплаване по Дунава, Споразумение между правителството на Р България и Румъния относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав от 13.02.1956 г., Меморандума за разбирателство за развитието на общеевропейски транспортен коридор VII (река Дунав) и други международни и вътрешни нормативни актове. Основните приоритети в дейността на Агенцията са свързани с осигуряване условия за безопасно корабоплаване в българския участък на река Дунав, поддържане, модернизация и изграждане на транспортната инфраструктура, подобряване управлението, изпълнението и успешното финализиране на проекти, финансирани със средства на Европейския съюз. В реално време на сайта на



агенцията е осигурен достъп до информация за навигационната обстановка, промяна на корабоплавателния път, критични участъци и др.

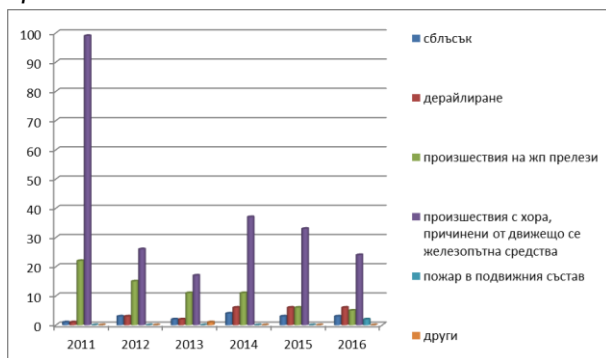
През следващите години Република България ще се стреми към повишаване на товарния и пътнически трафик и насърчаване развитието на водния транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз. Политиката е насочена към подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав, за подобряване на безопасността на вътрешните водни пътища и опазване на околната среда, в съответствие с политиката на Общността за укрепване на мрежата на вътрешните водни пътища.

Железопътен транспорт

Безопасността в железопътния транспорт е първото и най-важно условие за осъществяване на транспортния процес както в границите на нашата железопътна система, така и за рамките на целия Европейски съюз. Данните по отношение на безопасността са на Европейската железопътна агенция.

Причина за най-голяма част от произшествията в България е подвижният състав, като произшествията, пряко свързани с дейността на НКЖИ са малко на брой.

Фигура 158. Железопътни произшествия по причина на възникване



Значителна част от ж.п. линиите са изградени преди повече от 50 години, с геометрични параметри, конструкция и съоръжения, подходящи за скорост до 100 км/ч, а на места дори с почти изчерпани възможности за задържане на скоростта и гарантиране на сигурността и безопасността на движение.

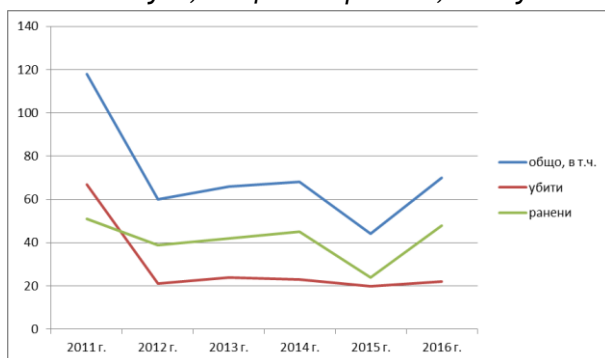
Такива отсечки съществуват по основното направление в трансграничния регион - Видин - София (участък Видин - Медковец).

30 % от случаите на дерайлирания са възникнали поради нарушени геометрични и динамични параметри на железния път. Основни причини са: намален производствен капацитет на персонала отговорен за текущото поддържане на железния път и ниска производителност; ниска производителност и неспособност да се отстраняват текущите нередности по железния път; железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори не се обезпечават с необходимите финансови ресурси за текущо поддържане на железния път, поради недостатъчни средства което се просрочват плановите ремонти и се влошават техническите и експлоатационни.



За ремонт, поддръжка, рехабилитация и модернизация на тези линии не са предвидени средства. 23,5 % от случаите на дерайлирования са възникнали поради технически причини на подвижния състав и неправилно неравномерно разположение на товара. Повече от 70% от пътническите и товарните вагони са с период на експлоатация над 35 години. Почти 100% от дизеловите локомотиви са с период на експлоатация над 35 години, а 90% от електрическите локомотиви са над 25 години. Все още липсва внедрена система за контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им, с което не са изпълнени изискванията по ТСОС „ЕУД“.

Фигура 159. Годишен брой на жертвите по вид злополука, общо пострадали, вкл. убити



Общият брой на произшествия на влак/км в България е висок в сравнение с Австрия и Република Чехия, но нивото на безопасност се поддържа на сравнително задоволително равнище, въпреки лошото състояние на инфраструктурата и подвижния състав. България дава 21.5 пъти повече жертви при железопътни произшествия от средното ниво за Европа.

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.

Въздушен транспорт

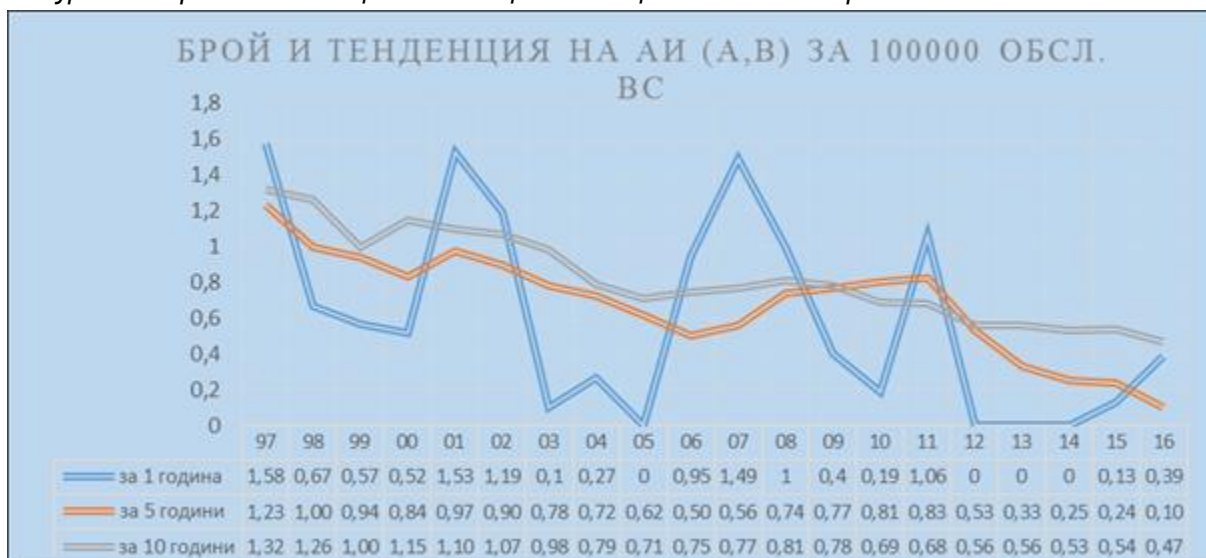
Безопасността е основния приоритет в гражданската авиация. Това важи за всички фази на полета, но особено важни са фазите на излитане и кацане, движение по ПИК, рулиране, спиране и паркиране, защото самолетите са в непосредствена близост до друго въздухоплавателно средство (ВС) и препятствия като превозни средства, технически средства, съоръжения и оборудване свързани с наземното обслужване на ВС, персонал работещ на перона и прилежащите части на летищата.

В България се отчита трайна тенденция на подобрене на безопасността за периода от 1997г. до 2016г. По данни на ДП „Ръководство на въздушното движение“ регистрирано е повече от 10 пъти подобряване на безопасността на



база на 5 годишното осредняване - от 1.23 (1997 г.) до 0.10 (2016 г.) авиационни инциденти (АИ) на 100 000 обслужени ВС.⁹⁷

Фигура 160. Брой и тенденция на авиационни инциденти в България



Летищен център за обслужване на въздушното движение (ОВД) Горна Оряховица е част от структурата на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД) и осигурява обслужване на въздушното движение в контролираната зона на летище Горна Оряховица. Летищен център за ОВД Горна Оряховица осигурява, експлоатира и поддържа в установените норми параметрите на съоръженията, системите и оборудването на комуникационното, навигационното, информационно, аеронавигационно, метеорологично и енергийно осигуряване на полетите и съпътстващата инфраструктура.

При изпълнение на дейността си ЛЦ за ОВД Горна Оряховица взаимодейства с Централно управление на ДП РВД, РЦ за ОВД София, Център за координиране използването на въздушното пространство (ЦКИВП) и други ведомства и организации в съответствие с тяхната компетентност. Чрез летищна контролна кула („Горна Оряховица КУЛА“) се осъществява обслужване на въздушното движение в контролираната зона на летище Горна Оряховица без използване на радар и включва обслужване по контрол на летищното движение, полетно-информационно обслужване и аварийно оповестително обслужване.

На летище Горна Оряховица е създадена Система за управление на безопасността (Safety management system). Разписани са отговорностите на

⁹⁷ Основни тенденции в безопасността за 2016, <http://www.bulatsa.com>



персонала (ръководен състав, служители, изпълнители) при изпълнение на служебните си задължения.⁹⁸

През разглеждания период на летище Горна Оряховица няма регистрирани авиационни събития.

4.2. Други фактори за възникване на аварийни ситуации в транспортната система

Опасни метеорологични явления

Опасните метеорологични явления са добре известни през последните години, като основните характеристики са между тяхната специална интензивност и атипично проявление на гео-климатичните характеристики на географския район, в който се намира трансграничния регион Румъния - България, без да се пренебрегват страничните ефекти, които те причиняват: наводнения, унищожена реколта, разрушени пътища и железопътни линии.

В трансграничния регион се наблюдават опасни метеорологични явления:

- заснежавания;
- бури (явлението се проявява предимно по платата); градушка през лятото (най-вече в равнинните райони);
- ранни студове, които се проявяват през пролетта из цялата изследвана територия;
- обледявания през зимата, началото на пролетта и края на есента. Това явление се случва в целия регион и засяга високоволтовите проводници, както и електрическата железопътна мрежа;
- торнадо, проявление със силен вятър, действащ на малка площ, под формата на въртене на въздуха;
- заледяване с широка площ на проявяване, особено през януари - февруари.

Горски пожари

Гората е заемала и заема големи пространства в трансграничния регион Румъния - България.

Разрушителни явления с геоложки произход

Земетресенията в региона са в групата на средните по дълбочина земетресения, като най-често в епицентърът е в Карпатите, на кръстопътя на геоложката плоча на Източна Европа и съответния геоложки долен пласт Мариан и Средни Алпи. Средната дълбочина на епицентрове е 100-150 км

⁹⁸ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



дълбочина, с магнитуд до $M = 7$ по скалата на Рихтер интензитети до VII на - VIII скалата M.S.K. (Медведев - Spohr - Карник). Статистиката сочи, че честотата на големи земетресения във Вранча е около 100 години, около 3 периода на интензивна сеизмична активност.

Свлачища

Това представлява изместване на скалообразуващите склоновете на планината или хълмове, по склонове на хидромелиоративните дейности или други земеделски дейности.

При оценка на риска на свлачища се отбелязва следното:

- **Общи характеристики:** проявяват се няколко форми на проявление или могат да се проявят като странични ефекти от други видове бедствия (земетресение, опасни метеорологични явления, вулканични изригвания и др.), които се считат за най-широко разпространеното геологично явление.
- **Предсказуемост:** според честотата на възникване, степента на явлениято и произтичащите от него последствия, рисковите райони могат да бъдат оценени чрез изучаване на географския район.
- **Фактори за уязвимост:** сгради, построени на склоновете на хълмове и планини, пътища и линии на комуникация в планински райони, сгради със слаби основи, надземни или заровени тръбопроводи.
- **Ефекти:** материални загуби, блокиране на пътища, унищожаване на комуникационни линии или водни пътища, намаляване на селскостопанската или горската продукция; човешки загуби.
- **Мерки за намаляване на риска:** картографиране с рискови области, прилагане на законодателството в областта, застраховка на имущество и хора.
- **Специфични мерки за обучение:** да се обучи населението за възможното провеждане и осъществяване на процес на наблюдение, известяване и евакуация.
- **Мерки след бедствие:** търсене-спасяване, медицински грижи, приют за спешни случаи за засегнатите хора.
- **Инструменти за оценка на въздействието:** екипи от експерти.

Технологични рискове

И в двете държави са установени мерки за контрол на дейностите, които създават опасности от големи аварии, включвайки опасни вещества, за да се предотвратят тези видове аварии и ограничаване на последствията от тях върху човешкото здраве и безопасността и въздействието върху околната среда.

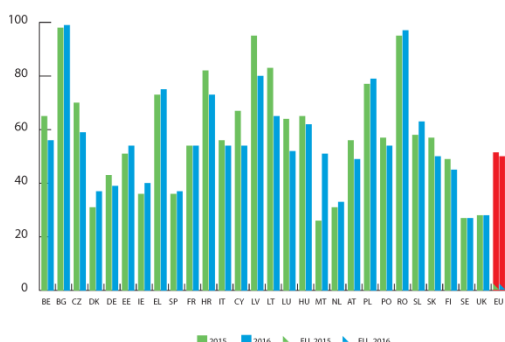


4.3. Регионална аварийност по видове транспорт

Автомобилен транспорт

Приложното поле на Директива 2008/96/СЕ за управление на безопасността на пътните инфраструктури на Европейския парламент и Съвета е ограничено до пътищата, вкл. съставляващи TEN-T пътната мрежа.

Фигура 161. Убити на един млн. жители в страните на Европейския съюз⁹⁹



По данни на Европейската комисия за пътната безопасност за периода 2010 - 2016 г. в България се отчита спад на смъртните случаи при пътнотранспортните произшествия (ПТП) с 9% - загиналите са близо 100 на един милион души.

В България за 2010 г. е имало 105 смъртни случаи при ПТП на милион жители. През 2015 г. и 2016 г. жертвите са съответно 98 и 99, което прави намаление с едва 9% спрямо 2010 година. Статистиката е за смъртните случаи при ПТП на милион жители. За същия период в Европа се наблюдава спад с 19% на смъртните случаи при ПТП.

Държавите, които бележат голям напредък във войната по пътищата, са Малта - 69% намаление; Португалия - 40% намаление; Литва (37%); Гърция (35%) и Испания (31%).

Според статистиката на ЕК за 2010 г. най-много смъртни случай при ПТП на милион население е имало в Румъния - 117, Гърция - 112, България - 105, Латвия - 103 и Полша - 102.

През 2016 г. в Румъния са загинали 97 души или с 20 по-малко спрямо 2010 г. За същия период в България са загинали 99 души, което е само с 6 души по-малко от 2010 г.

С най-малък брой жертви на пътя остават Швеция и Великобритания. И в двете държави процентът на спад на смъртните случаи не е голям, но там загиват приблизително по 30 души на милион население както за 2010 г., така и за 2016 г.

Средно за ЕС спрямо 2015 г. през 2016 г. има спад с 2% на смъртните случаи при ПТП на милион население. През 2016 г. 25 500 души са изгубили

⁹⁹ http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-675_en.htm



живота си по пътищата на ЕС — с 600 по-малко, отколкото през 2015 г., и с 6000 по-малко, отколкото през 2010 г. По изчисления на Комисията още 135 000 са били тежко ранени.

България и Румъния са сред страните, които имат най-слаба сигурност за безопасност по пътищата в рамките на Европейския съюз и все още са далеч от постигането на целите на ЕС - към 2020 г. спад с 50% на броя на смъртните случаи при пътно-транспортни произшествия.

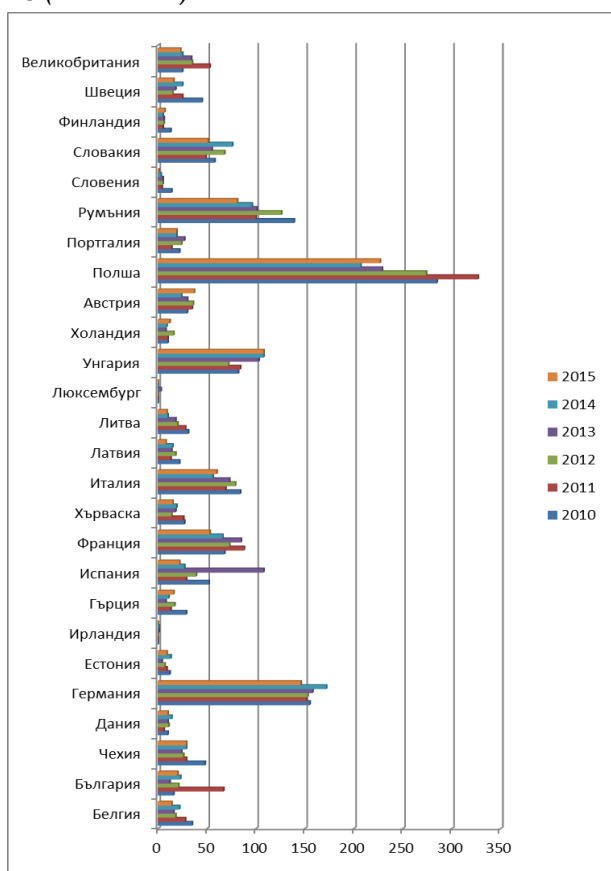
Воден транспорт

Вътрешно-водните пътища са най-безопасният транспорт и при него през последните години няма данни за възникнали произшествия.

Железопътен транспорт

Безопасността в железопътния транспорт е първото и най-важно условие за осъществяване на транспортния процес както в границите на нашата железопътна система, така и за рамките на целия Европейски съюз. Данните по отношение на безопасността са на Европейската железопътна агенция.

Фигура 162. Динамика на броя на жертвите при злополуки в железопътния транспорт в ЕС (по години)

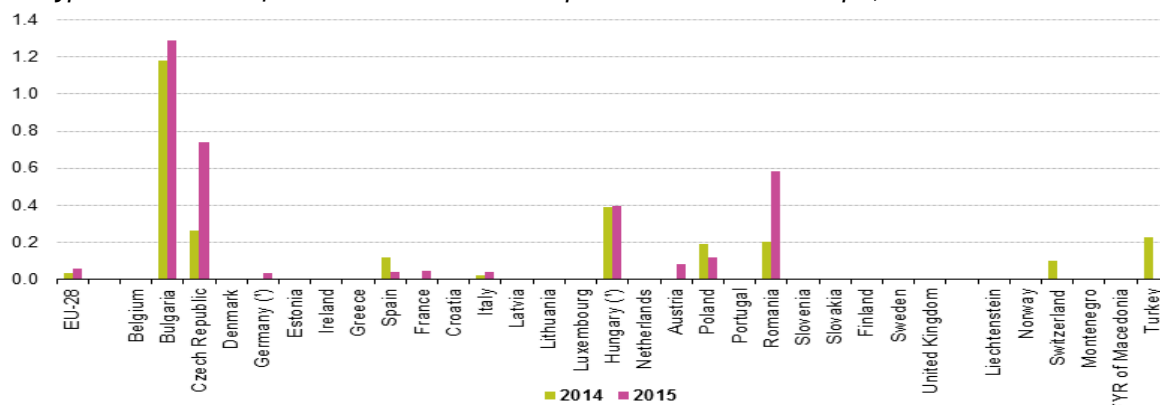


В рамките на ЕС безопасност в железопътния транспорт непрекъснато се повишава. Въпреки, че през 2014 г. и 2015 г., е регистрирано увеличаване на броя на произшествията, то броят на жертвите (убити или ранени) продължава да спада. Общо 2 269 значителни влакови произшествия са регистрирани в ЕС през 2015 г., което представлява увеличение от 3,7% в сравнение с 2014 г. В абсолютно изражение в две държави, Полша и Германия, са повече от една трета от всички железопътни жертви, регистрирани в ЕС през 2015 г. Но за да се измери относителната безопасност на железопътния транспорт, броят на произшествията и на жертвите от тях трябва да бъдат свързани с интензивността на трафика (изразено в пътничко-километри).



По този показател България се откроява с 1.29 пътника, загинали на милиард пътничко-километра при среден показател за ЕС 0.06 загинали пътника на милиард пътничко-километра. Ирландия, Люксембург и Лихтенщайн нямат никакви жертви (убити или ранени), регистрирани през 2015г.

Фигура 163. Пътниците загинали на милиард пътничко-километри, 2014-2015

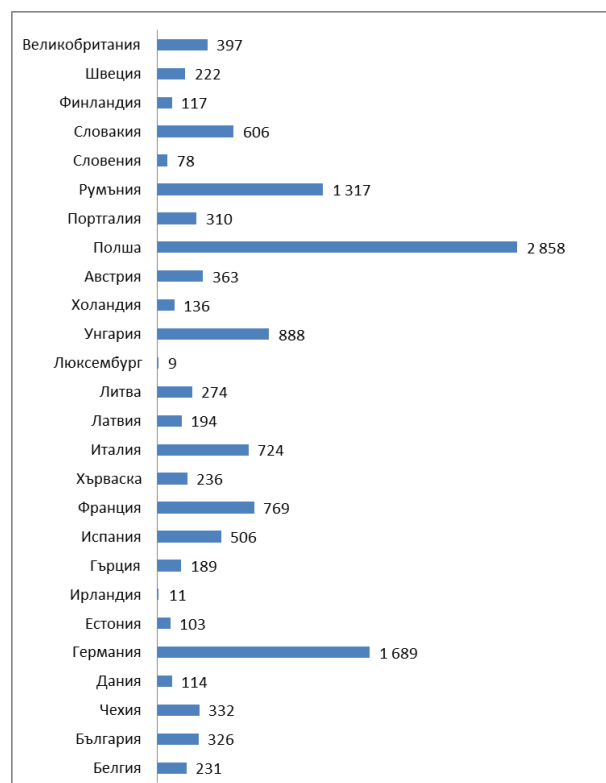
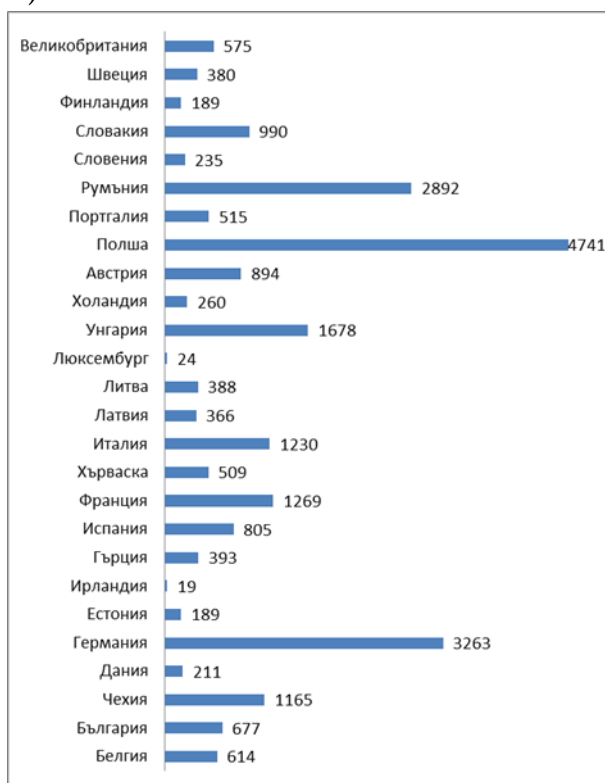


(*) Passenger-kilometres are based on quarterly data for 2015 (detailed reporting)

Според тези данни България дава 21.5 пъти повече жертви при железопътни произшествия от средното ниво за Европа.

Фигура 164. Общ брой на пострадали при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)

Фигура 165. Общ брой на загиналите при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)

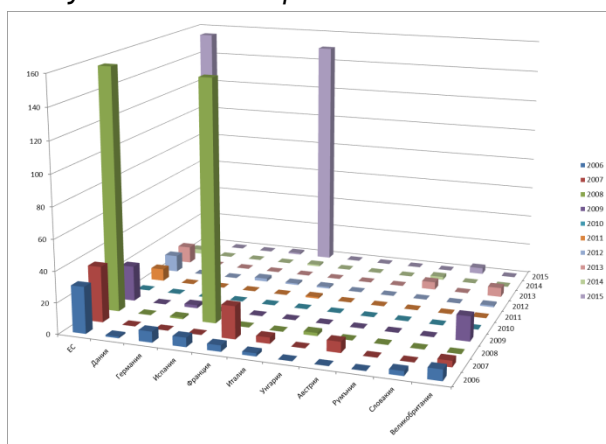




Европейските статистически данни показват, че Румъния е на трето място сред европейските страни по броя на произшествията, свързани с железопътния транспорт, въпреки по-малкия обем на превозваните пътници и товари. Румъния е на трето място и по броя на загиналите при инциденти. Повече от 10% от загиналите в рамките на ЕС са жертва на произшествия станали на територията на Румъния. За България този процент е 2,5%.

Въздушен транспорт

Фигура 166. Жертви на авиационни произшествия в търговския въздушен транспорт, по страна на възникване и държава на регистрация на въздухоплавателни средства¹⁰⁰



Въздушният транспорт е най-безопасния вид транспорт според данните на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) за периода от 2006г. до 2015 г.

Динамиката на произшествията с въздушни пътни превози показва малък брой на смъртни случаи в Европейския съюз. Повечето смъртни случаи са регистрирани в авиацията с общо предназначение и по-специално в светлината на въздухоплавателни средства.

4.4. Мерки за транспортна безопасност

Международен контекст

Има много заплахи за сигурността на транспорта, които влияят върху всяко превозно средство, до известна степен, като например кражба на стоки, контрабанда на наркотици, психотропни вещества и международен трафик, нелегални имигранти, въоръжени нападения, саботаж и тероризъм.

Фактори на безопасност и сигурност

Увеличаването на терористични заплахи и възникващи нови регулации изискват всички организации, независимо дали са публични органи или частни компании да преосмислят позицията си в областта на сигурността по веригата на дистрибуция. Подходът по настоящем осигурява текущи решения, единични

¹⁰⁰ Евростат, Статистика за безопасност на въздуха в ЕС; www.appso.eurostat.ec.europa.eu



при проблеми на сигурността във веригата на логистиката, но не възприема една политиката на сигурност на цялата транспортна верига.

Този подход води до по-високи разходи, смущения във веригата на логистиката и слабо влияние върху качеството на сигурността. Информационните технологии и подходящото сътрудничество по логистичната верига ще интегрират сигурност в бизнес процесите и да доведат до нови възможности. Сигурността и осъществяването на веригата за доставки, са два аспекта, които се съчетават и взаимно се допълват. В частност в Европа, голямото повишаване на цялостното движение в рамките на Европейския съюз през последните години доведе до приемането на европейската транспортна политика, формулирана във "Бялата книга на 2001 г. - Време за решение".

Очаква се, че движението в рамките на Европейския съюз, да се увеличи със 70% до 2020 г. В новите страни членки на ЕС ръстът ще бъде още по-висок, до 95% за същия период от време. Съществуващата транспортна система в момента в ЕС няма да може да се справи с очаквания увеличен трафик, затова стана от съществено значение развитието на алтернативни системи за транспорт, за да се премахнат пречките, които ще навредят на икономиката на ЕС. Интермодалният транспорт предлага решение чрез комбиниране на различни видове транспорт за едно пътуване и най-ефективно използване на наличната инфраструктура, с по-ниски общи разходи на компанията. В момента в света в интернационален план се случва безпрецедентна ситуация, дълбоко белязано от ирационалните действия на някои сили, които насърчават тероризма като средство за разделяне на международната общност и отслабването на световната стабилност като цяло. Глобалният характер на борбата срещу тероризма се превърна в задължителен елемент, но неочакван и малко желан феномен на глобализацията, представлявайки вече като наложителна борбата и отношението на всички държави

Политики за транспорт и сигурност

След терористичните атаки от 11 септември 2001г., и други извършени терористичните атаки, международно внимание бе насочено към уязвимостта на транспортния сектор от атаки и терористични действия. По този начин, усилията на международните специализирани органи, се насочиха към осигуряването на правила и норми за изграждане на рамка за увеличена сигурност, особено в летищата и пристанищата.

След събитията от 11 септември 2001 г. се взеха под внимание рисковете, които могат да възникнат в резултат на тероризма и се установи необходимостта от разглеждането на проблема във форма, която е разработена въз основа на колективен опит на общностите, които участват в дейността на транспорта, за разработването и приемането с международен приоритет на един международен юридически инструмент. Бяха отправени препоръки



относно някои мерки за подобряване на сигурността на корабите, пристанищните съоръжения, мобилни сондажни единици, намиращи се на мястото на стопанска дейност и фиксирани и плаващи платформи, както и препоръки за краткосрочни и бъдещи действия за осигуряване на техническо сътрудничество, съвместна дейност с Международната митническа организация, с Международната организация на труда. Също така се направиха разяснения относно начинът на приемане на бъдещи изменения на глава XI.

Разпоредбите на ISPS Кодекс, установяват набор от задължителни мерки за корабите, извършващи международни пътувания, както и за пристанищните власти, целящи да доведат до повишаване нивото на корабите и на пристанищните съоръжения и да се намали колкото е възможно рискът от терористична атака било на кораби по море или на пристанищните съоръжения, или в най-лошия случай сценарий, терористичните атаки срещу кораби, действащи в пристанищните терминали. Разпоредбите на ISPS Кодекс са свързани с два аспекта на дейността, тази на борда на морските кораби и тази на пристанищата. Тези разпоредби предполагат и водят най-вече до оценка на рисковите фактори за терористична атака.

В резултат на това, мерките, които се считат за подходящи, ще се различава в зависимост от приложимото ниво на сигурност продиктувано от оценен и определен рисков фактор. Друг аспект, който се въвежда чрез този кодекс е, че изпълнението му се отнася до въвеждането на система за управление на сигурността, която, в съответствие с основните процедури, се оценява и сертифицира въз основа на външен одит. Въпреки това, като се има предвид значението на сигурността и необходимостта да се отнасяме към този проблем с отговорност, както на борда на нивото на корабните компании за навигация, така и в пристанищата, ще бъдат определени лице, отговарящи за сигурността, чиито задължения са определени в рамките на Кодекса. Чрез този кодекс са определени задачите и отговорностите на правителствата на договарящите държави, корабните компании и кораби и пристанищните власти.

В съответствие с разпоредбите, включени в Кодекса, правителството на всяка договаряща държава определя нивата на сигурност, на които да бъдат организирани системите за управление на сигурността и предава цялата необходима информация за системи за сигурност, на Генералния секретар на Международната морска организация, за да ги направи достояние на другите договарящите правителства. Всички корабните компании и техните кораби, независимо дали те са притежавани или управлявани от тях, въз основа на съответните договори, трябва да докажат, че са организирали управление на системата за сигурност, която отговаря на изискванията, установени в Кодекса, както и нивото на сигурност, и да докаже, чрез сертификати за съответствие, издадени от името на правителството на държавата, в която работи.



Операторите на пристанищните съоръжения, както са определени в Кодекса ISPS, са длъжни да организират собствените си системи за управление на сигурността на пристанищното съоръжение, в които работят, въз основа на плановете за сигурност направени така, че да отговарят на изискванията, посочени в Кодекса.

В съответствие с взетите решенията, Интернационалният кодекс за изискванията за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения стават изисквания на Интернационалната конвенция за безопасност на човешкия живот на море - SOLAS 1974 г. - и следователно са задължителни, считано от датата на влизането им в сила. Като се имат предвид огромните рискове, причинени от увеличаване на феномена на тероризма, срокът за влизане в сила е уточнен през юли 2004 г. От тази дата, на нито един пътнически кораб, крайбрежно сондажно съоръжение или товарен кораб с товари бруто тонаж по-голям 500 не е разрешено да оперират в пристанищата, ако нямат "Международен Сертификат за безопасност на кораба", издадена от името на правителството на държавата на флага.

Също така, от същата дата, всяко пристанищно съоръжение, трябва да притежава сертификат, наречен "Декларация за съответствие на пристанищното съоръжение", издадена от името на правителството на държавата, където се намира съоръжението.

Таблица 81. Препоръчителни мерки за транспортна безопасност

Цели	Мерки
Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта	Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
	Изграждане на пътни съоръжения в градовете за намаляване на конфликтните точки между транспортните потоци.
	Проучване на добри практики и обмяна на опит за работата на неправителствените организации по въпросите за превенция на безопасността
Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност	Отстраняване на проблемите в местата с най-голяма интензивност на ПТП.
	Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти
	Актуализиране на нормативната база в автомобилния транспорт
Повишаване ролята на обществото за спазване на изискванията за безопасност и сигурност.	Изграждане на интермодални връзки, осигуряващи висока степен на безопасност и подобряващи условията за транспорт на пътници и товари
	Провеждане на информационни и образователни кампании за повишаване на пътната безопасност.



РАЗДЕЛ V. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА (TEN-T) И УСТАНОВЯВАНЕ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН В НЕЯ

5.1. Преглед на развитието на TEN-T мрежата

Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) играе ключова роля за осигуряването на свободното движение на пътници и товари в рамките на Европейския съюз (ЕС-28). Тази мрежа включва всички видове транспорт (шосейни и жп трасета, вътрешни водни пътища, речни и морски пристанища, летища и важни сухопътни терминали за товарни превози) и осъществява пътническите и товарните превози на Съюза, както е отговорна и за връзките със съседните държави.¹⁰¹

Идеята за създаването на TEN-T мрежите се появява в края на 80-те години на XX в. във връзка със създаването на единен (общ) пазар на ЕС. Правната основа за изграждането на TEN-T мрежите се основават на дял XVI, членове 170-172 от Договора за функционирането на Европейския съюз.¹⁰² По същество създаването и развитието на трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) има за цел да свърже националните инфраструктурни мрежи и да осигури тяхната оперативна съвместимост (т.е. определяне на стандарти, които премахват техническите бариери).

Интегрираните транспортни системи на страните-членки на ЕС се приемат като ключов елемент за създаването и функционирането на общ пазар и за засилване на икономическата и социална кохезия. Основите на TEN-T мрежата се поставят през 1990 г., когато Европейската комисия приема първия план за действие свързан с Трансевропейските мрежи (транспорт, енергетика и телекомуникации).

В рамките на 90-те години на XX в. се поставят основните за бъдещото развитие на мрежите - включват се в договора от Маастрихт (юридическа легитимация), предлагат се първите 14 приоретни проекта, приемат се финансовите инструменти, регулации и насоки за развитие на TEN-T. След 2000 г. настъпват важни изменения в концепцията за Трансевропейските транспортни мрежи - през 2001 г. към TEN-T мрежата се включва и развитието

¹⁰¹ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm

¹⁰² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=BG>



на пристанищна инфраструктура (морски и речни пристанища, комбинирани терминали за обработка на товари), през 2004 г.

През 2005 г. Европейската комисия съставя група на високо равнище, която да разглежда предложенията за свързване на TEN-T мрежата с тази на съседните на Съюза държави.

След 2007 г. започват все по-ясно да се извеждат ползите от развитието на Трансевропейските мрежи - формирането на значителна добавена стойност при комбинирането на различни видове инфраструктура (по-рационално използване на пространството, намалени разходи и екологичен натиск), както и възможните синергии между трите типа на Транс-европейски мрежи (транспорт-TEN-T, енергетика - TEN-E, телекомуникации - eTEN).

От януари 2014 г. ЕС поставя основите на нова политика в областта на развитие на TEN-T мрежата като най-важните промени са: определянето на „разширена“ и „ключова“ транспортна мрежа за Съюза, увеличаване на финансовите ресурси и по-активното включване на нови източници на финансиране (като Механизъм за свързване на Европа), доминиране на европейския (наднационален и единен) подход при планиране и финансиране на проектите, удължаване на времевия хоризонт за постигане на интегрирана и мултимодална „ключова“ транспортна мрежа на Съюза до 2030 г.

В програмния период 2014-2020 г. ЕС променя коренно своето виждане и политика в развитието на Трансевропейските коридори. Насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа са определени с Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета. Дефинираните цели са насочени към сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване на ползите за потребителите на мрежата.

Политиката за развитие на транспортната инфраструктура обхваща всички видове транспорт и предвижда структуриране на мрежата на две нива: основна мрежа (включва най-важните за ЕС транспортни връзки и възли и следва да бъде реализирана до 2030 г.); разширена мрежа (осигурява пълно покритие на територията на ЕС и следва да бъде завършена до 2050 г.)

Основната мрежа (core network) има стратегическо значение за главните европейски и международни транспортни потоци. Разширена мрежа (comprehensive network) представлява мултимодална транспортна мрежа с относително висока гъстота, която осигурява достъпност до всички европейски региони и така подпомага икономическото, социално и териториалното им развитие, както и мобилността на населението.



Схема 67. Ключова TEN-T мрежа на ЕС¹⁰³



Други важни елементи на „новата“ транспортна политика на ЕС е акцентът, който се поставя не само върху развитието на единна и добре интегрирана мултимодална транспортна мрежа в страните-членки, но и

¹⁰³ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>



усилено развитие на морските пристанища и летища, чрез които да се осъществява ефективно и бързо външната търговия на Съюза. Специално внимание се отделя и на транспортното развитие на ключови градски центрове в ЕС, които са основните генератори на икономически растеж и заетост.

Посредством изграждането на TEN-T мрежата се очаква да бъдат постигнати следните предимства:

- Мултиmodalната основна мрежа на TEN-T с коридорите на основната мрежа ще допринесе значително за Европейското сближаване и укрепване на вътрешния пазар. Ще се създаде по-конкурентоспособна икономика;
- Висока заетост. Подобрена мултиmodalност за по-добра железопътна инфраструктура, вътрешни водни пътища и морски транспорт;
- Инфраструктура в рамките на мултиmodalната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както и иновативни технологии в областта на транспорта, ще предизвика промяна на видовете транспорт, ще намали задръстванията по пътищата, ще намали емисиите на парникови газове и замърсяващи газове, както и ще се повишават безопасността и сигурността на транспорта.

5.2. Място на трансграничния регион Румъния - България в TEN-T мрежата

Схема 68. Коридор №4 и Коридор №7, пресичащи територията на трансграничния регион Румъния - България



Територията на трансграничния регион Румъния - България се пресича от 2 коридора на основната TEN-T мрежа:

**Коридор №4 „Ориент/Източно Средиземноморие“ и
Коридор №7 „Рейн—Дунав“.**

Коридор №4 „Ориент/Източно Средиземноморие“ свързва германските пристанища Бремен, Хамбург и Рощок, минавайки през Чешката република и Словакия, с разклонение, пресичащо Австрия, и продължава по-нататък през Унгария към румънското пристанище Констанца, българското пристанище Бургас, с връзка към Турция, гръцките пристанища Солун и Пирея, както и към Кипър чрез „морска магистрала“. Той включва железопътни трасета и автомобилни пътища, летища, пристанища, железопътно-автомобилни



терминали и вътрешните водни пътища по река Елба. Основният проблематичен участък е железопътната отсечка Тимишоара – София.

По трасето на ключов коридор №4 „Ориент/Източно Средиземноморие“ в трансграничния регион попада пътят Арад-Тимишоара-Крайова-Калафат-Видин-София. За ефективното функциониране на коридора на територията на трансграничния регион Румъния - България следва да бъдат решени следните проблеми:

- нуждата от изграждане на значителни участъци с удвоени жп линии в България и Румъния по линия на посоченото трасе; невъзможността за прилагане на общоприетите европейски стандарти за достигане на средна скорост на влаковете (160 км/ч за пътнически и 100 км/ч за товарни превози), тяхната дължина (до 700 м), различен вид на горивото (електричество и дизел) и волтаж на електрическата тяга и др.;
- по отношение на вътрешните водни линии (р. Дунав) проблемите са обект на изследване от Рейнско-Дунавския ключов коридор;
- проблемните шосейни участъци с по-ниска категория от магистрала или първокласен път по коридора са концентрирани в Румъния и България. Като проблемни области се очертават броят и разпределението на местата за почивка по магистралите (в България, Румъния) и въвеждането на ефективна електронна система за плащане на такси (липсва в Румъния и България).
- при развитието на въздушния транспорт в Румъния и България се очертават следните проблеми: все още малък размер на използваните еко-горива във въздушния транспорт и съответната инфраструктура в главните летища, свързване на летищата с жп мрежата на страната и най-вече с бъдещото разширяване на мрежата от високоскоростни влакове в ЕС и др.¹⁰⁴

Коридор №7 „Рейн-Дунав“ свързва Страсбург и Манхайм чрез две паралелни оси в Южна Германия – едната по протежение на Майн и Дунав, а другата през Щутгарт и Мюнхен, с разклонение през Прага и Жилина до словашко-украинската граница, като достига, след като е преминал през Австрия, Словакия и Унгария, до румънските пристанища Констанца и Галац. Той включва железопътни трасета и автомобилни пътища, летища, пристанища, железопътно- автомобилни терминали и вътрешните водни пътища по река Майн, канала Майн–Дунав, цялото поречие на Дунав от Келхайм надолу по течението на реката, както и река Сава. Основните проекти премахват проблематичните зони по вътрешните водни пътища и железопътните участъци Щутгарт – Улм и Мюнхен – Фрайласинг.

¹⁰⁴ (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm).



Ключов европейски коридор **Коридор №7 „Рейн-Дунав“**, който свързва Западна и Централна Европа с Черно море, в обхвата на трансграничния регион обхваща територията на Румъния (сухоземен и речен транспорт и комбинирани превози с морски транспорт) и България (речен транспорт по р. Дунав). Взимайки под внимание географските характеристики на коридора ЕС залага на развитието на жп транспорт (предимно високоскоростни влакове) и комбинирането му с речен и морски транспорт.

Основните проблеми свързани с бъдещото развитие на коридора са:

- преодоляване на „тесните“ места при развитието на жп мрежата на Румъния (рехабилитация на жп линии Арад-Брашов-Букурещ-Констанца и Арад-Тимишоара-Крайова-Букурещ-Констанца с цел преминаване и на високоскоростни влакове) и трансграничните жп връзки с България.
- проблеми са свързани с използването на р. Дунав като основна речна артерия (както и канала Дунав-Черно море) - свързани с регулиране на дълбочина и ниво на реката, екологични проблеми с трансграничен характер, рехабилитация и модернизация на пристанищна инфраструктура (Русе, Видин, Констанца, Галац, Гюргево, Черна вода, Сулина) и осигуряването на възможности за мултимодален транспорт в хинтерланда им, системи за наблюдение и контрол, както и вид и качество на услугите предлагани от речния транспорт, изграждането на терминали за използването на екологични горива (като втечен газ) и др.¹⁰⁵

Достъп до коридорите TEN-T в румънската част на трансграничния регион Румъния - България

Окръг Мехединци

Пресечен е от 3 приоритетни оси на европейската транспортна мрежа (TEN-T) а именно:

- Приоритетна ос 7 (пътна) - бившият паневропейски коридор IV;
- Приоритетна ос 18 (река Дунав) - бившия паневропейски коридор VII;
- Приоритетна ос 22 (железопътна);

Основната европейска транспортна мрежа (TEN-T Core) пресича област Мехединци по следния начин:

- Оршова (връзка с региона Запад- Тимишоара) - Дробета-Турну-Северин -
- Калафат (връзка с България - минава граница Видин)
- В областта се намира пункт за преминаване границата по суша Дробета Турну Северин в зоната на Железни врата I.

¹⁰⁵ (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/rhine-alp_en.htm; http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/hr_en.pdf)



Разширената европейска транспортна мрежа (TEN-T Подобен) пресича областта в зоната:

- Дробета Турну Северин- Крайова

Окръг Долж

В национален, регионален и европейски контекст, област Долж има стратегическа позиция, понеже е разположен по протежението на шосеен, железопътен, въздушен и речен европейски коридор TEN-T- централен (core) и глобален (comprehensive). Измежду тези транспортни трасета можем да назовем:

- Централна TEN-F мрежа: Букурещ- Крайова- Тимишоара- Белград/Арад-Будапеща и Крайова-Калафат-Видин-София;
- глобална TEN-F мрежа: Филиаш- Симерия;
- централна TEN-T пътна мрежа: Букурещ-Крайова-Калафат, Будапеща-Арад-Тимишоара-Калафат;
- глобална TEN-T пътна мрежа: Крайова-Питещ, Крайова-Филиаш-Дробета Турну Северин /Дева;
- централна TEN-T речна мрежа: река Дунав и пристанище Калафат;
- глобална TEN-T речна мрежа: пристанище Бекет;
- глобална TEN-T въздушна мрежа: Международно летище Крайова.

Окръг Олт

Трансевропейска транспортна мрежа TEN -пътна:

- Тимишоара-Карансебеш-Дробета Турну Северин-Крайова-Калафат с клон ДробетаТурну Северин-Калафат
- Дева-Симерия-Петрошан-Търгу Жиу-Филиаш-Крайова-Букурещ
- Трансевропейска мрежа за ЖП транспорт TEN
- Тимишоара-Карансебеш-Дробета Турну Северин-Крайова-Калафат
- Крайова-Александрия-Букурещ

Речният транспорт се извършва по река Дунав. Югозападния регион Олтения ползва пет речни пристанища при: Корабия, Бекет, Калафат, Дробета Турну Северин и Оршова.

Въздушният транспорт за стоки и пътници преминава през летището на Крайова, единственото летище в региона. В Крайова функционира и терминал за комбиниран транспорт. Също така съществува терминал за комбиниран транспорт в общините Слатина и Ръмнику Вълча.



Окръг Кълъраш

Област Кълъраш се пресича по дължина от магистрала А2, част от европейската транспортна мрежа TEN-T, бивш паневропейски коридор IV. Освен това, в южната част, по цялата му дължина тече река Дунав, която представлява бившия паневропейски транспортен коридор VII. При условие, че областта граничи на запад със столицата на страната Букурещ, а на изток - с област Констанца, основният изход към морето на страната и едно от най-развитите морски пристанища в зоната, са създадени благоприятни възможности за развитие на транспортните мрежи, още повече, че областта граничи на юг с региона Силистра-България.

Хидрографската мрежа на областта позволява речен транспорт по единствения съществуващ в областта речен път - река Дунав. Основната европейска артерия за навигация, Дунав (TEN-T 18), осигурява и улеснява чрез пристанищата Олтеница и Кълъраш търговския обмен с крайречните европейски държави. Освен това, тази зона е пресечена от европейски коридор 7 Констанца-канала Дунав-Черно море-Дунав-Майн-Рейн-пристанището Ротердам (Холандия).

Окръг Констанца

Окръг Констанца е разположена на паневропейския транспортен коридор 4: Берлин-Нюмберг-Прага-Будапеща-Букурещ-Констанца-Солун-Истанбул.

Едновременно с това, европейският коридор 9 (Балтийско море, Киев, Кишнеу, Яш, Букурещ) се пресича в Букурещ с коридор 4. Тази зона също се пресича и от европейския коридор 7 Констанца- каналът Дунав-Черно море-Дунав- Майн-Рейн- пристанището Ротердам (Холандия).

Таблица 82. Възли от основната и разширената мрежа на територията на трансграничния регион Румъния - България в Румъния

TEN-T мрежа (име на възел)	Летища	Морско пристанище	Вътрешноводни пристанища	Железопътен - пътен терминал
основна		Констанца	Калафат	
			Консатнца	
			Дробета Турну Северин	
			Гюргево	
			Черна вода	
разширена	Констанца		Кълъраш	
	Крайова		Меджидия	
			Олтения	

В основната TEN-T мрежа на територията на България са включени:

- направленията на Общоевропейските транспортни коридори („Рейнско-Дунавски“ - вътрешноводен път р. Дунав, пристанища Видин и Русе и интермодален терминал в Русе; „Ориент/Източно-Средиземноморски“ -



железопътно и пътно трасе по направленията Видин - София - Кулата и София - Пловдив - Бургас/Свиленград (турска граница);

- железопътното направление София - Горна Оряховица - Русе - Букурещ;
- пътно направление София - Велико Търново - Русе - Букурещ.

В картата на разширената мрежа, освен направленията и възлите в съществуващата карта на TEN-T, са включени и нови предложения, като част от тях попадат в обхвата на българската част от трансграничния регион Румъния - България:

- направлението София - Велико Търново - Шумен - Варна;
- скоростен път I-2 „Русе - Шумен“;
- скоростен път „Варна - Дуранкулак“;
- пристанище Силистра.
- железопътните връзки към Варна.

В национален аспект е предвидено да се развият и пътните отсечки с регионално значение, които осъществяват връзка на второстепенни и третостепенни възли с TEN-T мрежата.

Изпълнението на мрежата се осъществява с подкрепата на КФ, Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) и ЕФРР, които могат да бъдат допълвани с инвестиции от ЕЗФРСР за транспортна инфраструктура и транспортни услуги на местно равнище и в селските райони.

Възлите от основната и разширената мрежа на територията на трансграничния регион Румъния - България са представени в следващата таблица.

Таблица 83. Възли от основната и разширената мрежа на територията на българската част на трансграничния регион Румъния - България

TEN-T мрежа	Летища	Вътрешноводни пристанища	Железопътни терминали
основна	-	Русе	Горна Оряховица
		Видин	Русе
разширена	Горна Оряховица	Лом	-
		Оряхово	
		Силистра	
		Свищов	

В трансграничния регион основна роля ще имат пристанищата Русе и Видин, които са определени като възли от основната TEN-T мрежа. В обхвата на разширената TEN-T мрежа са включени четири български пристанища: Лом, Оряхово, Силистра и Свищов.

Трансграничният регион Румъния-България може да се превърне с източна врата към Европейския съюз, за да се оползотвори наличния потенциал посредством свързването на тази територия с европейските коридори, чрез



развитието на речния и морския транспорт (осигурявайки връзките с Черно море) и осигуряване на инфраструктура за сухопътен транспорт за всички градове и села. Също така, необходимо е свързване на определените третостепенни транспортни възли с мрежата TEN-T, както и укрепване на наличните и създаване на нови интермодални възли.¹⁰⁶

Краткосрочна перспектива на трансграничната структура на инфраструктурата в трансграничния регион Румъния - България

Въпреки инвестиции в последните години, натоварените отсечки, пътища и ферибот, продължават да засягат периферните зони на трансграничния регион по отношение на достъпа. Граничната транспортна инфраструктура и средствата за комуникация, които спешно се нуждаят от подобрение, все още представляват пречка за икономическото и социалното развитие на мрежите и трансграничната търговия.

И България, и Румъния биха могли да се възползват от навигационния път Изток-Запад и в този смисъл и двете страни трябва да разработят съвместни насоки за работата по общата част на Дунав и да подготвят подходяща структура на национално ниво в това отношение. Проектите за рехабилитация трябва да бъдат одобрени и съгласувани от двете страни и изпълнявани в едновременно.

TEN-T Приоритетна ос № 7 - автомагистрална ос Игуменица / Патра - Атина - София - Будапеща допринася за подобряване на пътната мрежа в Европа на югоизток, като свързва главните градове в региона, както и чрез свързване на пристанищата на Патра, Игуменица, Атина (Пирея), Солун и Констанца до сърцето на разширения Европейски съюз. Оста има два клона в граничния регион: един пресича границата при Калафат-Видин, а другият свързващ Констанца до границата с Унгария.

Приоритетна ос № 22 за железопътния TEN-T (Атина - София - Будапеща - Виена - Прага - Нюрнберг / Дрезден), която пресича зоната, осигурява трета железопътна връзка през границата.

Необходимо е да се увеличи нивото на достъпността и връзките в региона, по-специално за създаване на връзки между южната и северната част на река Дунав. Тези проблеми трябва да бъдат решени с общи трансгранични усилия за подкрепа на мобилността и интеграцията на региона.

¹⁰⁶ Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България



РАЗДЕЛ VI. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛОЖИМОТО НАЦИОНАЛНО И ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА

6.1. Европейско законодателство

Като политика на ЕС трансевропейските мрежи (TEN) - в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите - съществуват от 1993 г. насам. Те се основават на дял XVI, членове 170-172 от Договора за функционирането на Европейския съюз. TEN позволяват функционирането на вътрешния пазар, свързват европейските региони помежду им и свързват Европа с други части на света. По същество създаването и развитието на TEN има за цел да свърже националните инфраструктурни мрежи и да осигури тяхната оперативна съвместимост (т.е. определяне на стандарти, които премахват техническите бариери).

Добре развитата транспортна инфраструктура е от съществено значение за поддържането на конкурентоспособността и благосъстоянието на Европейския съюз. Политиката за TEN-T подкрепя изпълнението на 30 приоритетни проекта, преценени като такива с висока добавена стойност в рамките на европейския контекст, както и проекти от общ интерес и системи за управление на трафика, които ще играят ключова роля за улесняване на мобилността на стоки и пътници в рамките на ЕС.

6.1.1. Основни инструменти на политиката на TEN-T в ЕС

Насоките на Съюза, които определят цели, приоритети и очертания на мерките за създаване и развитие на мрежи, за създаване на рамка за определяне на проекти от общ интерес, както и единен Инфраструктурен фонд на ЕС за подкрепа на проекти от общ интерес. Тези проекти се изготвят и изпълняват в съответствие с принципа на субсидиарност и в съответствие със съответните правила и процедури на държавите-членки, на чиято територия се намират проектите.

В транспортния сектор първите насоки са приети от Европейския парламент и от Съвета през 1996 г. Първият регламент за финансиране от ЕС е приет през 1995 г.



Понастоящем политиката за TEN -Т има все по-голямо значение на фона на променящите се икономическа и политическа ситуация.

През 2009 г. е започнат сериозен преглед на политиката на ЕС в областта, което води до нова законодателна рамка, влязла в сила през 2014 г. По-долу посочените разпоредби определят рамката за развитие на политиката в транспорта до 2030/2050 г

- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС;
- Регламент (ЕС) № 473/2014 НА КОМИСИЯТА от 17 януари 2014 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на допълването на приложение III към него с нови примерни карти;
- Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) 67/2010. Механизмът за свързване на Европа управлява финансирането от ЕС в секторите на транспорта, енергетиката и телекомуникациите през периода 2014-2020 г.

Налице са и други норми и регулации на ниво Европейски съюз, относими към разглежданата област, които систематично са представени по-долу.

Счита се, че посредством изграждането на TEN-T мрежата ще се постигнат следните предимства:

- Мултимодалната основна мрежа на TEN-T. Коридорите на основната мрежа ще допринесе значително за Европейското сближаване и укрепване на вътрешния пазар. Ще се създаде по-конкурентоспособна икономика;
- Висока заетост. Подобрена мултимодалност за по-добра железопътна инфраструктура, вътрешни водни пътища и морски транспорт
- Инфраструктура в рамките на мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както и иновативни технологии в областта на транспорта, ще предизвика промяна на видовете транспорт, ще намали задръстванията по пътищата, ще намали емисиите на парникови газове и замърсяващи газове, както и ще се повишават безопасността и сигурността на транспорта.



6.1.2. Анализ на приложимото европейско законодателство

Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010 / ЕС.

Регламентът определя насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива – широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа. Регламентът също така посочва проектите от общ интерес и се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, както и установява приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа.

Приложното поле на Регламента е трансевропейската транспортна мрежа, съдържаща се в приложение I.

Трансевропейската транспортна мрежа обхваща транспортна инфраструктура и телематични приложения, както и мерки за насърчаване на ефективното управление и използване на тази инфраструктура и даващи възможност за устойчиви и ефективни транспортни услуги. Инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се състои от инфраструктура за железопътен транспорт, транспорт по вътрешните водни пътища, автомобилен транспорт, морски транспорт, въздушен транспорт и мултимодален транспорт, както са определени в съответните раздели на глава II.

Създава се структура от две нива на трансевропейската транспортна мрежа, която се основава на последователен и прозрачен методологичен подход и се състои от широкообхватна и основна мрежа. Широкообхватната мрежа се състои от всички съществуващи и планирани транспортни инфраструктури на трансевропейската транспортна мрежа, както и от мерките за насърчаване на ефективното и социално и екологично устойчиво използване на тези инфраструктури. Тя се определя и развива в съответствие с глава II от регламента. Основната мрежа се състои от тези части на широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите за развитие на трансевропейската транспортна мрежа. Тя се определя и развива в съответствие с глава III от Регламента.

Въвеждат се идентификация (като компоненти), изисквания и приоритети относно инфраструктурата, част от обхвата на Регламента, както следва:

- За железопътната инфраструктура;
- за вътрешните водни пътища;



- за пътната инфраструктура;
- за морския транспорт и морските магистрали;
- за въздушния транспорт;
- за мултимодалния транспорт (Товарните терминали или логистичните платформи).

По-детайлно, изискванията за отделните видове инфраструктура, въведени с Регламента са следните:

Железопътна инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- Товарните терминали следва да са свързани с пътната инфраструктура или, когато е възможно, с инфраструктурата на вътрешните водни пътища на широкообхватната мрежа.
- железопътната инфраструктура (ЖИ) с изключение на изолираните мрежи, да е оборудвана с ERTMS
- ЖИ да е в съответствие с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (25) и с мерките за нейното прилагане с цел постигане на оперативна съвместимост на широкообхватната мрежа;
- ЖИ да отговаря на изискванията на TCOC, приета в съответствие с член 6 от Директива 2008/57/ЕО, освен когато това се допуска от приложимата TCOC или съгласно процедурата, предвидена в член 9 от Директива 2008/57/ЕО;
- ЖИ с изключение на изолираните мрежи, да е напълно електрифицирана по отношение на железопътните линии и, доколкото е необходимо за експлоатацията на електрическите влакове – по отношение на страничните коловози;
- ЖИ да отговаря на изискванията, предвидени в Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (26), по отношение на достъпа до товарните терминали.
- Що се отнася до ERTMS и електрификацията, по искане на държава-членка, в надлежно обосновани случаи Комисията предоставя дерогации от изискванията, надхвърлящи изискванията на Директива 2008/57/ЕО.

Вътрешните водни пътища (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- Да се осигури свързването на вътрешноводните пристанища с автомобилната и железопътната инфраструктура.
- Вътрешноводните пристанища да предлагат най-малко един товарен терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и да прилагат прозрачни такси.



- Реките, каналите и езерата да отговарят на минималните изисквания за водни пътища клас IV, определени в новата класификация на вътрешните водни пътища, установена от Европейска конференция на министрите на транспорта (ECMT), и да осигуряват постоянно свободно пространство за преминаване под мостовете, без да се засягат членове 35 и 36 от настоящия регламент.

- Реките, каналите и езерата да се поддържат с цел да се запазят добрите условия за корабоплаване при спазване на приложимото право в областта на околната среда.

- Реките, каналите и езерата са оборудвани с RIS.

Пътната инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- пътищата да съответстват на разпоредбите на член 17, параграф 3, букви а), б) или в);

- безопасността на пътнотранспортната инфраструктура следва да се осигурява, контролира и, при необходимост, да се подобрява в съответствие с процедурата, предвидена в Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (27);

- пътните тунели с дължина повече от 500 m да са в съответствие с Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (28);

- когато е приложимо, оперативната съвместимост на системите за електронно събиране на такси се осигурява в съответствие с Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (29) и Решение 2009/750/ЕО на Комисията (30);

- за всяка интелигентна транспортна система, внедрена от публичен орган в пътната транспортна инфраструктура, да се спазват изискванията на Директива 2010/40/ЕС, като внедряването се осъществява по начин, съответстващ на делегираните актове, приети по силата на посочената директива.

Инфраструктура за морски транспорт и морски магистрали:

- Морските пристанища следва да са свързани с железопътни линии или пътища и при възможност с вътрешноводни пътища от широкообхватната мрежа, освен когато тази връзка е невъзможно поради физически пречки;

- Всяко морско пристанище, обслужващо превоз на товари, следва да предлага най-малко един терминал, отворен за операторите по недискриминационен начин, и да прилага прозрачни такси;



- Морските канали, фарватерите на пристанищата и устията свързващи две морета или предоставят достъп от морето до морски пристанища, следва да отговарят най-малко на вътрешноводни пътища от клас VI.

- Пристанищата да притежават необходимото оборудване за подпомагане на екологичните показатели на корабите в пристанищата, по-специално приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари съгласно Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (31), както и в съответствие с други съответни актове на правото на Съюза.

- Да се въведат VTMS и SafeSeaNet в съответствие с Директива 2002/59/ЕО, и внедряват електронни морски услуги, включително по-конкретно услуги за обслужване на едно гише съгласно предвиденото в Директива 2010/65/ЕС.

Въздушната инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- Всяко летище следва да предлага най-малко един терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилага прозрачни, подходящи и справедливи такси.

- По отношение на инфраструктурата за въздушен транспорт на широкообхватната мрежа се прилагат общи основни стандарти за опазване на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, приети от Съюза в съответствие с Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета (32).

- Инфраструктурата за управление на въздушното движение създава възможности за осъществяване на единното европейско небе в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета (33), Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета (34), Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета (35) и Регламент (ЕО) № 552/2004, както и на дейностите по въздушен транспорт.

Мултимодалната инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- В товарните терминали, пътническите гари, вътрешните пристанища, летищата и морските пристанища следва да са на разположение видове транспорт, които позволяват мултимодалния транспорт на пътници и товари;

- Товарните терминали и логистичните платформи, вътрешноводните и морските пристанища, както и летищата, на които се обработват товари, трябва да са оборудвани за обслужването на информационните потоци в рамките на



тези инфраструктури и между различните видове транспорт по логистичната верига. Такива системи трябва по-специално да позволяват движението в реално време на информацията относно наличния инфраструктурен капацитет, транспортните потоци и разположението, локализирането и проследяването и гарантират безопасност и сигурност по време на пътуването с различни видове транспорт;

- Непрекъснатият пътнически поток в рамките на цялата широкообхватна мрежа трябва да се улеснява посредством подходящо оборудване и наличие на телематични приложения на железопътните гари, автогарите, летищата и, когато е уместно, пристанищата за вътрешно и морско корабоплаване.

- Товарните терминали следва да се оборудват с кранове, транспортни ленти и други устройства за преместване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товари.

Въвеждат се общи изисквания за прилагане, осигуряване на:

- Градски възли, разбирани най-общо като взаимосвързаност между железопътната, пътната инфраструктура, инфраструктурата за въздушен транспорт и, когато е уместно, вътрешноводната инфраструктура и инфраструктурата за морско корабоплаване на широкообхватната мрежа;

- Телематични приложения, като осигуряващи условия за управление на трафика и, по отношение на мултимодалните транспортни операции, обмен на информация в рамките на видовете транспорт и между тях, и услуги с добавена стойност, свързани с транспорта, подобряване на безопасността, сигурността и екологичните показатели и опростени административни процедури.

- Услуги за устойчив товарен превоз, като се предвижда държавите-членки да подхождат с приоритет по отношение на проекти от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на широкообхватната мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на въглероден диоксид и на други негативни последици за околната среда;

- Нови технологии и иновации, като най-общо представено се предвижда подкрепа и насърчаване на декарбонизацията на транспорта чрез преход към иновационни и устойчиви транспортни технологии;

- Безопасна и сигурна инфраструктура;

- Устойчивост на инфраструктурата спрямо изменението на климата и бедствията;

- Защита на околната среда, посредством извършване на екологична оценка на плановете и проектите се извършва в съответствие с правото на



Съюза в сферата на околната среда, включително директиви 92/43/ЕИО, 2000/60/ЕО, 2001/42/ЕО и 2009/147/ЕО и 2011/92/ЕС;

- Достъпност за всички потребители, като транспортната инфраструктура следва да създава условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички потребители, особено за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

Регламентира се идентификацията на „основната мрежа“, а именно:

Основната мрежа, посочена на картите от приложение I, се състои от онези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за трансевропейска транспортна мрежа, и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мултимодален транспорт. Тя допринася по-специално за справяне с нарастващата мобилност и за осигуряване на висок стандарт на безопасност, както и за развитието на нисковъглеродна транспортна система. Основната мрежа е свързана чрез възли и осигурява връзки между държавите-членки и с инфраструктурните транспортни мрежи на съседните държави.

Въвеждат се изисквания, както и се дефинират коридорите на основната мрежи като инструмент за нейното реализиране. Списъкът на коридорите на основната мрежа е посочен в част I от приложение I към Регламент (ЕС) № 1316/2013. Държавите-членки участват, както е предвидено в настоящата глава, в коридорите на основната мрежа. Комисията осигурява схематични индикативни карти на коридорите на основната мрежа в лесно достъпен за обществеността формат. Предвиден е и начинът на управление и координиране на коридорите на основната мрежа.

В приложение №1 от Регламента са представени картите на основната и широкообхватната мрежа.

В приложение №2 от Регламента е представен списък на възлите от основната и широкообхватната мрежа;

В приложение №3 от Регламента са представени примерни карти на трансевропейската транспортна мрежа, разширена към определени трети държави.

Разгледаният регламент обобщава и систематизира като правна регулация от гледна точка на TEN- Т мрежата:

- Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа (ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1).



- Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1).
- Регламент (ЕС) № 1255/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2011 г. за установяване на програма за подпомагане на по-нататъшното развитие на интегрираната морска политика (ОВ L 321, 5.12.2011 г., стр. 1).
- Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 г. относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (ОВ L 26, 28.1.2012 г., стр. 1).
- Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система (ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11).
- Директива 92/43/ЕИО на Съвета от 21 май 1992 г. за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна (ОВ L 206, 22.7.1992 г., стр. 7).
- Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2000 г. за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите (ОВ L 327, 22.12.2000 г., стр. 1).
- Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 г. относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда (ОВ L 197, 21.7.2001 г., стр. 30).
- Директива 2009/147/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. относно опазването на дивите птици (ОВ L 20, 26.1.2010 г., стр. 7).
- Регламент (ЕС) № 913/2010 от 22 септември 2010 г. на Европейския парламент и на Съвета относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).
- Решение 2009/561/ЕО на Комисията от 22 юли 2009 г. за изменение на Решение 2006/679/ЕО по отношение на прилагането на техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 194, 25.7.2009 г., стр. 60).
- Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (Виж страница 129 от настоящия брой на Официален вестник).



- Регламент (ЕО) № 1085/2006 на Съвета от 17 юли 2006 г. за създаване на Инструмент за предприсъединителна помощ (ИПП) (ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 82).
- Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).
- Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).
- Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26)
- Регламент (ЕО) № 219/2007 от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) (ОВ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1).
- Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и за отмяна на Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).
- Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността (ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 152).
- Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите-членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО Текст от значение за ЕИП (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).
- Решение 2006/679/ЕО на Комисията от 28 март 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с подсистемата за „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 284, 16.10.2006 г., стр. 1).
- Решение 2006/860/ЕО на Комисията от 7 ноември 2006 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата за



контрол, управление и сигнализация на трансевропейската високоскоростна железопътна система и за изменение на приложение А към Решение 2006/679/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с подсистемата за контрол, управление и сигнализация на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 342, 7.12.2006 г., стр. 1).

- Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008, стр. 1).

- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

- Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59).

- Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39).

- Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 12).

- Решение на Комисията 2009/750/ЕО от 6 октомври 2009 г. за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11).

- Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81).

- Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72).

- Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (Рамков регламент)(ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1).

- Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване)(ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10).



- Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20).
- Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи (ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1).

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 473/2014 НА КОМИСИЯТА от 17 януари 2014 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на допълването на приложение III към него с нови примерни карти

Въз основа на обстоятелството, че в рамките на партньорството на Северното измерение за транспорт и логистика (NDPTL) на 21 ноември 2012 г. е постигнато споразумение на високо равнище между Съюза, Русия и Беларус, а в рамките на Източното партньорство на 9 октомври 2013 г. е постигнато споразумение на високо равнище между Съюза и Беларус, Украйна, Молдова, Грузия, Армения и Азербайджан, са добавени примерни карти на транспортните мрежи, свързани с мрежите, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013. (приложение № III)

Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) 67/2010

Предмет на регламентът е създаването на Механизъм за свързване на Европа („МСЕ“), с който се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези сектори. Освен това с него се установява разпределението на средствата, които да се предоставят по многогодишната финансова рамка за годините 2014–2020 г.

Общите цели, които ще се реализират посредством механизма, са свързани с предоставянето на възможност за подготовка и изпълнение на проекти от общ интерес в рамките на политиката за трансевропейските мрежи в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката, посредством:



а) оказване на принос за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж в съответствие със стратегията „Европа 2020“ чрез разработване на модерни и високоефективни трансевропейски мрежи, които вземат предвид очакваните бъдещи транспортни потоци, като по този начин се осигурят ползи за целия Съюз по отношение на подобряването на конкурентоспособността на световния пазар и на икономическото, социалното и териториалното сближаване в рамките на вътрешния пазар и създаването на по-благоприятна за частни, публични или публично-частни инвестиции среда чрез комбинация от финансови инструменти и пряка подкрепа от Съюза, когато проектите биха могли да се възползват от такова комбиниране на инструментите и чрез подходящо използване на полезни взаимодействия между секторите.

б) осигуряване на условия Съюзът да постигне своите цели за устойчиво развитие, включително целта за най-малко 20 % - но намаляване на емисиите на парникови газове в сравнение с равнищата от 1990 г. и повишаване с 20 % на енергийната ефективност, и постигане на дял от 20 % на енергията от възобновяеми източници до 2020 г., като по този начин се допринесе за средносрочните и дългосрочните цели на Съюза по отношение на декарбонизацията и същевременно се гарантира по-голяма солидарност между държавите членки;

По отношение на транспортния сектор, посредством МСЕ се цели подкрепа за проекти от общ интерес, както е определено в член 7, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1315/2013, които преследват изложените по-долу цели:

а) премахване на участъците със затруднения, повишаване на оперативната съвместимост на железопътните линии, изграждане на липсващите връзки, и по-конкретно подобряване на трансграничните участъци. Постигането на тази цел се измерва с:

- i) броя на новите или подобрените трансгранични връзки;
- ii) броя на километрите железопътни линии, адаптирани към европейското стандартно номинално междурелсие и оборудвани с ERTMS;
- iii) броя на премахнатите участъци със затруднения и участъците с увеличен капацитет от транспортните маршрути за всички видове транспорт, които са получили финансиране по МСЕ;
- iv) дължината на мрежата от вътрешните водни пътища по класове в Съюза, и
- v) дължината на железопътната мрежа в Съюза, която е била модернизирана във връзка с изискванията по член 39, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;



б) осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план, с цел подготовка за очакваните бъдещи транспортни потоци, както и осигуряване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез преход към иновативни, нисковъглеродни и енергийно ефективни транспортни технологии, като същевременно се оптимизира безопасността. Постигането на тази цел се измерва с:

- i) броя пунктове за доставка на алтернативни горива за превозни средства, използващи основната мрежа на TEN-T за автомобилен превоз в Съюза;
- ii) броя вътрешни и морски пристанища на основната мрежа на TEN-T, които са оборудвани с пунктове за доставка на алтернативни горива в Съюза; и
- iii) намаляването на броя на жертвите на пътно-транспортни произшествия по пътната мрежа в Съюза;

в) оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури. Постигането на тази цел се измерва с:

- i) броя на мултимодалните логистични платформи, включително броя на вътрешните и морските пристанища и летища, които са свързани с железопътната мрежа;
- ii) броя на подобрените терминали за железопътен-автомобилен транспорт и броя на подобрените или новите връзки между пристанищата чрез морски магистрали;
- iii) броя километри вътрешни водни пътища, оборудвани с RIS; и
- iv) степента на внедряване на системата SESAR, VTMS и ITS в пътния сектор.

Финансиране

Регламентът определя общия бюджет до 2020 г. и съответно секторното финансиране, като предвижда, че финансовият пакет за изпълнението на МСЕ ще финансира като допустими разходите, отнасящи се до:

- а) действия, които допринасят за проекти от общ интерес и действия за подкрепа на програмата, съгласно предвиденото в член 7;
- б) действия за подкрепа на програмата, съставени от разходи за техническа и административна помощ, направени от Комисията за управлението на МСЕ, включително необходимите разходи за осигуряване на прехода между МСЕ и мерките, приети съгласно Регламент (ЕО) № 680/2007, в размер до 1 % от финансовия пакет.



МСЕ ще се прилага чрез една или повече форми на финансова помощ, предвидени в Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012, по-специално чрез безвъзмездни средства, обществени поръчки и финансови инструменти. Работните програми, посочени в член 17 от регламента ще определят конкретните форми на финансова помощ.

В областта на транспорта, регламентът въвежда следните правила относно допустимостта на финансирането:

- само действия, които допринасят за проекти от общ интерес съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013, и действия за подкрепа на програми отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на обществени поръчки и финансови инструменти съгласно настоящия регламент.

- За финансиране под формата на безвъзмездни средства се прилагат следните правила:

а) действия за реализиране на основната мрежа в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително внедряването на нови технологии и иновации в съответствие с член 33 от посочения регламент, и проекти и хоризонтални приоритети, посочени в част I от приложение I към настоящия регламент;

б) действия за реализиране на широкообхватната мрежа в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, когато тези действия допринасят за изграждане на липсващи връзки, улесняване на трансграничното движение или за премахване на участъци със затруднения, когато допринасят за развитието на основната мрежа или за свързването на коридорите на основната мрежа, или когато тези действия допринасят за внедряването на ERTMS в основните маршрути от коридори за железопътен товарен превоз, посочени в приложението към Регламент (ЕС) № 913/2010 – в размер до 5 % от финансовия пакет за транспорта съгласно посоченото в член 5 от настоящия регламент;

в) проучвания за проекти от общ интерес, определени в член 8, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

г) проучвания за трансгранични приоритетни проекти, както е определено в приложение III към Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (22);

д) действия за подкрепа на проекти от общ интерес, както е определено в член 8, параграф 1, букви а), г) и д) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

е) действия за внедряване на транспортната инфраструктура във възли от основната мрежа, включително градски възли, както е определено в член 41 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

ж) действия за подкрепа на системите с телематични приложения в съответствие с член 31 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;



- з) действия за подкрепа на услугите за товарен превоз в съответствие с член 32 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- и) действия за намаляване на шума от железопътния товарен превоз, включително чрез модернизиране на съществуващия подвижен състав в сътрудничество, *inter alia*, с индустрията от железопътния сектор;
- й) действия за подкрепа на програмата;
- к) действия за осигуряване на безопасна и сигурна инфраструктура в съответствие с член 34 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- л) действия за подкрепа на морските магистрали, както е предвидено в член 21 от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Свързаните с транспорта действия, които включват трансграничен участък или част от такъв участък, ще се счита че отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза само ако има писмено споразумение между заинтересованите държави членки или между държавите членки и заинтересовани трети държави относно завършването на съответния трансграничен участък.

В сектора на транспорта размерът на финансовата помощ от Съюза се определя, като не следва да надвишава:

- а) по отношение на безвъзмездните средства за проучвания: 50 % от допустимите разходи;
- б) по отношение на безвъзмездните средства за работи:
 - i) за железопътни и пътни мрежи в държавите членки, които нямат изградена железопътна мрежа на своята територия, или в държава членка или част от нея с изолирана мрежа без железопътни товарни превози на дълги разстояния: 20 % от допустимите разходи; процентът на финансиране може да бъде увеличен до най-много 30 % за действия за премахване на участъци със затруднения и съответно на 40 % за действия във връзка с трансгранични участъци и за действия за подобряване на оперативната съвместимост в железопътния транспорт;
 - ii) за вътрешни водни пътища: 20 % от допустимите разходи, процентът на финансиране може да бъде увеличен до най-много 40 % за действия за премахване на участъци със затруднения и съответно до най-много 40 % за действия във връзка с трансгранични участъци;
 - iii) за вътрешен транспорт, връзки със и развитието на мултимодални логистични платформи, включително връзки с вътрешни и морски пристанища и летища, както и развитието на пристанища: 20 % от допустимите разходи;
 - iv) за действия за намаляване на шума от железопътния товарен транспорт, включително чрез модернизиране на съществуващия



- подвижен състав: 20 % от допустимите разходи до комбиниран таван от 1 % от бюджетните средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а);
- v) за по-добра достъпност на транспортната инфраструктура за хората с увреждания: 30 % от допустимите разходи за действия по адаптиране, но във всеки случай не повече от 10 % от общите допустими разходи за работи;vi) за действия за подпомагане на новите технологии и иновациите за всички видове транспорт: 20 % от допустимите разходи;vii) за действия за подкрепа на трансгранични пътни участъци: 10 % от допустимите разходи;
- в) по отношение на безвъзмездните средства за системи и услуги с телематични приложения:
- i) за наземните компоненти на ERTMS, на системата SESAR, на RIS и на VTMS: 50 % от допустимите разходи;
 - ii) за наземните компоненти на ITS за пътния сектор: 20 % от допустимите разходи;
 - iii) за бордовите компоненти на ERTMS: 50 % от допустимите разходи;
 - iv) за бордовите компоненти на системата SESAR, RIS, VTMS и ITS за пътния сектор: 20 % от допустимите разходи до комбиниран таван от 5 % от бюджетните средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а);
 - v) за действия за подкрепа на развитието на морските магистрали: 30 % от допустимите разходи.
 - vi)за системи, при които се използват телематични приложения, различни от посочените в подточки i)–iv), услуги за товарен превоз и безопасно паркиране по основната пътна мрежа: 20 % от допустимите разходи.

Предвиден е нарочен режим за спазване на конкретни процедури за кандидатстване (специални режими):

- специални покани за представяне на предложения за средства, прехвърлени от Кохезионния фонд в сектора на транспорта (чл. 11 от регламента)
- възлагане на обществени поръчки;
- финансови инструменти

Съответно са въведени и правилата за изготвяне на работни програми по повод разходването на средства от съюза.

Регламентът урежда и отговорността на бенефициентите и способите за защита на финансовите инструменти на Общността, изрично и специално във връзка с реализацията на реализацията на МСЕ и съответните проекти.



Разгледаният регламент обобщава и систематизира като правна регулация от гледна точка на приложимите правила за TEN- Т мрежата:

- Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 относно Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1084/2006 на Съвета (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 289).
- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (Виж страница 1 от настоящия брой на Официален вестник).
- Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).
- Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и за отмяна на Решение № 1364/2006/ЕО, както и за изменение на регламенти (ЕО) № 713/2009, (ЕО) № 714/2009 и (ЕО) № 715/2009 (ОВ L 115, 25.4.2013 г., стр. 39).
- Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за установяване на „Хоризонт 2020“ — рамкова програма за научни изследвания и иновации (2014–2020 г.) и за отмяна на Решение № 1982/2006/ЕО (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 104)
- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L, 343, 14.12.2012 г., стр. 32).
- Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза и за отмяна на Регламент (ЕО, Евратом) № 1605/2002 на Съвета (ОВ L 298, 26.10.2012 г., стр. 1).
- Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи (ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1.).
- Решение № 1639/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 г. за създаване на Рамкова програма за конкурентоспособност и иновации (2007-2013) (ОВ L 310, 9.11.2006 г., стр. 15).
- Делегиран регламент (ЕС) № 1268/2012 на Комисията от 29 октомври 2012 г. относно правилата за прилагане на Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза (ОВ L 362, 31.12.2012 г., стр. 1).



- Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).
- Регламент (ЕО) № 67/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. за определяне на общите правила за предоставяне на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските мрежи (ОВ L 27, 30.1.2010 г., стр. 20).
- Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета от 2 декември 2013 за определяне на многогодишната финансова рамка за периода 2014–2020 г. (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 884).
- Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L, 204, 5.8.2010 г., стр. 1).
- Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 септември 2013 година относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF), и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (Евратом) № 1074/1999 на Съвета (ОВ L 248, 18.9.2013 г., стр. 1).
- Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета от 11 ноември 1996 г. относно контрола и проверките на място, извършвани от Комисията за защита на финансовите интереси на Европейските общности срещу измами и други нередности (ОВ L 292, 15.11.1996 г., стр. 2).

За хронологична и предметна пълнота на изследването, в допълнение ще посочим

Директива на Съвета 92/106/ЕИО от 07.12.1992 г., относно изготвянето на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки, поставя целта за намаляване дела на автомобилния транспорт чрез създаване на възможности за извършване на комбинирани превози с участието на железопътен, вътрешноводен и морски транспорт.

Тя е утвърдена от Съвета, в съответствие с **Директива на Съвета 75/130/ЕИО от 17 февруари 1975 г., за създаването на общи правила за някои видове комбиниран пътен/железопътен превоз на товари между държавите-членки.** Директива 92/106 е изготвена в съответствие с целите на Общността, насочени главно в следните направления: осигуряване на оптимално управление на транспортните ресурси чрез използването на комбиниран



транспорт; комбинирания транспорт се явява алтернатива на автомобилния във връзка с разрешаване на някои от глобалните проблеми на транспортния сектор, а именно: засилващата се тенденция за задръствания по пътищата, замърсяване на околната среда и понижаване сигурността на превозите; мерки за бъдещото подобряване на транспортните модели на основата на интермодални форми на транспорт, както и покриване на специфичните средства и изисквания на транспортните оператори и ползватели. Тези мерки следва да обхванат комбинираните форми на транспорт, обединявайки автомобилния и другите видове транспорт, като железопътен и воден (морски и речен); по-широкото използване на комбинирания транспорт следва да бъде насърчавано чрез освобождаване от габаритните ограничения и чрез премахване на различните административни ограничения, които все още съществуват в областта на автомобилния транспорт; улеснен достъп на собствени (ведомствени) превозни средства до комбинирания транспорт.

Директива 96/53/ЕО на съвета от 25 юли 1996 г., относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик . Тя се прилага относно размерите на моторните превозни средства и на техните ремаркета, масите и някои други характеристики на превозните средства, както и относно сближаването на законодателствата на държавите-членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета.

Директивата е изменена с **Директива (ЕС) 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г.** Новата директива урежда дерогации от максимално допустимите маса и размери на превозни средства и комбинации от превозни средства, установени в Директива 96/53/ЕО.

Конвенцията на ООН за международни мултимодални превози на товари (сключена в Женева, Швейцария на 24.05.1980 г.)

Конвенцията на ООН заема важно място в международната нормативна уредба в областта на интермодалните превози. Конвенцията среща силна съпротива от страна на превозвачите превозващи контейнери в развитите страни, които извършват превози от врата до врата, поради премахването на голяма част от ограниченията на отговорността им, на които те се позовават при изпълнение на договорните си задължения. В резултат на това Конвенцията е ратифицирана едва от 10 държави и до настоящия момент не е



успяла да събере необходимия кворум от 30 страни членки, за да влезе в сила. Въпреки този факт, основните раздели на Конвенцията, свързани с извършването на мултимодални превози, са включени в законодателството на редица страни, сред които е и САЩ. Те са обхванати също така и в транспортните договори за осъществяване на мултимодални превози на голям брой мултимодални транспортни оператори (МТО)

В допълнение към Конвенцията на ООН, в международното законодателство съществуват няколко международни споразумения, по които България е страна:

„Европейско съглашение за основните линии на международните комбинирани превози и съответните обекти (AGTC)”, от 1991 г.

Съглашението е подписано в Женева, с участието на двадесет и една европейски държави, сред които и България. Тази европейска спогодба е изготвена във връзка с осигуряването на международна правна рамка за развитието на международна инфраструктура за комбиниран транспорт и услуги, най-вече по отношение на технологията - шосе-железница, както и насоките за повишаване на ефективността му. AGTC спогодбата определя всички важни европейски железопътни линии, използвани за международен комбиниран транспорт, всички терминали, гранични пунктове и фериботни връзки; определя международно признати инфраструктурни стандарти за всички тези линии и съответното оборудване за извършване на подобни услуги; предписва международно приемливи параметри за влаковете и оборудването за комбиниран транспорт. Европейските държави, които са договарящи страни по спогодбата, се ангажират с нейното внедряване, но не се обвързват със срокове.

Протокол за комбинирани превози по вътрешноводни пътища към AGTC, приет в Женева на 17 януари 1997 г.

Протоколът към AGTC установява еднакви изисквания, на които трябва да отговарят инфраструктурите и услугите за извършване на комбинирани превози по вътрешни водни пътища

Решение за изпълнение (ЕС) 2016/209 на Комисията от 12 февруари 2016 година относно искане за стандартизация до европейските организации за стандартизация по отношение на интелигентните транспортни системи (ИТС) в градските райони в подкрепа на Директива 2010/40/ЕС на



Европейския парламент и на Съвета относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (нотифицирано под номер C(2016) 808) (Текст от значение за ЕИП)

Решението за изпълнение дава насоки начинът за постигане по отношение на приложимите стандарти и стандартизационни документи:

- в областта на обществения транспорт, и по-специално по отношение на информацията за мултимодални пътувания и интелигентното издаване на билети, необходимостта от съгласуваност ще засегне широк набор от стандарти и технически спецификации, по-специално Transmodel (20) , IFOPT (21) , SIRI (22) , NETEX (23) , IOPTA (24) и ISO (25) .
- в областта на превозните средства, използващи алтернативни горива, и съответната инфраструктура всички нови стандарти и спецификации следва да бъдат съвместими с ETSI TS 101 556-3 (26) и да го допълват.
- Необходимо е също така приспособимостта на общите стандарти към градската среда да бъде разгледана и евентуално доразвита. Такъв именно е случаят с DATEX II (27) , който осигурява обмен на данни, свързани с движението, описани чрез специални профили. Той изглежда като предпоставка за установяване на оперативна съвместимост и непрекъснатост на услугите между градската и междуградската среда или мрежи. Тази задача може да се изпълнява по най-добър начин чрез осигуряване на тясно сътрудничество със стратегическа група и техническата група на DATEX II.

Посочените по-долу нормативни и стратегически документи, са описани по-долу за систематична пълнота, но ги преценяваме като частично относими, т.к. регулациите във връзка с конкретно изследвания обект на анализ са кодифицирани в цитираните по-горе Регламенти. Представените по-долу актове и стратегически документи, следва да се съобразяват при резервата, че същите разглеждат определени аспекти на проблематиката, или са реципирани и обобщени по подходящ начин в системното законодателство създадено по повод развитието на трансевропейските мрежи, разгледано по-горе в изложението.

План за инвестиции за Европа, Одобрен от Европейския съвет на 18 декември 2014 г.

Планът се основава на три взаимно допълващи се направления:



Първо - мобилизиране през следващите три години на най-малко 315 милиарда евро за допълнителни инвестиции, с които да се повиши въздействието на публичните средства и да се отключат частните инвестиции;

Второ - целенасочени инициативи, за да се гарантира, че тези допълнителни инвестиции удовлетворяват потребностите на реалната икономика;

Изпълнението на първите две направления на равнище ЕС ще бъде постигнато чрез създаването на нов Европейски фонд за стратегически инвестиции, с който да се предостави подпомагане за риска при дългосрочните инвестиции и да се осигури по-голям достъп до рисково финансиране за МСП.

Трето - мерки за осигуряване на по-добра регулаторна предвидимост и за премахване на пречките пред инвестициите, така че Европа да стане по-привлекателна за инвеститорите.

Европейската Комисия определи първия набор от мерки в приетата си на 16 декември 2014 г. работна програма (COM(2014) 910). По тези въпроси Комисията ще работи и съвместно с останалите институции на ЕС и държавите членки в контекста на европейския семестър.

По-долу посочените стратегически актове, както и актове на нормотворчество са представени с оглед пълнота на изложението, но при резервата, че същите разглеждат определени аспекти на проблематиката, или са реципирани и обобщени по подходящ начин в системното законодателство създадено по повод развитието на трансевропейските мрежи, разгледано по-горе в изложението.

Европа 2020, Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж на Европейската комисия, 2010 г.

„Европа 2020“ е стратегия на Европейския Съюз за растеж и заетост, която е въведена за създаване условия за интелигентен - чрез по-ефективни инструменти в образованието, изследванията и иновациите; устойчив - благодарение на решителното преминаване към нисковъглеродна икономика и конкурентоспособна промишленост; и приобщаващ - със силен акцент върху създаването на работни места и намаляването на бедността. Тя определя пет основни цели, които да бъдат изпълнени до края на 2020 г. - в сферата на заетостта, научноизследователската и развойна дейност, климата и енергетиката, образованието, социалното приобщаване и намаляването на бедността. Напредъкът към целите на стратегията „Европа 2020“ се насърчава и наблюдава чрез европейския семестър, годишния цикъл на координация на икономическите и бюджетните политики в ЕС. През 2015 г. Съветът прие нов набор от интегрирани насоки — общи насоки за икономическите политики на



държавите членки и на Съюза и насоки за политиките за заетост на държавите членки, които заменят интегрираните насоки от 2010 г.

„Хоризонт 2020“ създадена с Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета и регламентира правилата за регулиране на помощта от ЕС за научни изследвания и иновации

„Хоризонт 2020“ е рамковата програма за научни изследвания и иновации (2014-2020 г.). Тя цели повишаване на европейската научна и технологична база, по-добро използване на икономическия и промишления потенциал на политиките за иновации, научни изследвания и технологии в съответствие със стратегията „Европа 2020“. За постигането на тази цел са предвидени мерки по три приоритета: „Високи постижения в научната област“, „Водещи позиции в промишлеността“ и „Обществени предизвикателства“. Програмата подпомага научноизследователските и иновативните действия чрез субсидии, награди, обществени поръчки и финансови инструменти.

Стратегията „Транспорт 2050“

Със Стратегията „Транспорт 2050“ е утвърден дългосрочен план за повишаване на мобилността и намаляване на емисиите и зависимостта от петрола. За постигането на този резултат се налага извършването на промени в транспортната система на Европа.

Сред ключовите цели до 2050 г. са: в градовете повече да не се движат автомобили, задвижвани с конвенционални горива; в авиацията да се използват горива с ниски въглеродни емисии, емисиите от корабоплаването да се намалят, превоза на пътници и товари на средни междуградски разстояния да се извършва от железопътен и воден транспорт, а в резултат на всичко това емисиите от транспорта да намалят с 60 %. Общата цел е създаването на единно европейско транспортно пространство с по-голяма конкуренция и напълно интегрирана транспортна мрежа, която свързва различните видове транспорт и дава възможност за коренна промяна в транспортните схеми за пътници и товари. За тази цел са набелязани конкретни инициативи за следващите десет години, една от които е намаляването наполовина на автомобилите, използващи конвенционални горива в градския транспорт, до 2030 г., а до 2050 г. - постепенното им пълно изтегляне от употреба в градовете. С Европейския фонд за регионално развитие на ЕС (2014-2020 г.) се цели засилването на икономическото и социално сближаване в Европейския съюз, постигне равновесие между регионите в него чрез съсредоточаване на инвестиции върху няколко ключови приоритетни области: иновации и научни



изследвания, цифровите технологии, подкрепа за малките и средните предприятия и икономиката с ниска въглеродна интензивност. Действията по ЕФРР имат за цел да облекчат икономическите, екологичните и социалните проблеми в градските райони с особен акцент върху устойчивото градско развитие.

Чрез Кохезионния фонд на ЕС (2014-2020 г.) се цели намаляване на икономическите и социални различия и да насърчаването на устойчивото развитие в държавите членки, чийто брутен национален доход (БНД) на глава от населението е под 90 % от средния за ЕС. Той предоставя финансиране на дейности в областите: трансевропейски транспортни мрежи по проекти от европейски интерес, инфраструктурни проекти, околна среда - по проекти, свързани с енергетиката или транспорта, при условие че те носят явна полза за околната среда, като енергийна ефективност, използване на възобновяема енергия, развиване на железопътния транспорт, подкрепа на интермодалността, укрепване на обществения транспорт и др.

Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, 2011 г.

Документът очертава дългосрочната стратегия на ЕС за развитие на транспортния сектор до 2050 г., като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“, без това да възпрепятства мобилността.

В Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144) за бъдещето на транспорта до 2050 г., е описан преходът на транспорта от старите към новите предизвикателства и са посочени начините за преодоляването им. Определена е цел за намаляване на емисиите на парникови газове, без да се пречи на развитието на транспорта и да се застрашава мобилността. Това означава по-ограничено и по-чисто използване на енергията от страна на транспорта, по-добра експлоатация на съвременните инфраструктури и намаляване на въздействието им върху околната среда. По-специално, Комисията има за цел създаването на истинско Единно европейско транспортно пространство, като се премахнат остатъчните бариери между видовете транспорт и националните системи, улесни се процесът на интеграция и се подпомогне появата на мултинационални и многовидови доставчици на транспортни услуги. В предлаганата стратегия се предвижда по-голяма хармонизация и по-добро прилагане на правилата в областта на социалните въпроси, околната среда,



безопасността и сигурността, както и на минимални стандарти на обслужване и права на потребителите. Друга част от стратегията се отнася за иновациите в бъдеще, включващи нови технологични решения и промяна на поведението в посока на по-устойчиви форми на мобилност. И накрая, модерната транспортна инфраструктурна мрежа изисква значителни ресурси, разнообразни източници на финансиране и интелигентни системи на тарифиране.

Зелена книга за TEN-T: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика”, 2009 г.,

Със зелената книга за TEN-T се извършва фундаментална на основите на бъдещата политика на TEN-T мрежата и се разглеждат варианти за бъдещото ѝ развитие.

Зелената книга през 2009г. аргументира необходимостта от фундаменталното преразглеждане на политиката за TEN-T, а не просто извършване на преглед и евентуално актуализиране на плановите и приоритетните проекти. Целта е да се формулират бъдещите политики, като се използва натрупаният до момента опит и постигнатите резултати, съответно необходимият анализ.

Зелената книга отчита обхвата на задачата – в политически, социално-икономически, екологичен, институционален, географски и технически смисъл, като демонстрира стремежа към ангажиране на заинтересовани страни от възможно най-широк кръг, за да се осигури надлежното вземане под внимание на експертното знание, опит и становище. Зелената книга е начинът, посредством който Комисията започва процеса на преглед на политиката за TEN-T, в която се резюмират вижданията към 2009г. и се обсъждат становища преди представянето на евентуални законодателни или други предложения.

Зелената книга: „Към нова култура за градска мобилност“ (2007 г.)

С нея се цели насочването на разискванията по въпроси, свързани с градската мобилност и предлагането на практически решения на съществуващите проблеми, като задръстванията и замърсяването. ЕС насърчава на дискусиите, сътрудничество и координация, като Комисията ще използва резултатите от проведените дебати, за създаването и предлагането на цялостна стратегия под формата на план за действие.

Основна идея на бъдещата стратегия е необходимостта от интегриране на различните политики за градска мобилност в единен подход. За целта Зелената книга идентифицира пет предизвикателства: подобряване на достъпността в градовете, намаляване на замърсяването, интелигентен



градски транспорт, достъпен транспорт за трудно подвижни и хора с увреждания и безопасност и сигурност.

Съобщението на Комисията от 30 септември 2009, озаглавено „План за действие за градска мобилност“

Със Съобщението „План за действие за градска мобилност“ се установява координирана, основана на предложенията, направени в резултат на последвалите публикуването на Зелената книга относно градската мобилност, дебати и консултации между заинтересованите страни, гражданите, техните представителни сдружения, и европейските институции, рамка от конкретни мерки за инициативи на ЕС в областта на градската мобилност, чрез насърчаване и подпомагане на политиките за устойчива градска мобилност.

С него се предлагат различни краткосрочни до средносрочни мерки, с които да се гарантира, че градският транспорт в Европейския съюз е екологично устойчив, конкурентоспособен и задоволява обществените потребности, като отделят специално внимание на нуждите от мобилност на уязвими групи граждани. Предложените, взаимно допълващи се и свързани и с други инициативи действия, са обединени около шест теми, отговарящи на основните насоки, произтекли от консултацията относно Зелената книга. Те ще бъдат реализирани чрез съществуващи програми и инструменти на ЕС. Първата тема е насърчаването на интегрирани политики - прилагането на интегриран подход за развитието на градските транспортни системи, управлението им, връзките между градовете и техните околности, взаимовръзките между различните видове транспорт, ограниченията в градското пространство и ролята на градските транспортни системи в по-широката европейска транспортна система, за да се свърже териториалното и транспортното планиране със закрилата на чиста и здравословна околна среда, жилищните и социалните аспекти на достъпността и мобилността. Като първо действие в рамките на тази тема е посочено укоряване приемането на планове за устойчива градска мобилност, като е заявена подкрепа на местните власти от Европейската комисия относно осигуряването на документи за насоките, обмена на добри практики, определяне на показатели, за разработване на планове за устойчива градска мобилност, обхващащи превоза на товари и пътници, както в градските, така и в крайградските зони.

Във връзка с тази заявена подкрепа, през 2014 г. ЕС публикува „Ръководство. Развитие и прилагане на Планове за Устойчиви градска мобилност“, с което са описани практически насоки, а също и конкретни дейности, както за разработване, така и за прилагане на план за устойчива



градска мобилност.

В него е очертаван и подхода за определяне на ясна визия и измерими цели за постигане на заложените в плана за устойчива градска мобилност дългосрочни задачи. С ръководството се акцентира, от една страна върху участието на гражданите и заинтересованите страни върху координацията между сектори, като транспорт, земеползване, околна среда, икономическо развитие, социална политика, здравеопазване, енергетика, сигурност и др., а от друга на координацията между различните органи на държавна и местна власт. При това, основната цел на участниците в процеса на планирането е достъпността и качеството на живот, устойчивостта, икономическата жизнеспособност, социална справедливост, здравето на хората и качеството на околната среда.

Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета

Регламентът поставя редица изисквания по отношение правата и задълженията на превозвачите и компетентните органи, възлагащи задължителни обществени услуги (ЗОУ), максималния срок на договорите и определя минималните изисквания за съдържание на договорите за възлагане на ЗОУ

Регламентът цели създаването на ясна правна рамка за определяне и финансиране на публичните транспортни услуги. Той определя правила за осигуряване на конкуренция, но също така въвежда и разбирането, че компетентните органи имат възможност да предоставят обществени транспортни услуги (самите те или чрез вътрешен оператор) без състезателна тръжна процедура. Тази възможност строго зависи от осигуряване на прозрачност, точни критерии, приложими за изчисляването на размера на обезщетението и географски ограничения на дейността на вътрешния оператор.

Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата

Пълното интегриране на пристанищата в непрекъснати транспортни и логистични вериги е необходимо с цел да се допринесе за растежа и по-ефективното използване и функциониране на трансевропейската транспортна



мрежа и на вътрешния пазар. Това изисква съвременни пристанищни услуги, които да допринасят за ефективното използване на пристанищата и за създаването на благоприятен климат за инвестиции с цел развитие на пристанищата в съответствие с настоящите и бъдещите транспортни и логистични изисквания.

Регламентът се прилага за всички морски пристанища, включени в основната трансевропейската транспортна мрежа.

С регламента се установява а) рамка за предоставянето на пристанищни услуги и б) общи правила относно финансовата прозрачност и таксите за пристанищни услуги и за ползване на пристанищната инфраструктура.

Регламентът се прилага за предоставянето на следните категории пристанищни услуги („пристанищни услуги“), независимо дали те се предоставят в зоната на пристанището или по водните пътища до пристанището: зареждане с гориво; обработка на товари; акостиране и швартоване; пътнически услуги; събиране на отпадъци от експлоатацията на кораби и на остатъци от товари; пилотаж; и теглене на буксир и др.

Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно качеството на атмосферния въздух за Европа цели опазване на човешкото здраве и околната среда чрез въвеждане на мерки за наблюдение на чистотата на атмосферния въздух и отстраняване на замърсителите.

Директивата обединява повечето от съществуващите законодателни актове относно качеството на въздуха, като с нея са определени са праговете на пределно допустими стойности и целеви стойности, за всеки замърсител, оторизирани са националните власти да определят конкретни органи за контрол, регламентира се въвеждането на планове за коригиране качество на въздуха при превишаване на установените прагове, информираност на обществеността и на природозащитните организации за качеството на атмосферния въздух и публикуване на годишни доклади за всички замърсители.

Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътно-транспортни произшествия

Директивата регламентира изискванията към изготвянето на оценки за въздействие върху пътната безопасност. В тях следва да се анализират последиците за пътната безопасност на различни алтернативи при планиране на даден инфраструктурен проект. Оценка следва да бъдат една от предпоставките при избора на маршрути, при проектирането и реализацията на



даден инфраструктурен проект. Проверките за пътна безопасност следва подробно да установяват характеристиките влияещи на безопасността на даден пътен инфраструктурен проект. С директивата се определят и правилата и процедурите за управление на безопасността след реализацията на проекта. С тези мерки се цели подобряване безопасността на пътната инфраструктура на трансевропейската пътна мрежа.

Директива 2009/33 / ЕО на Европейския парламент и на Съвета за насърчаване на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства

Директивата е инструмент за постигането на европейските цели за енергийна ефективност и намаляване на емисиите на замърсители в транспортния сектор. С директивата се насърчава и стимулира развитието на пазар за чисти и енергийноефективни превозни средства.

По отношение на обществените поръчки за обществен транспорт, директивата изисква публичните власти и операторите на обществен транспорт да вземат предвид въздействието потреблението на енергия, емисиите на CO₂, както и емисиите на NO_x, NMHC и прахови частици на използваните превозни средства през техния експлоатационен живот. В обхвата на директивата попадат договорите за доставка на пътни превозни средства, сключвани от възлагащи органи и възложители или оператори по договор за обществена услуга.

Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт

Тя има за цел насърчаване разработването на иновативни транспортни технологии за създаване на интелигентни транспортни системи (ИТС), чрез въвеждане на общи стандарти и спецификации. Те имат за цел да установят оперативно съвместими и ефективни услуги, като всяка държава от ЕС имат право сама да реши в кои системи да инвестира. За внедряването на ИТС приложенията и услугите държавите от ЕС трябва да предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че са приложени спецификациите, приети от Комисията. С директивата ИТС се определят като системи, прилагащи информационни и комуникационни технологии в областта на автомобилния транспорт, включително инфраструктура, превозни средства и ползватели, и в управлението на движението и управлението на мобилността. Директива се прилага за приложения и услуги на ИТС в областта на автомобилния транспорт в ЕС и за начина, по който тези приложения комуникират с други видове транспорт.



Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оценката и управлението на шума в околната среда (наричана Директивата относно шума в околната среда)

Тя цели да определи общ подход за приоритетно избягване, предотвратяване или намаляване на вредните въздействия, включително дискомфорта, породен от излагането на въздействие на шум в околната среда. За постигането му, с директивата се въвежда задължението за извършване на определени действия и по-специално: определяне излагането на въздействието на шум в околната среда чрез картографиране на шума, приемане на планове за действие въз основа на резултатите от картографирането на шума, информирание на обществеността относно шума в околната среда.

Становище на Комисията от 20 август 2013 година за прилагане, по отношение на контейнери за интермодалния транспорт, на забраната за внос и износ на оборудване, което съдържа или зависи от вещества, контролирани съгласно Регламент (ЕО) № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно вещества, които нарушават озоновия слой (текст от значение за ЕИП)

Становище на Комисията от 20 август 2013 година за прилагане, по отношение на контейнери за интермодалния транспорт, на забраната за внос и износ на оборудване, което съдържа или зависи от вещества, контролирани съгласно Регламент (ЕО) № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно вещества, които нарушават озоновия слой (текст от значение за ЕИП) 2013/С 241/01 ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ, е:

1. че при прилагането на Регламент (ЕО) № 1005/2009 държавите-членки не следва да считат влизането на контейнер за интермодалния транспорт в митническата територия на Съюза или излизането му от нея за внос или износ в смисъла на членове 15 и 17 от посочения регламент, ако за контейнерите за интермодалния транспорт е разрешено временно допускане;
2. че при инспектирането на контейнери за интермодалния транспорт, които съдържат или зависят от контролирани вещества, в съответствие с член 28 от Регламент (ЕО) № 1005/2009 държавите-членки следва да се уверят, че отношение на контейнерите за интермодалния транспорт, които влизат в митническата територия на Съюза под режим временно допускане, са спазени членове 553, 554, 555 и 557 от Регламент (ЕИО) № 2454/93 и че тези контейнери не се пускат на пазара на Съюза.

В случай на необходимост от разрешаване на конкретни казуси, в



процеса на конкретна работа могат да бъдат идентифицирани и други допълнителни документи, свързани с общностното законодателство, които реферират както към развитието на TEN-T мрежа, така и с прилагането на европейската политика, насочена към реализирането на европейската концепция за „зелени товарни коридори“ и като цяло с интермодалността.

6.2. Анализ на приложимостта на нормативната уредба на Република Румъния

6.2.1. Автомобилен транспорт

П.Н. №. 27/2011 за автомобилния транспорт, по чл. (39) дефинира автомобилния транспорт като движението на лица или, в зависимост от случая, на стоки, извършвани от моторно превозно средство или от комбинация от пътни превозни средства на път, отворен за обществен транспорт, дори ако съответните превозни средства, в определена част от пътя са транспортирани във или от други превозни средства или ако превозните средства са без товар. Транспортът следователно предполага редица елементи:

- движение в пространството;
- лицата или стоките са предмет на това движение,
- използването на конкретно транспортно средство: пътно превозно средство;
- осъществява пътуване по транспортния маршрут: път, отворен за обществен транспорт.

По закон, пътно превозно средство е механична система, предназначена за използване по пътищата, със или без помощта на задвижване, която обикновено се използва за транспортиране на хора и стоки или за извършване на услуги или строителни работи. В тази категория попадат:

- а) превозни средства, тоест всяко пътно превозно средство, което се движи със свое собствено задвижване, с изключение на превозните средства, които се движат по релси и дву- и триколесни моторни превозни средства;
- б) ремаркета или моторно превозно средство, проектирано и конструирано да бъде теглено от моторно превозно средство;
- в) полуремаркета, тоест пътно превозно средство, което е предназначен да бъде свързан към трактор или ос за теглене, така че върху трактора или теглещата ос да се оказва значителна вертикална сила;
- г) трактор или пътно превозно средство, проектирано или конструирано с предназначение изключително или главно да тегли ремаркета / полуремаркета или оборудване.



П.Н.№. 27/2011 изрично определя чрез своите разпоредби, че автомобилният транспорт на стоки и хора в Румъния и свързаните с него дейности ще се извършват в съответствие с основните принципи, като например: приоритетна защита на човешкия живот и околната среда.

Принципът е установен с П.Н.№ 19/1997, като общо правило, и той се отнася до факта, че: във всички отношения, генерирани от транспортната дейност, опазването на човешкия живот и околната среда е приоритет 1 и възобновено от чл. 1 ал. (4) П.Н.№ 27/2011, като специфична норма по материята за: всички доклади, генерирани от автомобилния транспорт и свързаните с него дейности, опазването на човешкия живот и околната среда е приоритет; свободната конкуренция; принципът на свободен и недискриминационен достъп до пазара на автомобилния транспорт; принципът на зачитане на законните права и интересите на физическите и юридически лица и принципът на задоволяване на потребностите на националната икономика и отбранителните нужди на страната.

Тези принципи са залегнали в чл. 135 от Конституцията на Румъния. По този начин, икономиката на Румъния е пазарна икономика основавана на свободната стопанска инициатива и конкуренция, и държавата трябва да осигури: свободната търговия, защита на лоялната конкуренция, благоприятна рамка за използването на всички фактори на производството; защита на националните интереси в икономическата дейност, финансова и валутна; стимулиране на националните научни и технологични изследвания, изкуства, и защита на авторското право; експлоатация на природните ресурси в съответствие с националните интереси; възстановяване и опазване на околната среда и екологичното равновесие; създаване на необходимите условия за подобряване на качеството на живот; осъществяване на политики за регионално развитие в съответствие с целите на ЕС.

Министерство на транспорта е компетентният орган в тази област и трябва да:

- а) разработи национални стратегии за развитие на дейности в автомобилния транспорт;
- б) разработи специфично законодателство, свързано с автомобилния транспорт и свързаните с него дейности;
- в) разработи програми за устойчиво развитие и модернизация на националната сигурност и безопасност на автомобилния транспорт и опазване на околната среда;
- г) осигурява условия за нормална конкурентна среда в пътнотранспортната дейност, при връзката с други видове транспорт и между операторите на автомобилния транспорт;



- д) установява задължителни правила за автомобилните превозвачи, както и за операторите на дейностите, свързани с автомобилния транспорт;
- е) осигурява контрол на спазване на конкретните законови разпоредби, специфични за автомобилния транспорт от автомобилните превозвачи / компании и от други потребители на пътната инфраструктура;
- ж) осигурява развитието на изследванията и развитието на специализирани проучвания в областта на пътния транспорт;
- з) наблюдава пазара на автомобилния транспорт, за да констатира появата на кризата и взема подходящи мерки за такива ситуации;
- и) установява техническото състояние и методология за одобрение на пътни превозни средства за регистрация им;
- й) установява техническите изисквания и методология за редовни технически прегледи и за крайпътния технически контрол на пътни превозни средства;
- к) установява техническите изисквания и методологията за одобрение и сертифициране на продукти и материали, използвани от автомобилните превозни средства, за пускането им на пазара.

Специалното законодателство в тази област (Правителствена наредба №. 27/2011) не определя изрично договора за товарен транспорт по международен път, но това произтича от определението на понятия като автомобилен транспорт, такса за автомобилен транспорт, документ за транспорт или оператор на автомобилния транспорт, концепции, които се ползват от изрични разпоредби. Ето защо договор за автомобилен превоз на товари за вътрешни превози е споразумение, сключено между оператор на автомобилния транспорт и експедитора, в който автомобилния превозвач се задължава да превози стоки с кола или с комбинация от пътни превозни средства, по път отворен за обществения транспорт (чрез получаване на възнаграждение или равностойността му в натура или в сферата на услугите), по маршрут, създаден в рамките на държавните граници и да ги предаде на бенефициент (получател).

Страна

Страни в договор автомобилен превоз на товари са експедиторът и операторът на пътния транспорт. Транспортърът, наречен автомобилен превозвач, е в смисъла на специалния закон, компанията, която развива дейност на транспорт на товари по пътя, дейност която извършва срещу заплащане.

Изпращачът е лице, което сключва пряко или чрез представител договор за превоз с превозвач. Настоящото регламентиране не включва никакво определение, условност или ограничение по отношение на изпращача: всяко физическо или юридическо лице може да има качеството на експедитор в



договор за превоз на товари по пътищата. Бенефициент на договора е все пак получателят, въпреки че не е сключил този договор. Изпращачът е, по смисъла на общата теория на договора за транспортиране, участник в транспорта, като понятието за участник е по-широко и обхваща както страните, така и получателя. Доставчикът не е част от договора за превоз, той придобива правата и задълженията, произтичащи от този договор, при условие че се присъедини към договора за превоз.

От законовите разпоредби произтича, че писмената форма на договора за превоз, е изискуемо като условие *ad probationem*, като договорът за превоз на товари по вътрешен трафик е консенсусен договор.

Член 77 от Заповедта на Правителството № 27/2011 относно транспортните пътища предвижда, че по този въпрос се прилагат разпоредбите на Конвенцията за договор за международен превоз на товари по пътищата (CMR) и договор за вътрешен превоз на товари по пътищата: разпоредбите на чл. 2-30 от Конвенцията за договор за международен превоз на товари по пътищата (CMR), подписана в Женева, Швейцария на 19 май 1956 г., към която Румъния се присъедини чрез Декрет № 451/1972 са приложими за транспортиране на вътрешни автомобилни превози на стоки срещу заплащане.

Съгласно чл. 4-6 от CMR образец на договор автомобилен превоз на товари за вътрешни превози е превозния документ, наречен товарителница CMR, възползвайки се от правния модел, който отговаря на изискванията на чл. 6 от CMR. Фактът, че писмената форма на договора се изисква като условие *ad probationem* произлиза от чл. 4 от Конвенцията на CMR, която гласи, че липсата, нередовността или загубата на товарителницата, не засягат нито съществуването нито валидността на договора за превоз.

Транспортният документ, се съставя в три екземпляра, разпределени както следва: една екземпляр за изпращача, вторият придружава стоките, а третият се съхранява от превозвача. Ако превозваните товари трябва да бъдат заредени в различни превозни средства или става дума за различни стоки или различни партии, изпращачът или превозвачът имат право да поискат изготвянето на отделни транспортни документи за всяко превозно средство, което се използва, или за всеки вид стоки или партида стоки. Задължението да попълни превозния документ (правен модел, установен в приложение 6 на Заповед на министъра на транспорта №. 980 от 30 ноември 2011 година за одобряване Методическите норми относно прилагането на разпоредбите по отношение на организацията и ефективността на автомобилния транспорт и свързаните с него дейности, определени от Правителствена Наредба №. 27/2011 относно автомобилния транспорт, с изменение и допълнение от ОМТИ № 1.640 от 8 ноември 2012 г.) е както за изпращача, така и превозвача. По същия начин, чл. 5 от Конвенцията CMR предвижда, че превозния документ



трябва да бъде подписан от изпращача и превозвача, тези подписи могат да бъдат отпечатани или заменени с печатите на изпращача и превозвача, ако законодателството на страната, която е издала разрешителния транспортен документ го позволява.

Съгласно чл. 6 от Конвенцията CMR, транспортният документ трябва да съдържа следните данни:

- а) дата и място на приготвянето му;
- б) име и адрес на изпращача;
- в) името и адреса на превозвача;
- г) място и дата на получаване на стоката и мястото, предвидено за доставянето;
- д) име и адрес на получателя;
- е) текущото име на вида на стоката и вида амбалаж, а за опасни товари тяхното общоприето наименование;
- ж) брой пакети, специални маркировки и номерата им;
- з) брутно тегло или количеството на стоките, изразено по този начин;
- и) транспортните разходи (цена на транспорта, такси за аксесоари, мита и други такси, възникнали от сключването на договора до освобождаването на стоката);
- й) необходимите инструкции за митнически формалности и други;
- к) указанието, че превозът е предмет на правилата, установени от тази конвенция, и на нито една противоположна клауза.

Специални клаузи

Ако е необходимо, транспортния документ може да съдържа индикации, като:

- а) забрана за претоварването;
- б) разходи, които експедиторът се задължава да поеме;
- в) общите възстановими суми при доставка;
- г) обявената стойност на стоката и сумата, представляваща особен интерес при доставката;
- д) инструкциите на експедитора до превозвача във връзка със застраховането на стоките;
- е) договореният период, в който трябва да бъде извършен транспортът;
- ж) списък на документите, връчени на превозвача.

Страните могат да включат в превозния документ всякакви други сведения, които те считат за необходими.

Задължения на експедитора. Експедиторът в договора за превоз на стоки по шосе по вътрешен трафик, има следните основни задължения:

- а) да опакова стоките, които ще бъдат транспортирани;



- б) да подготви, съвместно с превозвача, транспортния документ;
- в) да предаде придружаващите документи на превозвача и предостави информация, необходима за изпълнение на различни формалности, свързани със стоката;
- г) да предаде стоките, които следва да бъдат транспортирани;
- д) да информира превозвача за опасното естество на стоките, които ще бъдат транспортирани;
- е) да заплати цената на транспорта, ако той има това задължение.

От договора за превоз на стоки по шосе по вътрешни линии следват поредица от права за експедитора, някои от които със законова сила, като:

- а) правото на експедитора да изиска от превозвача да провери брутното тегло на стоките или тяхното количество, а също така да провери съдържанието на пакетите;
- б) правото едностранно да променя договора за автомобилен превоз на стоки или правото за разпореждане с товарите.

Правото на експедитора да изиска от превозвача да провери брутното тегло на стоките или тяхното количество, а също така да провери съдържанието на пакетите. Както вече уточнихме чл. 8 CMR предвижда задължение за превозвач, при получаване на стоките за транспорт да провери точността на данните в превозния документ за броя на пакети, маркиране и проверка на техните номера и видимото състояние на стоката и опаковката им. Ако превозвачът не разполага със средства, за да провери точността на данните, той трябва да формулира резерви в транспортния документ, които трябва да бъдат мотивирани. Формулираните резерви не задължават изпращача, освен ако не е изрично не ги е приел в превозния документ. В този контекст, експедиторът има право да изиска от превозвача да провери брутното тегло на стоките или тяхното количество.

Също така, експедиторът може да поиска проверка на съдържанието на пакетите. Корелативно на правото изпращача, превозвачът може да изиска заплащане за проверката и резултатът от тези проверки се записва в конкретен транспортен документ на договора за пътните превози по вътрешни маршрути. Правото за промяна на договора за превоз на товари по шосе за вътрешния транспорт. Като въпрос на общата теория на договора за превоз, промяна в договора за превоз на товари по шосе на вътрешни линии може да се осъществи в два случая:

1. промяна на договора за превоз на товари по шосе на вътрешни линии с последващи заповеди на изпращача или получателя и
2. Промяна на договора за превоз на товари по шосе по вътрешни маршрути за транспорт, за да се предотврати възникване на затруднение на транспорта. Промяна на договора за превоз на товари по шосе на вътрешни линии с



последващи заповеди на изпращача или получателя. Притежател на правото едностранно да променя договора за превоз е на изпращача или получателя. Право преминава от единия към другия, без възможност за едновременна упражнявания. Според законовите разпоредби или чл. 12 и 13 от CMR, изпращачът има право да се разпорежда със стоките, и то съществува, докато вторият екземпляр от товарителницата е предадена на получателя. Правото на разпореждане принадлежи на получателя, така че след пристигането на стоките на мястото, предвидено за доставянето, получателят има право да поиска вторият екземпляр от товарителницата да му бъде предаден, за да бъде освободена стоката срещу доказателство за получаване с обратна разписка и в този случай получателят има право да претендира от свое име срещу превозвача правата по договора за превоз, следователно и правото да се разпорежда със стоките. Въпреки това, получателят може да придобие това право, още когато се изготвя товарителницата, ако подателят направи указание в този смисъл в писмото. Правно съдържание. Съгласно чл. 12 от CMR, изпращачът може да изиска от превозвача:

- спиране на превоза;
- промяна на мястото, предвидено за доставянето или
- освобождаването на стоките на друг получател, освен на първоначално посоченият в документа за транспорт.

Експедиторът не може да дава последващи нареждания, които да имат ефект на разделяне на пратката.

Задължението на експедитора, който нарежда оттегляне. Експедиторът според закона (чл. 12 CMR) трябва да представи първия екземпляр от товарителницата на превозвача и трябва да обезщети превозвача за разходите и щетите, които са причинени от изпълнението на тези инструкции.

Съгласно чл. 14 CMR, когато „по някаква причина“ изпълнението на договора за превоз, както е предвидено първоначално в превозния документ е или стане невъзможно преди пристигането на стоките на определеното за доставяне, превозвачът е длъжен да изиска инструкции от лицето, което има правото да се разпорежда със стоките.

От правна гледна точка възниква следното: възпрепятстването на транспорта не е свързано с вина на превозвача, но може да се появи „по някаква причина“; възпрепятстването на транспорта може да се случи преди началото на пътуването или по време на изпълнението му, но до пристигането на стоките в място, определено за доставка; налице е задължение на превозвача да търси инструкции от лицето, имащо право да се разпорежда със стоката - на изпращача или получателя, според случая.

Сферата на ситуациите, пречещи на транспорта, е сведена до две възможни ситуации: в) относително възпрепятстване на изпълнението на



превоза, където са възможни продължаването на транспорта и достигане на дестинацията, но с промяна на първоначално установените условия и г) възпрепятстване на абсолютното изпълнението на превоза, случай, когато няма друг маршрут за транспорт или по други причини, по-нататъшното транспортиране не е възможно. В случай на относително възпрепятстван транспорт, превозвачът е длъжен да поиска инструкции от експедитора / получателя и да изчака разумен период от време техните инструкции.

Като изключителна ситуация, превозвачът може да пристъпи към продажбата на стоките, без да чака инструкции от лицето, имащо право да се разпорежда с тях, когато: нетрайността на стоките или тяхното състояние го оправдава или за разходи за съхранение превишават стойността на стоката. Приходите от продажбата трябва да се предоставят на лицето, имащо право да се разпорежда със стоката след приспадане на направените разходи, които утежняват стоката и ако транспортните разходи са по-големи от приходите от продажбата, превозвачът има право на разликата.

Що се отнася до процедурата, Конвенцията предвижда, че трябва да се спазва процедурата за продажба, според закона или, когато е уместно, по обичая на мястото, където се намира стоката 1. В тази ситуация, ако превозвачът не получи своевременно инструкции от лицето, имащо право да се разпорежда със стоката, той ще вземе мерките, които счита за най-добри в интерес на лицето, имащо право да се разпорежда със стоката.

Учението отбелязва, че с дадените инструкции лицето, упълномощено да се разпорежда с въпросните стоки (експедиторът или, при необходимост, получателят) осъществява едностранна промяна на договора, а превозвачът, чрез мерките, които предприема, ако не получи навременни инструкции, също осъществява едностранно изменение на договора за превоз. Съгласно чл. 16 CMR превозвач има право на възстановяване на разходите, свързани с неговото искане за инструкции или на всички разноски, направени при провеждането на получените инструкции. Условието за възстановяване на този, който има право да се разпорежда със съответната стока, е относителната пречка да не е следствие по вина на превозвача. Въпреки това, превозвачът може веднага да разтовари стоката за сметка на лицето, което има право да се разпорежда с нея, като след това разтоварване транспортът се счита за завършен.

Превозвачът тогава поема отговорност за задържането на стоката. Той може също да възложи стоката на трето лице в тази ситуация и не носи отговорност за трета страна, освен за избора. Ако съществува абсолютна пречка, превозвачът ще продължи в съответствие с инструкциите, дадени от изпращача, защото според чл. 14 CMR, в случай, че изпълнението на договора, както е предвидено в товарителницата е или стане невъзможно преди пристигането на стоките на определеното за доставяне място, превозвачът е



длъжен да поиска инструкции от лицето, имащо право да се разпорежда със съответната стока. В тази ситуация, ако превозвачът не получи своевременно инструкции от лицето, имащо право да се разпорежда със стоката, той може да премине към продажба на стоката.

Съгласно чл. 16 CMR превозвачът има право на възстановяване на разноските, свързани с неговото искане за инструкции и всички разноски, направени във при провеждането на такива инструкции, при условие че тези разходи, не са резултат от неговата небрежност. Също така, превозвачът може да разтовари стоката за сметка на лицето, което има право да се разпорежда с нея, като след това разтоварване транспортът се счита за завършен. Превозвачът тогава поема отговорност за разтоварването на стоката или може да я предоставя на трети лица за пазене.

Превозвачът, в договора за превоз на стоки по шосе вътрешен трафик, съгласно CMR, има основните задължения:

1. Задължението на превозвача да поеме стоките, които следва да бъдат транспортирани;
2. Задължение на превозвача да провери видимото състояние на стоката и опаковката;
3. Задължение на превозвача да попълни документа за транспорт;
4. Задължение на превозвача да транспортира товара;
5. Задължение на превозвача за опазване на поверените за транспортиране стоки;
6. Задължение на превозвача да изпълни в определения срок транспорта;
7. Задължение на превозвача за извършване на митническите формалности и други формалности;
8. Задължение на превозвача на предаде на получателя на стоките и вторият екземпляр от товарителницата.

Договорът за превоз на товари по шосе за вътрешния транспорт може да доведе до редица права на превозвача, но CMR регламентира пряко или косвено, само тези, които са от съществено значение за доброто осъществяване целите на този договор.

1. Превозвачът (или изпращачът) има право да изисква изготвяне на документи за превоз за всяко превозно средство, което се използва, или за всеки вид стока или пратка на стоки, когато превозваните товари трябва да бъдат заредени в различни превозни средства, или ако видовете товар или лотовете пратки различни. Това право е изрично предвидено в чл. 5 CMR;
2. Съгласно чл. 16 CMR превозвачът има право на възстановяване на разноските, свързани с неговото искане за инструкции и всички разноски, направени при провеждането на такива инструкции, в случай на относително



възпрепятстван транспорт, превозвачът е длъжен да поиска инструкции от експедитора / получателя и да изчака разумен период от време техните инструкции. Превозвачът може да пристъпи към продажба на стоките, ако не е получил от лицето, упълномощено да се разпорежда със стоките в рамките на разумен срок, исканите инструкции. Условието за възстановяване на този, който има право да се разпорежда със съответната стока за тези разходи е, относителното възпрепятстване да не е следствие от вина на превозвача;

3. Превозвачът има право по всяко време и на всяко място, да разтовари, унищожи или да предприемат други мерки, за да обезопаси опасни товари, за чиято опасна природата не му е било съобщено от експедитора чрез споменаване в това отношение в транспортния документ, без задължение да обезщети експедитора или получателя, тъй като експедиторът е отговорен за всички разходи и щети, произтичащи от предаването за транспорт или доставката на тези стоки.

Договорът за превоз на товари по шосе за вътрешния транспорт може да доведе до серия от права и задължения за получателя, ако получателят се придържа към договора за превоз. Въпреки това, основното задължение, което може да възникне от изпълнението му на задачата по този договор, се счита неговото задължение за плащане вземания, произтичащи от товарителницата.

По отношение на правата, правото за промяна на договора за превоз на товари по шосе вътрешен трафик, което се дава и на получателя в качеството му на участник транспорта, се счита за едно от най-важните права, произтичащи от настоящия договор за получателя. По този начин, изменение на договора за превоз на товари по шосе на вътрешни линии може да се направи чрез последващи нареждания на експедитора или получателя, като носител на правото да променя едностранно договора за превоз е експедиторът или получателя.

Според законовите разпоредби, съответно чл. 12 и 13 на CMR, изпращачът има право да се разпорежда със стоките и това право съществува, до момента в който вторият екземпляр от товарителницата е предаден на получателя. Право на разпореждане може да принадлежи, обаче, и на получателя, тъй като след пристигането на стоките на мястото, предвидено за доставянето, получателят има право да изиска втория екземпляр от товарителницата и товарът да бъде освободен и от този момент получателят има право на иск срещу превозвача за правата по договора за превоз, включително правото да се разпорежда със стоките. Въпреки това, получателят може да придобие това право, дори от момента на изготвяне на товарителницата, ако подателят направи указание в този смисъл в писмото.



6.2.2. Воден транспорт

Преглед

Lato sensu / в широк смисъл / морското корабоплаване означава както дейностите, развивани от субектите на частното право, така и от държавите, също в качеството им на субекти на частното право, защото отношенията, който държавите установяват помежду си, като притежателите на суверенитет във всяка област, попадат в обхвата на международното публично право, което излиза извън сферата на транспортното право.

Stricto sensu. В тесния смисъл на думата, сферата на морския транспорт е сведена до търговска му важност, т.е. използването на морските кораби в частни дейности.

Големите компании за морски транспорт са организирали използването на търговските кораби в две основни категории за транспорт:

- а) транспортни кораби лайнери;
- б) случайни морски превози.

Лайнери са тези кораби, които извършват транспорт по предварително определен маршрут, с определен график, който се оповестява публично и се движат с редовен и постоянен маршрут. Стоките, превозвани с лайнери, са общи товари, обикновено малки партии, които не се изискват натоварване на цял кораб, или транспортиране на по-големи партии със сухи или течни товари. Корабите не чакат ред на кея, имат приоритет и се възползват от по-ниски пристанищни такси. Договорът за доставка за морски транспорт с периодичност не се ползва със специално регламентиране в нашето законодателство, тъй като се прилагат законови норми, отнасящи се до товарителницата - основен документ за операции от този вид - и общите правила на договора за превоз.

Ако операциите от този тип са с международен елемент, се прилага Конвенцията на ООН за превоз на товари по море, известна като Правилата от Хамбург от 1978 г. За разлика от лайнерите, корабите за случайни морски превози са кораби с нередовно разписание, те не се отнасят за определен географски район, или пристанища за експедиция, предварително известни, нямат точен маршрут и разписание.

Корабите за случайни морски превози обикалят моретата в търсене на стоки и се съгласява да извършва преимуществено транспорти, считани за изгодни. Като цяло, корабите за случайни морски превози извършват курсове за задоволяване на транспортните потребности на един чартър, който разполага с пратката в големи количества, за да запълни пространството за транспорт, предложено от кораба.



Корабите за случайни морски превози извършват курсове на основата на договор за товарене. Когато договорът предвижда транспортиране на пълен товар или пускане на разположение на даден кораб за тази цел, договорът за наемане на кораби е включен в документ наречен „Charter-Party“. Обикновено, корабите за случайни морски превози товарят общи стоки, в насипно състояние, суровини и др. Разликите между линията за навигация и корабите за случайни морски превози могат да бъдат анализирани от икономическа гледна точка. По този начин, има важни разлики по отношение на концентрацията и централизацията на капитала и степента на монополизация на транспорта, навигацията по линия се характеризира с по-висока степен на концентрация и централизация на капитала, отколкото случайните морски превози.

Навигацията с лайнери не може да се направи при всякакви обстоятелства и от всяка корабна компания, тъй като тя изисква големи капиталови разходи, свързани с редица въпроси, като: осигуряване на флота от съвременните кораби, монополизирание на транспорта, за да се осигурят курсове по линия за определен географски район, значителни разходи за изграждане на собствени кейови места в пристанищата или наемане на вече съществуващи корабни места от пристанищните органи на съответния географски район, изграждане на складове от фирмите за навигация, закупуване на модерно оборудване за товарене и разтоварване и т.н.

Навигацията на случайни морски превози предполага много по-ниски разходи, тъй като може да се практикува от коя да е компания за навигация, която разполага с най-малко един съд. По този начин, собствениците не са задължени да инвестират големи капиталови суми в развитието на пристанищата, тъй като не са свързани с конкретни пристанища, не са задължени да използват голям брой работници или скъпи взаимоотношения с пристанищните агенции, поради различните условия на труд при навигацията на случайни морски превози.

Според съответните закони, чл. 23 от П.Н.№ 42/1997, корабите имат националността на държавата, чийто флаг са упълномощени да носят. Румънското правителство чрез Министерството на транспорта, предоставя право да плават под румънски флаг или може да спре или да отнеме това право. Плавателните съдове, които развяват румънски флаг, са с румънска националност, и не могат да плават под флага на друга държава.

Компетентността на закона за знамето е много широка, тъй като корабното пространство се счита за продължение на националната територия на държавата, в която корабът е бил регистриран. Ето защо законът за флага урежда толкова широка категория правни въпроси, отнасящи се до корабите. По този начин, режимът на корабите и въздухоплавателни средства,



разглеждани като собственост, се урежда от *lex pavilionis*. В този смисъл законът за флага има юрисдикция върху: начини на придобиване на вещни права върху кораби; начини на предаване и погасяване на тези права; реални обезпечения на корабите и правният им статут; дълговите правата, конституирани във връзка с плавателните съдове.

Освен това законът на флага управлява и режима на стоките, намиращи се на борда на кораби и аеронавигации, и които са тясно свързани с нормалното им експлоатиране, формите на публичност, изисквани в повечето системи за право, свързани с конституираните права върху корабите. Също така, законът на флага се прилага, когато е необходимо да се изготви акт на борда на кораба по отношение на външната форма на акта, когато за валидността на съответния акт е необходима намесата на публична власт.

Правото на флага управлява, по правило, режима на юридическите факти, осъществени на борда на кораба, но също и нарушение на закона, извършено в открито море. в морето. Относно закона, който се прилага към фактите, които са възникнали на борда, когато те (корабите) са във вътрешните морски води, ще се разграничи спрямо приложимото право, в зависимост дали е била засегната или не околната среда. Ако външната среда е била засегната, ще се прилага законът на засегнатата територия като *lex loci delicti commissi* на престъплението, а ако външната среда не е била засегната ще се прилага *Lex Pavilionis*.

Като елементи за идентификация на кораба се считат: име или регистрационен номер, домашно пристанище или място за локализиране на кораба, националност на кораба, дадена от флага, под който има право да плава, собствен тонаж и клас на собствен регистър.

Име или регистрационен номер. Според П.Н.№. 42/1997, всеки самоходен кораб, принадлежащ към първата категория, трябва да има име, което да го отличи от другите кораби. Също така съдовете без задвижване от категория I и II и корабите от категория II-а трябва да имат идентификационен номер. Името или, когато е приложимо, номерата, трябва да бъдат вписани в регистрите, и на корпуса и от двете страни, също така и на кърмата и на спасителните пояси, спасителни салове и лодки, принадлежащи на кораба. Също така, в тази връзка чл. 18 предвижда, че регистрацията на плавателните съдове в отчетите се извършва както следва: плавателни съдове с румънска националност, принадлежащи към категорията I попадат в регистрите преписи, а плавателните съдове румънска националност, принадлежащи на категория II в доказателствени регистри.

Също така дерегистрация на корабите се извършва, като се посочва в регистъра причините нея, като загуба на румънска националност, оставане без екипаж, загуба на кораба вследствие на коработрушение, пожар, засядане или



други обстоятелства. В случай на загуба на румънска националност, пренаписването на акта за собственост може да се направи едва след предаването на капитанската служба на пристанището на сертификата за румънска националност и други документи на борда.

Началното пристанище или място за локализиране на кораба се определя като фиксирано място за връзка на кораба, където се събра цялата информация за кораба. Като правило, търговският кораб е вписан в регистрите на пристанище в държавата, чието знаме носи, и като изключение, корабите на държава, която не разполага с брегова линия, могат да се регистрират и в чужбина. Специализираната литература оприличава началното пристанище с дома на физическо или седалището на юридическото лице, в смисъл, че то има същото значение за местопребиваването на кораба, както домът за физическото или седалището за юридическото лице.

Корабът има собствена националност, изразена от знамето, което означава, че националността се дава от държавата, в която той е бил регистриран.

Тонаж на кораба. Тонажът на кораба представлява елемент на индивидуализация на кораба, който показва размерите му, особено неговият транспортен капацитет.

Класът на системния регистър, удостоверява качеството на кораба; чрез класификацията му се доказва статусът му на сигурност.

Правният режим на средствата за транспорт е обект на различни закони, в зависимост от това дали имат или не знаме. По този начин: а) плавателните съдове се подчиняват на закона на знамето, под което плава съответният кораб - *lex pavilionis*; б) за транспортните средства, които нямат флаг, се прилага законът на органичния статут на транспортното предприятие, част от което са тези превозни средства.

Член 2.620 от Гражданския румънски кодекс гласи: „Създаването, предаването или прекратяването на вещни права върху транспортни средства, са предмет на: (а) законът на флага, под който плава корабът или правото на държавата на регистрация на въздухоплавателното средство; (б) приложимият закон към органичния статут на транспортното предприятие за железопътни и пътни превозни средства от неговото имущество; (в) стоките, които се намират по устойчив начин на борда, формирайки техническото оборудване; (г) искове, които се отнасят до разходите, направени за техническа поддръжка, за поддръжка, ремонт или обновяване на транспортни средства.“ Актове и юридическите факти на гражданското корабоплаване се подчиняват като правило на закона на флага - *Lex Pavilionis*.

Според П.Н.№ 42/1997 по отношение на корабния транспорт, корабите, принадлежащи на румънски юридически или физически лица, могат да се



прехвърлят като имущество или за ползване на други юридически или физически румънски или чуждестранни лица, при спазване на условията, наложени от закона.

Придобиването и прехвърлянето на правото на собственост на плавателните съдове, както и създаването, предаване или погасяването на други вещни права, ще се прехвърлят в регистрите, които ще се съхраняват от началниците на пристанището и ще се отбелязват в акта за националност или книга за тях. Също така корабостроителният договор ще се запише в регистрите за кораби в строеж в управата на пристанището, в чийто обseg е корабостроителницата.

Освен това, в тези регистри се транскрибира и прехвърлянето на собствеността, както и създаването и прекратяването на вещни права върху корабите, направени преди получаване на документите за гражданство. Според законовите разпоредби 2 новопостроени или придобити от физически или юридически чуждестранни лица кораби могат да плават под румънското знаме в периода от пускане на вода, съответно влизането в сила на акта за придобиването до издаването на акт за националност, след вписване в централизирания регистър на Министерство на транспорта, с временната лицензия под румънски флаг, издаден от капитанската управа на пристанището откъдето тръгват, ако корабът се намира в румънско пристанище или от румънската дипломатическа мисия, когато мястото на отпътуване на плавателния съд е в чужбина.

Въпреки това, стартирането на новопостроените кораби може да се направи само с разрешението на капитанската управа на пристанището, в чийто обseg се извършва операцията и след представяне от производителя на разрешението, издадено за тази цел от класификационна организация, която извършва строителен надзор. Новопостроените плавателни съдове в Румъния, които следва да бъдат регистрирани в друга държава, могат да плават под нейния флаг на база на документите за регистрация или на база на временно разрешение, издадени от компетентните органи на тази държава.

Международното морско корабоплаване

Според Конвенцията от 1978 г. от Хамбург, договорът за морски транспорт е двустранен нормативен акт, с който превозвачът се задължава да превози по море от пристанището на изпращане до това на дестинацията определен товар срещу възнаграждение. С други думи, договорът за превоз на стоки е споразумение, като едната страна, наречена превозвач, се задължава към друга страна, наречена товарач, срещу възнаграждение, наречено навло, за транспортиране на определена стока от едно пристанище до друго, по морски маршрут, установен между страните.



Страните по договор за превоз са: превозвач и изпращач (наречен товарач). Според Конвенцията на ООН за превоз на стоки по море от 1978 г. под превозвач се разбира всяко лице, чрез което или от името на което е сключен договор с товарач за превоз на стоки по море. По силата на това споразумение се появява терминът "действителния превозвач", което е дефинирано като всяко лице, на което е възложено от превозвача извършването на част или изцялото на транспорт на стоки. Така че, като превозвач, може да фигурира както собственикът на кораба, както и наемателят; така че ние ще правим разлика между превозвач в общ смисъл и действителен превозвач. Част от първоначалния договор за превоз е само превозвачът в общ смисъл, докато действителният превозвач действа като подизпълнител на първия 2. Като "товарач", в съответствие със споменатата конвенция, е всяко лице, което, или от чието име или орган се е сключил с превозвача договор за превоз на товари по море (т.е. включва всяко лице, което, или от чието име или орган, стоките са действително предадени на превозвача). Получателят се дефинира като лице, имащо право да вземе стоката в пристанището на местоназначението.

Коносаментът- Bill of lading - е документът, доказващ договора за превоз по море и поемането или натоварването на стоките от превозвача, с които превозвачът се задължава да достави стоките в местоназначението срещу представяне на този документ 1. Коносаментът се използва в морския трафик от XIV век, като в началото е имал функция на просто доказателство за получаването на товара на борда, подписан от капитана, и който по-късно става представително наименование на стоките, които са транспортирани.

Коносаментът се издава както за договора за превоз с корабна линия, така и за чартъра. Ако приложимото право на коносамента е румънското право, товарителницата ще се подчинява на Правилата от Хамбург. Конвенционална товарителница - издадена съгласно договора за чартърен превоз - попада в тези "правила", само ако притежателят на товарителницата не притежава и качеството на чартърор .

Във връзка с това чл. 2, т. 3 от Конвенцията в Хамбург гласи: „когато е се издава товарителница в резултат на договора за чартърен превоз, условията на Конвенцията се прилагат за такъва товарителница, ако тя регламентира отношенията между превозвача и на притежателя на товарителницата, ако последният не е и наемател“.

Коносаментът има стойност на кредитен представител, редактира се в писмен вид, на отпечатани или типизирани формуляри, в зависимост от практиката на различните корабни компании по линия.

Коносаментът се съставя в четири екземпляра, съгласно чл. 566 на Конвенцията: едно копие е за комендата на кораба, друго за собственика, друго за превозвача и друго копие за човека, на когото ще се предаде стоката



на местоназначението. Всички копия трябва да имат едно и също съдържание, една и съща дата и да посочват броя на издадените копия и лицето, за което е предназначено. За да се предотвратят евентуалните недостатъци, поради множеството екземпляри, в товарителници е прието да се вмъкне клауза в смисъл, че от момента, в който едно от копията е удовлетворено, другите губят стойност. Издаване на множество оригинали за товарителница е разумна мярка, предназначена да защити легитимния притежател от загубата или унищожаването и. Коносаментът може да бъде издаден без ограничения по договаряне в толкова екземпляра, колкото са необходими на страните да изпълняват договора за превоз и на договора за покупко-продажба на превозваните стоки. Обикновено тези копия съдържат изявление, че не могат да се прехвърлят и не са ценни книжа.

Като се има предвид важноста на този вид транспорт за международната търговия, чрез международните конвенции са приети единни правила, уреждащи правния статут на товарителницата и отговорността на превозвача и изпращача към трети страни, в случай на издаване на товарителница. По този начин се приеха следните международни конвенции:

- Международна конвенция за уеднаквяване на някои норми на закона, свързани с товарителницата, подписана в Брюксел през 1924 г., известна като „Хагските правила“. Румъния се присъедини към тази Конвенцията през 1937.
- Брюкселски протокол от 1968 г., с който се изменят Правилата от Хага, известен като „Правилата от Хага-Висби“.
- Конвенция за превоз на стоки по море, подписана в Хамбург през 1978 г., известна под наименованието правилата от Хамбург. Румъния е ратифицирала тази конвенция през 1981.

Тази конвенции се прилагат само за договори за превоз на товари по море, базирани на товарителница или друг подобен документ, с изключение на договори за чартърни превози без товарителница и на тези, при които притежател на товарителницата е наемателят. Трите конвенции съдържат разпоредби относно съдържанието на товарителницата и на задълженията на превозвача, регламентирайки по-специално отговорността на превозвача за вреди или загуба на стоките и случаите на ограничаване и освобождаване от отговорност.

Тази конвенция се прилага само за договори за превоз на товари по море, ползващи товарителницата или друг подобен документ, с изключение на договори за чартърни с товарителницата и притежателят на товарителницата е наемател. Трите конвенции съдържат разпоредби относно съдържанието на законопроекта на изискванията за товаро- разтоварни дейности и клаузи, които обхващат по-специално отговорността на превозвача за вреди или загуба на стоките и случаите на ограничаване и поемане на отговорност.



Съгласно чл. 18 от Конвенцията от Хамбург от 1978 г., „ако превозвач издаде документ, различен от товарителницата, да докаже получаването на стоките, за да бъдат транспортирани, този документ предоставя доказателство до доказване на противното на сключване на договор за морски транспорт и поемането от носителя на стоките, така както е описано в този документ“.

С изключение на функцията на представителен титул на превозваните стоки, този заместителен документ изпълнява всички останали функции на коносаментата. Съответно е изключена възможността за предаване, тъй като документът не подлежи на договаряне. На практика се използва като заместител на товарителницата товарителницата по море - sea way bill. Delivery order -. Ред за доставка - заключителният документ от фрагментацията на първоначалната товарителница с цел на продажба на стоки до множество получатели - може да се разглежда, също така, един документ, заместващ оригиналната товарителница, който е документ, подлежащ на договаряне, ако е подписан от капитана или от представител на превозвача.

Договор за наемане

Договорът за наемане /чартър/ е договор, с който собственикът се задължава, в замяна на определена сума, наречена навло, да осигури на ползвателя кораб в добро състояние за плаване и да го поддържа в това състояние до изтичането на договора.

Страни в договора са корабособственикът (чартиртьор) и наемателят. Собственикът (owner), в юридическия смисъл на думата, е „лицето което екипира кораба, определя командир и избира екипаж, снабдява материали, гориво и необходимите консумативи и снабдява с всичко необходимо за навигацията и експлоатация на съда или евентуално го използва за себе си; организира морската експедиция и отговаря за изпълнението на чартърния договор, както и за определена вина на наемателя, дори и ако истинският превозвач е друго лице“. Качеството на собственик може да притежава или наемателя или дори чартъора.

Законовите разпоредби в материята изискват писмената форма на договора. Тези разпоредби с общ характер обикновено са приложими за всякакъв вид договор за наем, и определят елементите, които дават съдържанието на този договор, а именно: име, националност и капацитет на кораба, уточняване дали „отдаване под наем“ обхваща целия кораб или част от него, да се идентифицират наемодателят и наемателят, както и капитанът с име и фамилия и най-накрая, количеството на товара. Страните регламентират договора за наемане чрез договор, наречен charter-party. Формулярите за този договор са стандартизирани, те включват както печатни страници, така и



празни пространства. Белите пространства обикновено се попълва от страните, в зависимост от специфичните характеристики на всяко действие.

Договорът за наем задължава не с само това, което е изрично предвидено в него, но се изисква и това, което справедливост, обичай или закон. Във връзка с това чл. 1.170 от Гражданския румънски кодекс гласи: Споразуменията трябва да бъдат извършени добросъвестно.

По подразбиране безусловните клаузи от чартъра са тези клаузите, които макар и да не са изрично предвидени в договора, при липса на уговорка за противното, се считат за нормални за този вид договор. Това са:

- а) „Доброто състояние на плавателността на кораба “. Собственикът е длъжен да осигури доброто състояние на плавателността на кораба по време на целия период на наемане;
- б) „Отклонения от обичайния маршрут са неоправдани“. Отклонение от обичайния маршрут не бива да се допуска, освен в случаите на необходимост: избягване на опасности, които застрашават живота на хората на борда, опит за спасяване други бедстващите кораби и др.;
- в) „Неосуеяването на стопанското предназначение, търговски“. Собственикът се стреми да спечели от превоза на товари, наемателят на свой ред има конкретна цел: стоките да достигат невредими и навреме, за да извлече изгода;
- г) „наемателят няма правото да взема опасни товари без одобрението на собственика“. Наемателят има задължението да осведоми собственика или капитана за опасния характер на стоките, които се товарят;
- д) „Грижа при изпълнение на договора за превоз“.

Специфика

Договорът за наем и договорът за морския транспорт са отделни юридически единици, обаче, по отношение на икономическия аспект, те имат една обща цел, тази на движение на пътници или товари по море.

Първата разлика е видна от предмета на договора: договорът за транспорт има за обект стоките, поверени на превозвача, с цел да бъдат доставени до местоназначението и освободени от получателя, докато чартирането се отнася до кораба.

Също така страните по тези договори са различни: в договора за транспорт страните са морски превозвач и пътници/експедитори на стоки, а при чартъра са собственикът и наемателят /морски превозвач/. Също различен е документът, удостоверяващ взаимоотношенията между страните: в договора за морски транспорт превозният документ, удостоверяващ договора, е товарителницата /коносамент/, а не договорът за наем.



В договора за наем собственикът не приема стока, неговите задължения са за грижа, в договора за превоз превозвачът има задължение със резултат, задължението да достави стоките, получени за транспорт на получателя. В договора за превоз превозвачът упражнява професия, а в договора за наем професионалното качество не е от съществено значение за корабособственика. В договора за превоз превозвачът е длъжен да транспортира определена стока, като пристанищата са посочени в договора. В договора за наемане стоките се определят общо, а пристанището на товарене и разтоварване може да бъде определено по-късно. В договора за наем задължения на страните се уреждат от диспозитивни правни норми, императивните са изключение. При договора за транспорт задълженията за превоз на страните се уреждат основно от задължителни правила, особено когато става въпрос за защита на интереса на превозвача и получателя на стоките.

Изпълнението на транспорта се извършва срещу възнаграждение, наречено навло. И в двата договора- с корабна линия и чартърни договори, навлото е осигурено чрез вмъкване на типови клаузи в договора.

Общата сума варира според съотношението между търсенето и предлагането и като функция от взаимната договореност на страните. Елементите, които определят навлото на случайните превози са: а) разстоянието, скоростта на транспорта, класификацията на кораба, нормите за товарене, режимът за работа на пристанището; б) степента на оборудване на кораба със собствени средства за товарене и разтоварване, нивото на пристанищните мита и други такси, които следва да плати собственика на товарене, присъствието на кораба в определено време за товарене, при прилагане на санкции за закъснение.

Общото навло представлява сумата, платена за целия капацитет на кораба, независимо от натоварената стока или обема и.

Клаузи

При определяне на навлото, на практика, е прието да се предвиди кой поема разходите за товарене или разтоварване, при уточняване на следните клаузи 1: а) клауза free in and out, когато наемателят поема разходите за товарене и разтоварване; б) клаузи free in and out stowed, когато наемателят поема освен разходи за товарене и разтоварване и разходи за подреждане; в) клаузи free in, когато наемателят поема разходите за натоварване на кораба, а корабоприитежателят, разходите за разтоварване; г) клаузи gross terms, когато собственикът поема разходите за товарене и разтоварване.

Незареждането на кораба с цялото предвидено количество стока, при условие, че не е по вина на корабната компания, не води до намаляване на предвиденото навло, но се намаляват разходите за товарене / разтоварване на стоките, които не били са натоварени. Зареждането на по-голямо количество



стока от предвидения товар, води до задължение на наемателя да заплати навло за допълнителното количество натоварена стока.

Отказ за пътуване и товарене, подаден чрез декларация от наемателя води до намаляване на навлото до 50% от договореното. Ако не декларира отказа, чартърът плаща пълното навло. Когато договорът е сключен за пътуване отиване и връщане, навлото се заплаща в пълен размер, дори ако на връщане корабът не е бил напълно натоварен, а ако корабът се забави поради наемателя, той ще плати и обезщетение. В случай, когато собственикът представя при зареждане друг кораб, с различен капацитет, отколкото е договорено (напр. по-малък), той трябва да заплати компенсации на наемателя.

Изтегляне на стоката от транспортиране след началото на пътуването не се отразява на размера на навлото, което ще бъде изплатено в пълен размер, включително разходите за товарене и разтоварване. При транспортни кораби лайнери навлото се определя едностранно от големите транспортни компании, като се взема предвид съотношението между търсенето и предлагането.

Дни на престой представляват времето, през което корабът е на разположение на наемателя за операции на товарене или разтоварване. Уточнени са само в договора за наемане (не и при транспорт с лайнери). Що се отнася до изчисляването на дните на престой, интересите на страните обикновено са различни: собственикът има тенденция да съкрати, колкото е възможно повече, времето на товарене и разтоварване, а наемателят се старее да удължи този срок.

Условия

За решаването на тези възгледи по един справедлив начин, трябва да се вземат предвид определени условия, които да бъдат изпълнени кумулативно:

- а) корабът да е пристигнал в пристанището и на мястото за зареждане / разтоварване, определено в договора;
- б) корабът да е готов за работа от физическа и юридическа гледна точка, т.е. трябва да бъде на разположение на наемателя с всички складове, готови за получаване на стоката, но също така разполага с всички документи, изисквани от местното законодателство, за да бъде готов за товарене;
- в) да се направи съобщение до наемателя или агенти му от името на капитана, като му се съобщи, че може да започне да извършва дейността - известие за готовност /notice of readiness/;
- г) писмено приемане на уведомлението от наемателя или негови представители чрез копие, което следва да бъде върнато на съответния кораб.

Таксите за забавяне се уточняват като определена сума за всеки просрочен ден. Те не представляват промяна на навлото, а компенсация за



собственика на кораба, платена от наемателя, за престоя на кораба за времето почивни дни. Така че това понятие означава не само компенсация, но и просроченото време на дните на престой. След приключване времето на неустойката, ако операциите по товарене или разтоварване не са завършени, наемателят може да приеме следните решения:

- а) да реши товарене на кораба да продължи и да влезе в свръхтакси за забавяне;
- б) да реши отплаването на кораба по курса, като навлото се заплаща напълно и дори евентуалните обезщетения.

Свръхтакси за забавяне Свръхтакси за забавяне. Ако корабът влезе в свръхтакси за забавяне, наемателят или лицето, за което той е наел кораба, е длъжен да заплати на собственика обезщетение за задържане /damages for detention/. В този случай собственикът има право да поиска не само покриване на действителните разходи, наложени от забавянето на кораба, но също така възстановяване на сумите, които би получил, ако е тръгнал на курс, щетите, които е причинил на други хора със забавянето да тръгне на курс, моралните щети, причинени на компанията и т.н. Свръхтаксите обикновено са по-високи с 50% в сравнение с таксите за забавяне.

Изпращане на пари/ Despatch money/. Може да се случи, че корабът да е зареден / разтоварен преди крайния срок на дните на престой. Това икономисано време се нарича /despatch/ изпращане, а изпращане на пари /despatch money/ е сумата, която собственикът плаща на наемателя за спестеното време, ако в договора има клауза в този смисъл. В случай че няма договорни уточнения в това отношение, се изплащат в съответствие с международните практики.

Документи, използвани за изчисляване на дните на престой, за забавяне и изпращане на пари

График за времето на престой. Базовият документ, използван за изчисляване на продължителността на времето на престой и времето на неустойка на практика е известен под наименованието „time-sheet“ („време-лист“) - график за времето на престой. Този документ се състои от хронологичен отчет за времето на престой в пристанището и времето за провеждане на товарене и съответно разтоварване. Един такъв документ включва по правило: името на кораба, датата на пристигане в пристанището, датата и часът на подаване на уведомление от капитана или от неговия агент, дата или часът на приемане на уведомлението от превозвача, от получателите на стоки или техните агенти, дата и час на започване на дейностите по товарене или разтоварване, началното време на започване на времето на престой, времето на престой в пристанището. Подготовка на този документ се прави след завършване на натоварването/ разтоварването, защото само тогава



са налични всички данни и за да се счита за доказателствен документ, той трябва да бъде подписан от капитана на кораба или от наемателя или от техни представители.

За да се подготви подобен документ, трябва да се знаят много добре клаузите на договора за превоз относно изчислението на дните на престой. Също така за подготовката на необходимия график /time-sheet/ се изисква и друг документ, който се занимава с хронологията на дейностите - съставяне на констативен протокол /statement of facts/. Той се изготвя от агента на кораба, заедно с капитана, на базата на дневника на борда. Документът посочва и: наименованието на кораба, дата и часът на пристигане в пристанището, моментът на приключване на пристанищните формалности, моментът на акостирането на кораба на кея, дата и час на подаване на нотификацията и приемането и от оператора, хронология на протичане на операциите по натоварване /разтоварване, събития, които са повлияли на тези операции, други полезни данни, свързани с изчисляването на престоя. Въз основа на хронологията на дейностите, включваща всички данни за кораба, откогато е влязъл в пристанището до напускането му, се приключва, най-накрая, отчет-графикът /time-sheet/.

6.2.3. Железопътен транспорт

Железопътният транспорт представлява, съгласно O.U.G. /Извънредна наредба на правителството/ № 12/1998, всяко придвижване на хора, стоки и превози на товари, извършено от транспортните оператори на железопътен транспорт по инфраструктурата на C.F.R. с релсови превозни средства. Оператори на железопътен транспорт. Железопътните оператори са юридически лица, упълномощени от закона да изпълняват като цел на дейност предоставянето на транспортни услуги с железопътен транспорт. Дейности на железопътния транспорт. Железопътни дейности се считат дейности и свързаните с тях услуги, извършвани с ж.п.транспорт. Свързани услуги. Свързани с транспорта услуги са тези дейности, които се провеждат в директна връзка с транспорта или по време на транспорта, а услуги, подпомагащи транспорта са дейности, които имат за цел да се осигури развитието на безопасно транспортиране.

Железопътен транспорт публичен или частен. Представлява стратегически сектор от национален интерес и се осъществява само на базата на договор за превоз от оторизирани юридически лица, които предоставят услугите си при недискриминационни условия, на всички заинтересовани трети страни. Договорът за превоз от този вид е предмет на разпоредбите на



Търговския закон, нормите на Регламента на железопътния транспорт в Румъния и международните конвенции или споразумения, по които Румъния е страна.

Железопътният транспорт в собствен интерес се извършва в интерес на собствена дейност, с превозни средства, притежавани или наети. И двата вида железопътен транспорт, както държавния, така и този в личен интерес, се извършват от оператори на железопътния транспорт, румънски юридически лица, които са лицензирани за извършване на обществен транспорт или частно ползване на железопътния транспорт, лицензията се издава от Министерството на транспорта.

Международна транспортна услуга представлява, в съответствие с действащите регламенти, транспортна услуга, при която влакът преминава най-малко веднъж държавната граница; влакът може да бъде композиран и / или декомпозиран и отделните части, които го съставят, могат да имат различни дестинации, при условие, че всички вагони пресичат поне една граница.

Министерство на транспорта, строителството и туризма е държавният орган в областта на железопътния транспорт и осигурява развитието и безопасността на железопътния транспорт. Министерство на транспорта има, съгласно действащите нормативни актове, следните отговорности в областта на железопътния транспорт:

- разработва стратегиите за развитие на дейността на железопътния транспорт;
- разработва и внася за одобрение от правителството програми за развитие и модернизация на железопътната инфраструктура, отворени за обществен достъп;
- предоставя при идентични условия, на всички железопътни оператори равен и недискриминационен достъп до обществената железопътна инфраструктура по силата на вътрешните правила, както и международните споразумения и конвенции, по които Румъния е страна;
- предоставя на бенефициентите на железопътния превоз правото на обжалване пред лицензиран и свободно избран оператор на транспорт;
- подпомага развитието и функционирането на обществения железопътен транспорт;
- осигурява нормални условия на конкуренция в областта на железопътния транспорт, както и между него и другите видове транспорт;
- осигурява извършването на военен транспорт, специален транспорт и транспорт за интервенция в случай на природни бедствия или други специални ситуации;



- осигурява развитието на изследванията в областта на железопътния транспорт, свързани с националните програми за научни изследвания;
- осигурява икономическа политика в областта на железопътния транспорт;
- разработва политики за развитието на мултимодален транспорт и комбинирания транспорт;
- разработва политики за балансирано развитие на железопътния транспорт с други видове транспорт;
- осигурява управлението на публична и частна собственост на държавата в областта на железопътния транспорт;
- осигурява управлението на финансовите средства, разпределени от държавния бюджет;
- одобрява такси за използване на обществената железопътна инфраструктура и ги представя на Правителството;
- класифицирана железопътната инфраструктура в съответствие с националните и международни стандарти;
- установява правилата за достъп до румънската железопътната инфраструктура по отношение на железопътните оператори;
- съхранява норми, методологии, определени железопътни наредби и инструкции, които се прилагат по отношение на железопътния транспорт;
- издава наредби, свързани с изграждане и опазване на железопътните линии.

Специална правна регламентация на договора за ж.п. транспорт е предоставена от разпоредбите на Регламента за железопътен транспорт на Румъния, одобрен от П.Н.№ 7/2005, наредба за предоставянето на техническа и правна регламентация на този вид транспорт. Също така в тази категория, но предлагайки правни текстове, се определят общите принципи на железопътната транспорт дейност и организация и функциониране на националния железопътен превозвач, включени в Извънредна Правителствена Наредба №. 12/1998 за железопътния транспорт и реорганизацията на S.N.C.F.R.

Общата наредба или общо договорно право за превоз на товари с железопътен транспорт в национален трафик е подобна на тази на търговския транспорт: П.Н.№ 19/1997 относно транспорта, която осигурява общата рамка на организацията и функционирането на транспорта и общите принципи - валидна и за железопътния транспорт, правните норми на Гражданския процесуален кодекс, свързани с договора за превоз на стоки.



Експедиторът е лицето, подало искането за сключване на договор до ж.п.гарата, искане материализирано от шаблон документ - наречен товарителница.

Превозвачът е операторът на железопътния транспорт, който притежава законно разрешение за този вид дейност и е придобил правото на достъп и движение в базата на С.Ф.Р. по силата на договор с Националната компания С.Ф.Р. . В този смисъл П.Н.№ 19/1997 за транспорта установи принципа, съгласно който транспортната дейност като цяло, включително железопътен транспорт, може да се извърши от всеки превозвач, който притежава лиценз, издаден за тази дейност от страна на съответното министерство. Железопътният транспорт, в качеството сина превозвач, който се намира в състояние на постоянно предлагане на услуги за обществеността, е задължен да сключва писмен договор за превоз по искане на изпращача.

Получателят не участва в сключването на договора за превоз. Въпреки това, той може да стане притежател на права и задължения като: правото да получи превозваните стоки, право на иск срещу превозвача за забавяне, загуба или повреда на превозваните стоки, задължението да плати цената за транспорт. Тези права и задължения на получателя обаче са обусловени от присъединяването му към договора за превоз.

При този вид договор, превозвачът има правното задължение да сключи договор за превоз с всяко лице, което пожелае в този смисъл, но само ако са изпълнени следните условия: експедиторът се подчинява на правилата на Регламента и транспортните тарифи, транспортът е възможен с персонала и превозните средства, които той притежава и превозът не е възпрепятстван от обстоятелства, които железницата не може да се избегне и не зависят от нея, за да бъдат отстранени. Уточнено е, че Регламентът отличава в това отношение между: стоки, които могат да бъдат приети за превоз при всякакви условия - това представлява правило, - стоки, които се приемат за превоз при определени условия и стоки, изключени от превоза.

Инициатива за сключване на Ж.П. договор е на експедитора, който се адресира към железниците, и като професионален превозвач, се намира внепрекъснато състояние на предлагане на обслужване на обществеността. Експедиторът подава в агенция за стоки на С.Ф.Р. писмена поръчка най-малко пет дни преди началото на натоварването на стоката, като по този начин изисква предоставянето на средства за транспорт. Поръчката, направена от изпращача, трябва да съдържа: дата и място на зареждане, станцията за дестинация на експедицията, вид на изискваните превозни средства, необходими реквизити, вид на стоката, която ще се зарежда, количество и вид на представяне в транспорта, влакът поискан за изпращането на стоката.



Също така, едновременно с поръчката, изпращачът трябва да предостави в сметката на С.Ф.Р. и гаранция, която се определя в зависимост от тарифата за транспорт, която трябва да се плати, когато договорът е сключен. След сключването на договора, гаранцията ще бъде върната. Обаче, ако клиентът се откаже от товаренето на вагоните, преди сключване на договора за транспорт, внесената гаранцията остава приход за железницата. Ако по вина на клиента, в рамките на 6 часа, не е започнало зареждане на превозните средства, предоставени му на разположение, законът предполага, че има мълчалив отказ за натоварване и в този случай, внесената гаранция ще се превърне пак в доход на железницата ,

За клиенти, с които железницата има дълги бизнес отношения, с утвърдена история, се сключва рамковата конвенция за товарене / разтоварване, да се уточни съвместно начинът, по които да се поръчат средствата за транспорт за товарене, мястото за натоварване или разтоварване, начинът на приемане и предаване на стоките и транспортните средства, празни или натоварени, график на натоварване, начини за намаляване на тарифите и други условия, които трябва да бъдат изпълнени от страните за да се финализира сключването на договора за превоз. За тези клиенти, т.е. тези, които са сключили рамково споразумение, жп компания вече не се изисква внасяне на гаранция, която се изисква от Регламента при други клиентски поръчки.

Клиентска поръчка, приета от оператора на железопътното предприятие, и Рамковата конвенция, сключена с железопътния транспорт от редовни клиенти е, от гледна точка на правната природа, предварителен договор. С този предварителен договор, страните поемат определени задължения да направят специална подготовка за сключването на договор за превоз, както и задължението да сключат в бъдещите един или повече договори с железопътния транспорт. Предварителният договор не може да се бърка с договора за транспортиране, това е отделен договор с обособено регламентиране, със собствен обект, има специфично съдържание и конкретни санкции за неизпълнение на задълженията от страните.

Съгласно изискванията на регламента на железопътния транспорт, съществуват две основни задължения на страните по предварителния договор: задължение на клиента да достави пратката на железопътния транспорт в определеното време, за да се заредят транспортните средства, и задължение на железопътния транспорт да осигури на разположение на клиента уточнените транспортни средства.

Ефекти на задължението, залегнали в предварителния договор. В случай че експедицията не тръгне с уточнения влак по вина на експедитора, той ще плаща на час, за използване на транспортните средства, които съставят



експедицията, в целия период на задържането им, тоест докато експедицията може да потегли със следващия влак. Ако експедицията не тръгне с определения влак по вина на железницата, не се облага с почасова ставка за употреба в периода на задържане на транспорта.

Въпреки това, ако експедиторът е представил товарителници с дестинация, различна от тази на поръчката, ще плаща почасово ползване за използване на превозни средства, натоварени да чакат друг влак за преориентиране през целия им период на престой. Ако експедицията не тръгне с определения влак по вина на железницата и, следователно, излиза извън договора за превоз, клиентът има право на обезщетение по силата на Регламента на С.Ф.Р. за случаи на забавяне на транспорт.

Транспортният договор се сключва в момента, когато станцията на изпращането получава стоката по договор и товарителница, попълнена и подписана от изпращача, поставя печат с датата на получаване върху копията на товарителницата. Следователно договорът с железницата е реален договор, а реалните договори са тези договори, за чиято валидност е необходимо, в допълнение към съгласието на страните и предаване на стоката.

Наименованието на договор за товарен транспорт с влак е товарителница. Договорът за железопътният транспорт се съставя, обикновено, в писмена форма чрез попълване на стандартен формуляр, чието съдържание се определя от закона и следователно е задължително за страните. Копията на товарителниците са пет на брой, разпределени както следва: три екземпляра остава в железниците, а останалите се връщат на изпращача и съответно на получателя. Копията от документа за транспорт, които остават в железницата, се разпределят както следва: „копие“, т.е. един екземпляр, носещ това име остава в отправната гара; друго копие, обозначено като „предизвестие и сертификат получаване“ съпровожда стоката по време на транспорта и ще се пази в получаващата гара; а третото ще се върне на превозвача и се счита и е наречено „копие за услуги“ и придружава стоките по време изпълнение на договора. Другите две копия, се наричат „товарителница с уникален номер“ - екземплярът предаден на получателя заедно със стоките - и „дубликат на товарителницата“ - копие, което остава при изпращача.

Товарителница съдържа два вида реквизити: задължителни и незадължителни реквизити. Товарителницата трябва да съдържа следните данни, в категорията „задължителни“:

- а) дата на изготвяне на товарителницата;
- б) име и адрес на изпращача;
- в) име и адрес на получателя;
- г) имена на станциите за експедиция и дестинация;
- д) сериен номер на приложените пломби;



- е) описание на стоките, изпратени за транспорт;
- ж) подробно изброяване на документите, приложени към товарителницата: фитосанитарни документи, митнически, ветеринаро-санитарни;
- з) идентификационният номер на превозното средство;
- и) определяне на размера на стоката за превоз, изразена по отношение на нейното естество: тегло, обем, парчета;
- й) код за централно плащане .

Тъй като тези указания са задължителни, липсата на едно от тях дава право на превозвача да откаже да сключи договора за превоз. Но ако товарителницата е приета без всичките „задължителни“ условия, договорът за превоз се приема, независимо от това, за валидно сключен. Допълнителните подробности са свързани основно с насоките, дадени от изпращача на получателя и обикновено не се отнасят за превозвача, още по-малко, когато е предадено плащането.

Товарителница е доказателство за съществуването на договора за превоз на товари с железопътен транспорт. Тя е доказателство *juris et de iure*. В същото време документът за транспорт доказва и товаренето на стоките от ескпедитора, което е доказателство *juris tantum*. Тази доказателствена стойност е разработен и от доктрината „товарителницата е документ за договора за превоз и съдържанието му, което дава пълна доказателствена сила между страните относно условията на договора; този документ се счита за акта за учредяване на договора за превоз, съдебните дела в регулиране на правните отношения между страните и при уреждане на спорове, произтичащи от изпълнението на договора за превоз, се ръководят от тези, посочени в товарителницата.“

Правило при обичайното право в чл. 1.270 Граждански кодекс, валидният договор има силата на закон между страните по договора. Обвързващата сила на договор произтича от „властта на правото“, която самият закон признава в отношенията между страните. Правилото за неотменимост на договорите изразява идеята, че един договор не може да бъде отменен, освен по взаимно съгласие. Това е правилото, подчертано от разпоредбите на чл. 1.270 ал. (2) на ГК : договорът се променя или прекратява само със съгласието на страните или само при разрешени от закона случаи. Така че, като правилото е, че договорът не може да бъде отменен, освен със съгласието на страните, а изключение е, че един договор може да бъде прекратен по волята на един, но само по причини, позволени от закона.

Договор за железопътните товарни превози може да бъде изменен от ескпедитора, и по изключение, от получателя. Има една ситуация, подобна на изменение на договора за железопътния превоз на товари, направена от



железниците: ако възникне пречка за транспорта и железницата е в състояние да реши дали е за предпочитане от гледна точка на експедитора, да транспортира от офиса стоките, променяйки маршрута, или ако е посочено, в интерес на изпращача, да поиска инструкции, съобщавайки му съответната полезна информация, с която разполага. Промяна на договора за превоз от експедитора. Член 77 от Регламента на С.Ф.Р.предвижда, че изпращачът може да промени договора за превоз, при изпълнение на следните условия: изявлението да бъде представено с декларация във формата, изисквана от железниците, изявлението да бъде възпроизведено и подписано от подателя върху дубликата от товарителницата, която да бъде представена на железницата, експедицията да не е освободена от получателя, изявленията на експедитора да не изискват разделяне на пратката. Тези изявления на експедитора с искане за промяна на договора за превоз, трябва да бъдат предадени чрез подаване в станцията за предаване на стоките. Имайки като обосновка защитата на превозвача, на неговите интереси, може да се отклонят в този случай от принципа на симетрия по метод подразбиране, което може да наложи промяна от експедитора. Неспазването на формалните изисквания за промяна на договора за превоз от изпращача, има като санкция невалидността на промяната. Операторът на железницата трябва да изиска от експедитора представяне на дубликат на товарителницата, за да може да действа за неговите искания. Ако не направи това искане, ще отговаря за евентуални щети на клиентите, които могат да произтекат по тази причина, като потенциалното обезщетението не може да надвишава предвидената компенсация в случай на загуба на стоки.

В този случай трябва да се отбележи, че ж.п.превозвачът няма право да приеме други промени, освен тези, предвидени в регламента, а правото на експедитора за промяна на договора за превоз се погасява, ако пратката е доставена на получателя.

Промяна на договора за превоз от страна на получателя. Правилникът за железопътния транспорт прави разликата между случая, когато транспортът се извършва само по една жп мрежа и ситуация, в която транспортът се извършва по няколко жп мрежи. За първата ситуация, а именно, когато пратката предоставена на превозвача от изпращача се придвижва само по мрежата на една железопътна линия, правото да се разпорежда с пратката може да принадлежи на получателя, от момента на сключване на договора за превоз, само ако в товарителницата е направено изявление в този смисъл от експедитора. В този случай получателят има същите права за изменение на договора за превоз, като подателя. В случай че транспортът се извършва по мрежата на няколко железопътни линии, получателят може, с допълнителни разпоредби, да измени договора за превоз, ако са изпълнени следните



условия: изпращачът не поема отговорността за разходите, свързани с железопътен превоз до местоназначение и експедиторът не е направил товарителницата с надпис „неоторизиран получател да дава последващи указания“. Въпреки това, разпоредбите на получателя не са приложими до влизането на експедицията на железопътната мрежа на дестинацията. Правото на получателя да променя договора за превоз се погасява в следните случаи: получателят е взел товарителницата, приел е товара, поискал е от превозвача освобождаването на пратката или да заплати обезщетение, посочил е друго лице и то е приело товарителницата или е реализирал правата на получателя

Задължение за изпълнение на промените. Операторът на ж.п. транспорт е длъжен да изпълни указанията на изпращача или, при необходимост, на получателя, но не винаги. Има ситуации, когато тези последващи поръчки не могат да бъдат изпълнени от страна на превозвача:

- а) когато изпълнението вече не е възможно поради момента, в който пристигнат указанията на станцията, която трябва да ги изпълни;
- б) изпълнението на услугата нарушава нормалната работа на експлоатация;
- в) изпълнението е в противоречие с действащото законодателство;
- г) стойността на стоките, когато става въпрос за промяна на местоназначението на станция, не покрива товарните тарифи, които се събират при пристигане на нова станция, особено в случаите, когато се изплащат веднага такива такси или изплащането им е гарантирано незабавно;
- д) плащането на транспорта е чрез трета страна, която не е дала разрешение в писмена форма.

Възможността за промяна на договора за превоз по жп инициатива. Ако възникне пречка за транспортиране, т.е. обстоятелство, което не позволява да се започне или да продължи, временно или постоянно, установеният транспортен маршрут, ж.п.компанията решава дали е за предпочитане от гледна точка на експедитора да извърши транспорта на стоки от офис, променяйки маршрута или ако е посочено, в интерес на изпращача, да поиска инструкции, като съобщи полезната информация, с която разполага. В случай че пречката на транспорта настъпва след като получателят е променил договора за превоз, железницата трябва да го уведоми за тази ситуация, като законовите разпоредби, приложими по отношение на експедитора, са валидни и за получателя.

Права и задължения преди сключване на договор за железопътен превоз на товари. Тези права и задължения на страните възникват или от потребителска поръчка или от рамковата конвенция, на страните, на практика от предварителния договор. Основните задачи на този етап са: уведомяване на експедитора, предаване на стоките за транспорт и проверка на железопътния превоз.



Права и задължения на страните след сключване на договора за превоз. По отношение на изпълнението на договора за превоз с железопътен транспорт, три основни въпроса се считат емблематични за този вид договор: заплащане на тарифата за транспорта, задължението за превоз на товари в рамките на определен срок и задължението да се освободят стоките от получателя.

Дейности по товарене и разтоварване. Изпращачът и превозвачът са тези, които уточняват съвместно задълженията за това, кой да поеме дейностите за товарене, съответно за разтоварване на стоките.

Ако не бъде постигнато споразумение в тази връзка, тези операции се извършват, както следва: товаренето и разтоварването се поемат от транспортния оператор за пратки и пълни вагони и интермодални транспортни единици, операциите по товарене се поемат от експедитора и тези за разтоварване са в тежест на получателя. Въпреки това, с изключение на случая, когато товаренето се извършва от превозвача, този който ще отговаря за вреди, причинени от неправилно натоварване, е експедиторът, независимо дали той е натоварил стоката пряко или чрез друго лице от негово име.

Задължението за плащане на тарифата за транспорт. Основното задължение на бенефициента на транспорта е да заплати тарифите и таксите на превозвача. Цената на транспортните услуги се уточнява съгласно жп тарифата, която се прилага в момента на сключване на договора за превоз. Тарифите за железопътен транспорт са публично оповестени чрез публикуване в Търговския Бюлетин на С.Ф.Р. Министерството на транспорта уточнява единни товарни тарифни за товарене на стоките в тарифни класове Тарифата за превоз се прилага отделно за всяка пратка и плащането на тарифите за железопътния транспорт се извършва от изпращача при сключване на договора за превоз. Тарифи и аксесоарните такси могат да бъдат платени от: изпращача, освен ако не е договорено друго между изпращача и железницата или от получателя, заедно с доставката на стоките или от изпращача или получателя, чрез периодично фактуриране, когато между железницата и клиента съществува централизирано съгласие за плащане на тарифите за транспорт.

Задължение за превоз на товари в рамките на определен период от време. Едно от основните задължения на железопътния транспорт е да се изпълни в срока, определен с Регламент на С.Ф.Р., което изисква от превозвача да премине определен брой километри в определен интервал от време. termenul de expediere de 24 de ore - se acordă o singură dată și este necesar Сроковете на договорните условия за транспорт са определени за експедиции с пълни вагони: вагони с бързо развалящи се стоки; пратки; съобщения. Условията на договора за превоз за пълни вагони са: краен срок за доставка 24 часа, дава се само веднъж и трябва да се подготви за пратка; за всяка



неделима част от 400 км срокът е 48 часа; допълнителен период от 24 часа се дава еднократно, за да се премине от основната линия по второстепенна или по тесни линии и обратно; допълнителни условия, определени от единни правила. Железниците могат да уточнят и други условия на договора за превоз чрез единните правила за транспорт. Сроковете на договора за транспорт се изчисляват чрез сумиране на сроковете за доставка, транспорт и допълнителни. Периодът на изпълнение на договора за превоз на експедиции на пълни вагони или пратки, започва да тече от 24 часа в деня, в който стоките са били получени за транспорт и е изготвен товарителницата.

Същевременно, срокът на договора за превоз на бързо развалящи се стоки или животни започва да тече от момента, уточнен между изпращача и железницата при сключване на договора. Срокът на договора за превоз на пратки е общата стойност на срока за доставка от 24 часа и срокът на самия транспорт, който е 24 часа за всяка неделима част от 400 км.

Срокът за изпълнение на договора за превоз може да се променя, в смисъл на удължаване или спиране, в случаите, които не може да бъде приписано на железниците. Срокът на договора за превоз се удължава по право, с изключение, когато вината може да бъде приписана на железниците, с продължителност на престой, необходим за: проверка на експедиция от която се появяват разлики между вписванията на изпращача в товарителницата; изпълнение на формалностите, изисквани от митниците или от други административни органи; промяна на договора за превоз; специални процедури, които трябва да се извършат на стоките; претоварване или преработване на лошо натоварена от експедитора пратка; трафик с ферибот по море или по вътрешни водни пътища или движение по пътищата, ако няма железопътна връзка и т.н. Причината и продължителността на удължаването на срока на договора за превоз трябва да бъде спомената от железницата в товарителницата.

Срокът на договора за превоз се спира като правило в събота, неделя и на официалните празници, когато железницата не работи в съответните дни, при условие, че това се оповестява публично. Когато срокът на договора за транспорт трябва да приключи след крайния час на работа на гарата за дестинация, този срок се отлага до минаването на два часа от момента, когато се възобновява работното време на гарата. В рамките на периода на договора за превоз експедицията трябва да стигне до гарата на местоназначението и да бъде одобрена от получателя. За пратки, които не могат да стигнат до станция на местоназначението, тъй като линиите за освобождаване на получателя са недостъпни по негова вина, срокът на изпълнението на транспортния договор завършва с одобрението на получателя спре превозите по пътя. В този случай,



превозни средства са на разположение на клиента и той плаща почасови такси за ползване на превозните средства.

Задължение да се освободят стоките от получателя. След извършване на транспорта, железницата е длъжна да уведоми получателя за пристигането до дестинацията и да му предостави пратките за разтоварване, чрез съобщаване в станцията на местоназначението. Железницата е длъжна да предостави на получателя копие от товарителницата и да освободи стоките в станцията на местоназначението срещу подпис за получаване. Получателят има право, след пристигането на стоките в станцията на дестинацията, да поиска от железницата да предаде товарителницата, и да освободи товарите. Получателят има не само правото да получи превозените товари, но и задължението да плати транспортните тарифи и аксесоарите и всички други разходи, които експедиторът не е приел като задължение, дори ако някои от стоките, посочени в товарителницата, липсват при освобождаването.

Разпоредбите на Регламента на С.Ф.Р. обобщават набор от принципи, които ръководят институцията на отговорността на превозвача. Според тези разпоредби:

- железницата е отговорна за вредата, произтичаща от пълното или частичното изгубване, както и повреди на стоката, произведени в периода между получаването и за транспорт и момента на освобождаването и от получателя;
- железницата отговаря както и за вреди, причинени от преминаването на крайния срок за изпълнение на договора за превоз;
- в ущърб на железницата съществува, също така, правна презумпция за вина на железницата в случай на нараняване;
- отговорността на превозвача е ограничена по отношение на нейния обхват, което означава, че той е длъжен да компенсира щетите на бенефициента на транспорта само за действителни щети, а не за нереализирани доходи. Така че железницата, която е получила стоките за транспорт, заедно с товарителница, отговаря, в съответствие с Регламента, за изпълнението на превоза и целостта на стоките по целия маршрут, от получаване на стоката, докато не бъде освободена в ръцете на получателя. Същевременно, в Регламента на транспорта се регулира и отговорността на превозвача за чужди действия.

Счита се за загуба на стока случаят в който, по вина на превозвача, стоките не са доставени или предоставени на разположение на получателя така, както ги е получил от експедитора, в количествен и качествен аспект. От регламента на С.Ф.Р, правоимащият може без допълнителни доказателства да приеме стоката за загубена, ако тя не е била предадена на получателя или



държана на разположение в рамките на 30 дни след изпълнение на условията на договора за превоз.

За пълна или частична загуба на стоките, поверени за транспорт, превозвачът трябва да заплати обезщетение, което се изчислява според цената от фактурата, която придружава транспорта, без други щети-интереси. Ако не представи фактура, обезщетението се изчислява в зависимост от текущата цена на стоката, а ако липсва и тя, според цената на стоки от същия вид и качество, на мястото и датата, на която са били приети на стоките за превоз. Освен изплащане на компенсация, железницата трябва да възстанови тарифата за транспорт, мита и други суми, платени от клиента за превоза на загубените стоки. Ако стоката се намери до една година след изплащане на обезщетение, правоимащият може да поиска в писмен вид, да бъде уведомен незабавно, дори и да е получил обезщетение за загубената стока. В рамките на 30 дни след получаване на уведомлението, правоимащият може да поиска да му бъде предадена загубената стоката в една от станциите на маршрута. Железницата продължава да има право да се разпорежда със стоките, които се предполага, че са загубени, или чрез използване в собствен интерес или с преоценка на търг, когато бенефициент на транспорта не е подал молба за възстановяване, при положение, че ще се намери в рамките на година или когато, след получаване на известие за намиране на изгубените стоки от превозвача, клиентът, в рамките на 30 дни, предвидени от регламента, не е дал инструкции на превозвача за доставка на намерените товари, или когато стоката е намерена след повече от една година от датата на получаване на обезщетението.

За увреждане на стоките, железницата трябва да плати обезщетение, равностойно на щетите, без други щети-интереси.

Обезщетението се изчислява чрез прилагане към стойността на стоката, констатирания процент на увреждане. Той се определя чрез протокол за установяване на увреждането, сключен от страните или съставен от определен експерт, назначен от превозвача и представител на експедитора или получателя или от съда по искане на заинтересованата страна. Освен това, освен плащането на дължимата компенсация, превозвачът трябва да върне част от таксата, която ще бъде пропорционална на процента на увреждане на стоките. Компенсацията, която може да бъде задължен да заплати за повреда на товари превозвачът, не може да превишава следните граници: ако стоката е напълно повредена, компенсацията не може да надвишава сумата, която би била достигната в случай на пълна загуба на стоки; ако само част от товара е повреден, обезщетението не може да надвишава сумата, която би била достигната в случай на загуба на повредената част.



Отговорност на железницата за неспазване на срока за изпълнение на договора за превоз.

В случай на закъснение при изпълнение на договора за превоз, железницата е задължена да плати за всеки просрочен ден 2% от цената за превоз, без да се надвишава половината от общата тарифа за транспорт. Ако се докаже, че в резултат на закъснението, е предизвикано увреждане на товарите, превозвачът трябва да изплати обезщетение, което не може да надвиши тарифата на транспорта, изчислена в съответствие с правилата, приложими в случай на повреда на стоки. В случай на пълна загуба на стоки, не може да се компенсира забавянето, а следва само компенсация за загуба на стоки, а в случай на частична загуба на стоки, не може да бъде компенсирана изгубената част от товара, а само частта, пристигнала на местоназначението. Ако стоките са повредени, обезщетението за увреждане на стоките се натрупва с обезщетение за надвишаване на срока на договора за превоз, но натрупаното обезщетение не може да бъде по-голямо от това, което би се дължало в случай на пълна загуба на стоките.

За комбиниран транспорт, само превишаване на целия срок за изпълнение на договора за превоз привлича превозвача под отговорност за извършване на транспорта със закъснение, а компенсация се изплаща от страна на превозвача, отговарящ за закъснението. Получаването на обезщетение за забавено изпълнение на договора за превоз е обусловено от подаване на жалба по административен ред в рамките на 60 дни, изчислено от датата на получаването на стоката от превозвача, или правото на правни действия срещу превозвача се погасява.

Железницата не носи отговорност за загуба или повреда на стоките, получени за транспорт и за превишаване на срока за изпълнение на договора за превоз, ако вредата е произведена от причини като: чужди причини и специални рискове, присъщи на железопътни товарни превози. В категорията на чужди причини са: вина на експедитора или получателя; присъщ дефект на стоката; обстоятелства, които железницата не е можел да избегне и чиито последици не могат да бъдат отстранени. Доказването, че загуба, намаляване на тегло, или повреда се дължи на чужди причини, трябва да се направи от железниците. Специални рискове, специфични за транспортиране на товари по релси, може да се дължат на фактори като: естествени причини, присъщи на отворени превозни средства; липса или повреда на амбалажа на товари, които по своето естество са изложени на загуба на маса или повреда, ако не са опаковани или са неправилно опаковани; товарни операции, извършвани от изпращача или разтоварване, извършено от получателя; неправилно натоварване, когато това натоварване е направено от експедитора; неправилно изпълнение от експедитор, получател, митнически служител или друг агент, на



формалностите, изисквани от митниците или от други административни органи; на природата на определени стоки, изложени поради самата присъщата им природа на пълна или частична загуба или повреда; на факта, че експедиторът не е попълнил правилно товарителницата; придружителят на експедицията не е взел необходимите мерки, за да се гарантира целостта на превозваните товари; специфичен риск при транспорт на живи животни или живи птици. В случай, че пратка или закрити транспортни средства, пристигат на местоназначението без следи от нарушение, т.е. с непокътнати печати, количествените липси се приписват на изпращача. Когато железницата, като се вземат предвид условията на транспорта, установи, че изгубването или повреждането е могло да произтече от една или повече от специфичните рискове, предвидени в Регламента, възниква презумпцията, че повреда е в действителност резултат от тези рискове. Тази презумпция не се прилага, ако е налице голяма количествена липса или загуба на пратка. Тъй като става дума за оборима презумпция, правоимащият има право да докаже, че щетите, изцяло или частично, не са били причинени от един от тези рискове. Има и категория стоки, които поради своето естество, спонтанно губят тегло без никаква видима външна причина и след транспортиране, съществуват различия в количеството или обема, в сравнение с тежестта, установена при експедицията. Поради тази причина, търговският законодателен орган е уточнил категории стоки, които могат да претърпят такива загуби и максималните проценти на загубите, в рамките на които превозвачът не носи отговорност. Процентът на загуба на тегло, дължащо се на естеството на стоките, се прилага към теглото на товара, отбелязано в превозните документи. Ако съществува количествена липса, по-голяма от нормалните загуби, щетата ще бъде вменена на изпращача или превозвача, според това как е пристигнала пратката или транспортното средство до дестинацията - със или без белези на нарушение. Физическите загуба на тегло за някои стоки се вземат под внимание само по отношение на превозвача, а не в отношенията между изпращача и получателя.

Начините за осъществяване на исканията към превозвача, предполагат две задължителни процедурни стъпки: административна жалба до органите на железопътния транспорт и правни действия. Процедурите срещу превозвача се предхождат непременно от подаване на жалба по административен ред, в противен случай неизпълнението на тази предварителна процедура води по силата на Регламента, до отхвърляне на жалбата срещу превозвача като недопустима.



6.2.4. Въздушен транспорт

Въздушният транспорт е тема по въпроси, свързани с дейности на гражданското въздухоплаване, извършени от физически или юридически лица в националното въздушно пространство, в обхвата на П.Н.№. 29/1997 относно въздухоплавателния Кодекс.

Освен това, активността на гражданското въздухоплаване на територията и във румънското въздушно пространство се ползва от правно регулиране: чрез въздухоплавателния Кодекс, чрез вътрешни нормативни актове в тази област, както и от Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго или други международни конвенции и споразумения, от които Румъния е част, Румъния имайки пълен и изключителен суверенитет над националното въздушно пространство, при условията на обществено имущество.

Правителствена наредба № 29/1997 относно въздухоплавателния Кодекс включва правни норми в своите разпоредби относно общите въпроси, свързани с националното въздушно пространство и неговия правен режим, като по този начин създава правна рамка за провеждането на въздушния транспорт.

Обхванатите въпросите визират: администриране на гражданската авиация в Румъния, правния статут на въздушния трафик, законът, който урежда правните отношения в гражданската авиация, националност на самолетите и гражданските права, гражданските летища, цивилни авиационни служители, операциите на гражданското въздухоплаване и други, т.е. правила, които се отнасят повече до публичното право, отколкото до частното. Когато се говори обаче за частно право и правото, приложимо към договорите на въздушните превози, материал на основата на закона е Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 28 май 1999 г., конвенция приложима при международен превоз на пътници, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство срещу възнаграждение, както и безплатен транспорт с въздухоплавателно средство, извършван от предприятие за въздушен транспорт. Тази конвенция е ратифицирана от Румъния с П.Н.№ 107/2000 и одобрена със Закон №. 14/2001г.

Въздушният транспорт е транспорт, който включва движението на стоки и хора по въздуха, с помощта на самолет и използване на инфраструктурата за въздушен транспорт.

Според авиационния кодекс, самолетът е машина, която може да се поддържа в атмосферата с помощта на други реакции на въздуха, отколкото тези на повърхността на земята и инфраструктурата за въздушен транспорт се



състои от самолети, летища и системи за сигурност и контрол на въздушния трафик.

Също така, някои аспекти на правния режим на националното въздушно пространство са интегрирани в инфраструктурата за въздушен транспорт. Дейностите на гражданското въздухоплаване са представени от всички дейности, свързани с проектирането, изграждането, сертифицирането, ремонта, поддържането и експлоатацията на пътнически самолети, самолетни писти и други инфраструктурни цели на гражданските въздухоплавателни средства, контрол на маршрута и въздушния трафик, метеорологична и аеронавигационна информация за въздушните оператори, обучението и развитието на персонала в гражданското въздухоплаване и гражданската авиация, както и свързаните с тяхната дейности, като свързани дейности с гражданската авиация са всички услуги, които допринасят пряко за провеждане на дейностите по гражданска авиация.

Институционална рамка

Съгласно чл. 4 от П.Н.№. 29/1997 г. администрирането на гражданското въздухоплаване на Румъния се провежда от Министерството на транспорта, което има следните отговорности в тази област:

- а) разработва стратегия за развитие на гражданското въздухоплаване в съответствие с икономическата политика на правителството и планове за развитие на транспорта;
- б) издава, в съответствие със стратегията за развитие и правилата и препоръките на международните организации на гражданската авиация, към които Румъния е страна, конкретни регламенти, които са в основата на провеждането на въздушните транспортни услуги и експлоатацията на прилежащата инфраструктура, като и други дейности на гражданското въздухоплаване;
- в) представлява Правителството в областта на гражданското въздухоплаване, в специфични международните организации и в двустранните отношения с други държави;
- г) осигурява управлението на публичната собственост на държавата в областта на гражданското въздухоплаване;
- д) издава задължителни разпоредби за разрешителни и лицензирането на въздухоплавателни средства и цивилни оператори за извършване на граждански авиационни дейности, издава, подновява, приравнява, спира или отнема документи за разрешение и / или лицензиране на въздухоплавателни средства и цивилни оператори;
- е) издава задължителни наредби за авиационната безопасност на въздушния трафик и следи изпълнението им;



- ж) издава задължителни наредби за извършване на авиационен въздушен транспорт на опасни товари;
- з) осигурява регулирането на движението и организацията на гражданската авиация в националното въздушно пространство, в сътрудничество със специализирани органи на Министерството на националната отбрана;
- и) координира системата за сигурност на гражданското въздухоплаване;
- й) разследва инциденти и произшествия в гражданското въздухоплаване;
- к) организира и осъществява дейностите по регистъра за проверка и контрол на гражданското въздухоплаване;
- л) предоставя техническа заверка на гражданското въздухоплаване;
- м) издава задължителни авиационни разпоредби за атестиране, сертифициране, лицензиране и патентоване на гражданския въздухоплавателен персонал, организира прегледи и издава разрешения, сертификати, лицензи и патенти за тази категория персонал;
- н) управлява телекомуникационни честоти, разпределени на гражданското въздухоплаване;
- о) осигурява организацията и функционирането на аеронавигационното обслужване на гражданското въздухоплаване във въздушното пространство на Румъния, одобрява прелитане над националната територия на Румъния, както и излитане и кацане на самолетите на гражданската авиация на и от летища, разположени на територията на Румъния, в съответствие със специфични авиационни разпоредби;
- п) разрешава извършване на дейности в зоната на безопасността и защитата на транспортната инфраструктура на гражданското въздухоплаване;
- р) осигурява съвместно с органите на специализирани министерства, оправомощени по закон, съдействие при операциите на търсене и спасяване на граждански въздухоплавателни средства, участващи в злополуки;
- с) издава наредби за стандартизиране на определения и съкращения, използвани в гражданската авиация, в съответствие с международното право;
- т) разрешава функционирането на граждански летища;
- у) организира дейности за създаване на собствен фонд за статистически данни в областта на гражданското въздухоплаване;
- ф) одобрява тарифите за използване на инфраструктурата за въздушен транспорт от национален обществен интерес;
- х) осигурява правната и регулаторна среда, необходима за развитието на нормалната конкуренция на въздушния транспорт;
- ц) одобрява тарифите за изпитване на авиационни граждански кадри, за да получат дипломи, сертификати, лицензи и патенти;



ч) одобрява тарифите, налагани от компании, държавни институции и специализирани технически органи, в резултат на предоставянето на дейности, за които са им били делегирани правомощия в съответствие с този закон.

Министерството на транспорта също така осигурява, пряко или чрез делегиране на правомощия на специализирани технически органи, публични институции или, когато е уместно, упълномощени търговски дружества, разработването и прилагането на целесъобразни авиационни разпоредби, на професионалното обучение и сертифициране на авиационни кадри, сертифициране на техниката гражданското въздухоплаване, регистрация на граждански въздухоплавателни средства, инспекцията и контролът им, контрол, проверка, наблюдение и лицензиране на гражданското въздухоплаване, управление и контрол на въздушното движение в националното въздушно пространство, опазването на аеронавигационното обслужване, разследване на инциденти и произшествия в гражданското въздухоплаване и технически надзор и проверка за безопасността на полетите и сигурността на въздухоплаването за въздушен транспорт

Международен трафик

Специално законодателство в тази област (Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 28 май 1999 г., ратифицирана от Румъния с П.Н.№. 107/2000 и одобрена със Закон №. 14/2001) не дефинира изрично договора за превоз на товари по трафика на международния въздушен транспорт.

Въпреки това, от всички негови разпоредби произтича, че договорът за превоз е договор, сключен между превозвача и изпращача, чрез който въздушният транспорт е длъжен да извърши превоза на стоки по въздух, с помощта на самолети и използване на транспортната инфраструктура на въздуха, обикновено срещу заплащане. Такъв транспорт е международен ако отправна точка и дестинация точка, независимо дали има или няма прекъсване на превоза или претоварване, се намират или на териториите на две държави страни по конвенцията, или в рамките на една държава страна, но в този случай не е договорено място за спиране на територията на друга държава, дори ако тази държава не е държава, страна по Конвенцията.

Страни по договора за превоз на товари по въздушни пътища в международния транспорт са изпращачът и превозвачът. Концепцията за въздушен превозвач при въздушния транспорт получава специфични нюанси. Така, в гл. 5, чл. 39-40 от Конвенцията от Монреал, правното регулиране прави едно раздвоение по отношение на поемане на задълженията, произтичащи от настоящия договор между превозвача по договор и действителният превозвач.. Договарящият превозвач е превозвачът, който сключва договор за превоз с



товародателя или лице, действащо от името на изпращача. Действителният превозвач е всъщност превозвача, различен от превозвача по договора, който в рамките на пълномощно, дадено от първия, извършва целия превоз или част от него, без да е по отношение на тази част, последователен превозвач.

Конвенцията създава оборима презумпция, че има тази власт и отговорност, а отговорността на превозвача по договора и на действителния превозвач се занимава, в първия случай, с цялата пратка, посочена в договора, а във втория случай, само с превоза, който извършва ефективно.

Експедиторът е човекът, който пряко или чрез представител сключва договора за превоз с превозвача по договор. Настоящият регламент не съдържа никакви ограничения за условия или ограничаване на експедитора: всяко физическо или юридическо лице може да има качеството на експедитор при договор от този тип.

Бенефициент на договора обаче, е получателят, въпреки че не е част от сключването на този договор. Получателят се счита по смисъла на общата теория на договор за превоз, участник в превоза, като понятието на участник е по-голямо и включва в себе си както страните, така и получателя, който не е част от договора за превоз, но придобива права и задължения, произтичащи от договора, при условие да се придържат към договора за превоз.

Съгласно Конвенцията, чл. 13 и 14, правното положение на получателя получава изрично законово признание:

- с изключение на случая, когато експедиторът е упражнил правото си, получателят има право да изиска от превозвача при пристигане на товарите в дестинацията, да предаде стоката, след като плати дължимите такси и изпълни условията на транспорта;
- освен ако не е уговорено друго, превозвачът е длъжен да уведоми получателя, веднага след като пристигне стоката;
- ако превозвачът признае за загуба на стоката, или ако стоките не са пристигнали при изтичането на 7 дни, считано от датата, на която е трябвало да пристигнат, получателят има право да упражни срещу превозвача правата по договора за превоз;
- изпращачът и получателят упражняват всички права, предоставени на всеки, от свое име, независимо дали действат в свой интерес или в интереса на друг, при условията на изпълнение на задълженията по договора за превоз и т.н.

Съществуват бележки за специфичност на договора за товарен транспорт по въздушните пътища в международния трафик, но за съгласие, въздушният транспорт, възползвайки се от чл. 27 на Конвенцията от Монреал, дава свобода за сключване на договор, ограничена само от неговите разпоредби, в смисъл,



че не установява при сключването на договори за превоз условия, противоречащи на тези, предвидени от Конвенцията. По следния начин:

- Никоя разпоредба на Конвенцията не може да възпрепятства превозвача да откаже сключване на договор за превоз; - никоя разпоредба в Конвенцията не може да възпрепятства превозвача да се откаже защита, с която разполага по силата на Конвенцията;

- превозвачът не може да уточнява условия, които противоречат на наредбите на Конвенцията. С други думи, страните могат да дават на сключения юридически акт какво съдържание желаят, при условие, че това съдържание не е в противоречие с Конвенцията.

От нормативните актове се оказва, че е необходима писмената форма на договора товарния трафик по международни въздушни пътища като условие *ad probationem*, докато договорът за автомобилен превоз на товари по вътрешен трафик е консенсусно споразумение.

Съгласно чл. 4 от Конвенцията от Монреал, специфичният документ за въздушен превоз на товари се нарича въздушна товарителница. Възможно е също така да се използват други средства, чрез които да се реализира вписване на информация за транспорта, който ще се осъществи и който да замени издаването на въздушна товарителница. Ако се използват други такива средства, превозвачът ще предаде на експедитора, по негово искане, удостоверение за получаване на стоката, което дава възможност за идентификация на пратката и достъп до информация в регистрите, направени от тези други средства. Чл. 11 от Конвенцията от Монреал предвижда в тази връзка, че въздушната товарителница или разписката за получаване на товара представляват, до доказване на противното, доказателство за сключването на договора, на приемането на товара, както и изпълнение на условията за превоз, посочени в него.

Транспортният документ се съставя в три екземпляра, разпределени както следва:

- първият екземпляр се маркира „за превозвача“ и се подписва от експедитора;

- второ копие съдържа бележката „за получателя“ и се подписва от изпращача и превозвача;

- третото копие се подписва от превозвача, който го предава на експедитора след като товарът е бил приет.

Задължението за изготвяне на документ за превоз е на експедитора, но ако по негово искане, превозвачът изготви въздушната товарителница, се заражда оборима презумпция, че превозвачът е действал от името на експедитора.



Съгласно чл. 5 от Конвенцията от Монреал в съдържанието на въздушната товарителница или квитанцията за получаването на стоката, ще се вложат уточнения:

- а) указване на пунктовете на заминаване и местоназначението;
- б) ако мястото на заминаване и местоназначението се намират на територията на една държава страна, и ако едно или повече места за спиране се намират на територията на друга държава, посочва се най-малко една от тези точки на повикване и
- в) указване теглото на пратката.

Неспазването на законовите норми, отнасящи се до съдържанието, не засяга съществуването или валидността на договора за превоз. Експедиторът носи отговорност за точността на информацията и декларациите, отнасящи се до стоките, вписани от него или от негово име във въздушната товарителница, което означава, че експедиторът ще бъде отговорен пред превозвача за всички вреди, понесени от него или от всяко друго лице, пред което превозвачът е отговорен, ако вредата се дължи на нередовност, неточност или непълнота на сведенията и заявленията, представени от изпращача или от негово име. От своя страна, превозвачът отговаря пред експедитора за всички вреди, понесени от него или от друго лице, пред което експедиторът е отговорен, за нередовност, неточност или непълнота на сведенията и заявленията, записани от превозвача или от негово име в разписката за получаване на товара или за данни, съхранявани в други средства.

За осъществяване на договорната отговорност на превозвача, същественото условие е наличието на договор за превоз. Също така, в договора за превоз трябва да отговарят кумулативно следните условия:

- а) да бъде договор, обоснован от юридическа гледна точка;
- б) на база на договора за превоз се установят преки правоотношения между превозвача и изпращача / получателя - между потърпевшия и причинителя на нараняване;
- в) повреди в резултат на пълно или частично неизпълнение на задължение, произтичащо от самия договора за превоз или съответно договорът, обвързващ потърпевшия и причинителя на съответното нараняване. Ето защо общите условия на договорната отговорност трябва да бъдат изпълнени и те са: наличие на незаконосъобразно действие, което води до нараняване, виновност на извършителя, наличието на щетите и наличието на причинно-следствена връзка между вредата и неправомерно действие.

Съгласно чл. 18 и 19 от Конвенцията от Монреал, превозвачът носи отговорност за вреди, причинени от:

- пълна или частична загуба на стоките (изискването за опазване е нарушено);



- повреждането им (нарушава се задължението за опазване);
- забавяне на доставката на стоки (в нарушение на задължението за извършване на транспорта в определен период от време, определен конвенционално или юридически). Тези три незаконни действия, изброени изрично в текста на закона, могат да доведат до подвеждане под договорна отговорност въздушния превозвач, като отговорностите са изчерпателно изброени в правила на Конвенцията от Монреал.

По отношение на периода, за който е отговорен за договорни загуби и вреди, условието е, събитието, което е причинило вредата, да е настъпило по време на въздушния транспорт.

Съгласно чл. 18 от Конвенцията от Монреал, въздушният транспорт включва период "по време на който превозвачът е отговорен за стоката." Като правило, периодът за въздушен транспорт не се отнася за транспорта по земя, море или по вътрешни водни пътища, извършен извън летище. Въпреки това, ако един такъв превоз се извършва при прилагането на споразумение за въздушен транспорт, т.е. за целите на натоварване, доставка или претоварване, всички щети се приема, че са резултат от събитие, което е настъпило по време на въздушния транспорт. Освен това, ако превозвачът използва друг вид транспорт за извършване на целия, или част от транспорта, без съгласието на експедитора, който по силата на сключения договор, следва да бъде авиокомпания, съответният транспорт, извършен като превоз с друг вид транспорт, се счита за включен в периода на въздушния транспорт.

Чрез изричните разпоредби на закона, чл. 22 от Конвенцията от Монреал, при превоза на товари отговорността на превозвача в случай на унищожаване, загуба или повреда, вредата е ограничена до 17 DST за килограм. В специализираната литература е отбелязано, че в Конвенция понятието увреждане не е определено, така че повреда ще бъде определена и предоставен съобразно закона, уреждащ този договор - *lex contractus*.

Щетите се изчисляват въз основа на други критерии, различни от ограничаването им, в следните случаи, изрично предвидени в Конвенцията от Монреал:

- ако в транспортния документ изпращачът е декларирал определена стойност на стоките. По този начин, чл. 22 от Конвенцията от Монреал позволява, в този смисъл, изпращачът може да направи специална декларация за интерес при доставка в местоназначението и да плати допълнителна сума, ако е необходимо, като в този случай превозвачът е отговорен за сумата, която да не превишава обявената стойност;
- чл. 25 от Конвенцията от Монреал позволява на превозвача да включи в транспортния договор граници на отговорността, по-високи от тези,



предвидени от Конвенцията, или да не премине нито едно ограничаване на отговорността.

Член 19 от Конвенцията от Монреал регулира забавянето на транспорта. Според него, превозвачът е отговорен за щетите, понесени в резултат на забавянето на превоза на пътници, багаж или товари. Отговорността на превозвача не се прилага, ако превозвачът докаже, че той и неговите служители или агенти са взели всички необходими мерки за избягване на вредата, или че е било невъзможно да вземат такива мерки. В договора за въздушен транспорт, съгласно чл. 22 от Конвенцията от Монреал, в случай на забава за предаване на стоката, щетите се изчисляват по същите правила, като за нейната загуба.

6.3. Анализ на приложимостта на нормативната уредба на Република България

Последователно, по-долу са представени нормативни актове, относими и специализирани по отношение на различните видове транспорт, както и тези които имат относимост към интермодалният транспорт и комбинирания превоз.

6.3.1. Автомобилен транспорт

Закон за пътищата

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка

Законът влиза в сила на 29.03.2000г., като е обнародван в ДВ, бр. 26/2000 г., впоследствие претърпява следните изменения и допълнения (считано до датата на изготвяне на настоящия анализ), като последните са в бр. 11 от 31.01.2017 г., в сила от 31.01.2017 г.

Действащият ЗП към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на Директива 1999/62/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно заплащането на такси от товарни автомобили за използване на определени инфраструктури, изменена с Директива 2006/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ, L 319/59 от 29 ноември 2008 г.), както и на чл. 1, параграф 2, чл. 7а от Директива 2011/76/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 27 септември 2011 г. за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни



автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ, L 269/1 от 14 октомври 2011 г.).

Приложно поле на ЗП

Законът урежда обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България. Законът не се прилага за: улиците в населените места и селищните образувания, с изключение на онези от тях, които едновременно са участъци от републикански или общински пътища; селскостопанските пътища, осигуряващи достъп до земеделски земи; горските пътища; частните пътища, неотворени за обществено ползване.

Адресати на закона

Адресати на закона са Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министърът на регионалното развитие и благоустройството, Агенция "Пътна инфраструктура", кметовете на общините, собствениците, ползвателите, както и лицата с отношение към изграждането на пътищата и управление на безопасността на пътната инфраструктура.

Анализ на конкретни норми

Пътищата (пътната инфраструктура) се идентифицират като съвкупност от следните основни елементи: обхват на пътя; пътни съоръжения; пътни принадлежности.

Законът регулира отношенията свързани със собствеността като дефинира пътищата, като публична и частна собственост, като: републиканските пътища са изключителна държавна собственост; общинските пътища са публична общинска собственост; частните пътища са собственост на отделни юридически или физически лица.

По отношение на ползването е предвиден общият принцип, че пътищата са отворени за обществено ползване при спазване на реда и правилата, установени с този закон и със Закона за движението по пътищата. Законът изрично е предвидил изключенията и ограниченията от този принцип. По отношение на ползването, в допълнение е предвидено че за преминаване по републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци, министерският съвет въвежда такси.

За пътно превозно средство, с което се извършва комбиниран транспорт по смисъла на чл. 56 от Закона за железопътния транспорт, не се заплаща съответната такса при придвижването му от границата до най-близкия интермодален терминал и обратно, ако за конкретния превоз има издадено удостоверение за вътрешен комбиниран превоз на територията на Република



България по образец, утвърден от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. (чл.10ж от закона)

Националната система за събиране на такси за използване на пътната инфраструктура включва и Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние (ЕУЕСТ). Доставчиците на ЕУЕСТ, установени на територията на Република България, подлежат на регистрация в национален електронен регистър на доставчиците, поддържан от Агенция "Пътна инфраструктура", ако отговарят на изискванията на чл. 3 от Решение 2009/750/ЕО за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (ОВ, L 268/11 от 13 октомври 2009).

Законът предвижда възможност за предоставяне на концесия върху републиканските и общинските пътища или върху отделни участъци или пътни съоръжения от тях, която се предоставя при условията и по реда на Закона за концесиите. С решението за откриване на процедурата за предоставяне на концесията се определят условията и редът, при които концесионерът може да събира концесионна ТОЛ такса и/или да получава други плащания включително от страна на концедента. Концесионната територия обхваща конкретен републикански път или отделен негов участък и съответстващите им площ. В случаите, когато обект на концесия е автомагистрала, концесионната територия обхваща и площите, необходими за изграждане на крайпътни обслужващи комплекси, определени с техническата документация за изграждане на автомагистралата. Обектът на концесия се определя въз основа на одобрен проект по чл. 126, ал. 6 от Закона за устройство на територията.

Управлението на пътищата е уредено, както следва:

1. за републиканските пътища - от Агенция "Пътна инфраструктура";
2. за общинските пътища - от кметовете на съответните общини;
3. за частните пътища - от техните собственици.

За действия по управление се считат:

1. оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата;
2. осигуряване на проекти и строителство на пътища, включително възлагане на обществени поръчки и предоставяне на концесии за тези дейности;
3. организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата;
4. организиране и осъществяване защитата на пътищата, включително на пътните съоръжения и на принадлежностите на пътя;



5. осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата;
6. упражняване на контрол на превозните средства с оглед правилната експлоатация на пътищата и предпазването им от разрушаване;
7. осигуряване на информация и на прогнози за пътния трафик;
8. други дейности, определени с този закон и с правилника за прилагането му, които не са свързани с ползване и разпореждане.

Агенцията „ПИ“ осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища. Изграждането, ремонтът и поддържането на общинските пътища се осъществяват от общините. Изграждането, ремонтът и поддържането на подземните съоръжения, тротоарите, велосипедните алеи, паркингите, пешеходните подлези, осветлението и крайпътното озеленяване по републиканските пътища в границите на урбанизираните територии се организират от съответната община. Изграждането, ремонтът и поддържането на частните пътища се осъществяват от техните собственици. Изместването на отделни пътища или техни участъци във връзка с изграждането или реконструкцията на нови или съществуващи обекти е за сметка на инвеститора, който го е предизвикал. Изграждането, реконструкцията и ремонтът на пътните възли и кръстовища се извършват:

1. на новите пътни възли и кръстовища - със средства на собствениците на новите пътища;
2. на съществуващите пътни възли и кръстовища - съвместно от собствениците на пътищата по основното и второстепенното направление, като размерът на средствата за всеки от тях се определя по ред, установен в правилника за прилагането на закона;
3. на пътните връзки към крайпътните обекти за обслужване на пътници и превозни средства - от собствениците на тези обекти.

От гледна точка на интермодалността е предвидено изграждането и поддържането на железопътните прелези по пътищата се извършва по ред, определен с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Законът дефинира и управлението на безопасността на пътната инфраструктура, като включващ задължително провеждането на следните процедури: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност, управление на безопасността на пътната мрежа и периодични инспекции за безопасност, възлагани или извършвани от агенцията.



Уредени са и отношенията, възникващи в случай на необходимост от отчуждаване на земи за нуждите на изграждане на пътна инфраструктура, като е предвидено че недвижимите имоти - собственост на физически или юридически лица, необходими за изграждане и реконструкция на републиканските пътища, се отчуждават при условията и по реда на Закона за държавната собственост, а за общинските пътища - при условията и по реда на Закона за общинската собственост, а имоти в границите на урбанизираните територии се отчуждават при условия и по ред, определени със закон. Предназначението на земеделските земи, необходими за изграждане и реконструкция на пътища, се променя по реда на Закона за опазване на земеделските земи, а за горските територии - по реда на Закона за горите.

Закон за движението по пътищата

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка

Законът влиза в сила на 01.09.1999., като е обнародван в Обн., ДВ, бр. 20 от 5.03.1999 г., с последващи изменения и допълнения (към датата на изготвяне на настоящия анализ), с последно изменение в бр. 11 от 31.01.2017 г., в сила от 31.01.2017 г.

Действащият ЗДП към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ, L 263/1 от 9 октомври 2007); Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 г. относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и за отмяна на Директива 92/61/ЕИО на Съвета; Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства; Директива за изпълнение 2014/37/ЕС на Комисията от 27 февруари 2014 г. за изменение на Директива 91/671/ЕИО на Съвета относно задължителното използване на обезопасителни колани и на системи за обезопасяване на деца в превозните средства (ОВ, L 59/32 от 28 февруари 2014 г.) и Директива 2015/413/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ, L 68/9 от 13 март 2015 г.).

Приложно поле на ЗДП

Законът урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие



в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове.

Законът изрично прокламира целта си, като опазване на животът и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазват имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от моторните превозни средства.

Законът поставя принципът че лицата, които стопанисват пътищата, ги поддържат изправни с необходимата маркировка и сигнализация за съответния клас път, организират движението по тях така, че да осигурят условия за бързо и сигурно придвижване и за опазване на околната среда от наднормен шум и от замърсяване от моторните превозни средства.

За организиране на движението по пътищата се използват светлинни сигнали, пътни знаци и пътна маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения, които се поставят само след възлагане от собственика или администрацията, управляваща пътя. Светлинните сигнали, пътните знаци и пътната маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения представляват единна система съгласно Конвенцията за пътните знаци и сигнали и се изработват и поставят така, че да бъдат лесно разпознавани.

Адресати на закона

Адресати на закона са собствениците или администрацията, управляваща пътя, както и всички участници в движението

Анализ на конкретни норми

В контекста на настоящия анализ, ЗДП е относим от гледна точка на изискванията си за организация на движението. В този смисъл следва да се съобразят специфичните изисквания, съгласно които Министърът на регионалното развитие и благоустройството съвместно с министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определят с наредба условията и реда за използване на пътните светофари, пътните знаци, пътната маркировка и другите средства за сигнализиране при организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване; и Министърът на регионалното развитие и благоустройството съвместно с министъра на вътрешните работи определят с наредба реда за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата.



Закон за автомобилните превози

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка

Законът влиза в сила на 17.09.1999г., Обн., ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г., с последващи изменения и допълнения (до момента на настоящия анализ) последно изм. и доп. бр. 9 от 26.01.2017 г.

Действащият ЗАП към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на изискванията на Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕО на Съвета; Директива 2009/5/ЕО на Комисията от 30 януари 2009 г. за изменение на Приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималните условия за изпълнение на регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт (ОВ, L 29/45 от 31 януари 2009 г.); Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ, L 207/1 от 6 август 2010 г.) и осигурява прилагането на Регламент (ЕС) № 181/2011

Приложно поле на ЗАП

Законът 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 осъществяването на превозите; особените правила при договорите за превоз на пътници и товари.

Законът урежда компетентността в областта на осъществяването на автомобилните превози на пътници и товари в Република България, като предвижда че Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководи и контролира осъществяването им, както и че осъществява правомощията си чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.

Адресати на закона

Адресати на закона са МТИТС, ИА АА, лицата, осъществяващи дейност на транспортния пазар, пътници и чуждестранни превозвачи, преминаващи през територията на Република България.

Анализ на конкретни норми



Законът въвежда принципът и изискването обществен превоз на пътници и товари се извършва от превозвач, който притежава лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, лиценз за извършване на международен превоз на пътници или товари - лиценз на Общността, или удостоверение за регистрация - за извършване на таксиметрови превози на пътници, и документи, които се изискват от този закон. При режимът на лицензиране е предвидено, че изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" води регистър на моторните превозни средства към лицензите на Общността и лицензите за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България. Въвеждат се изискванията за лицензиране и за установяване на благонадеждност по отношение на превозвачите.

Регламентирани са правилата за осъществяване на вътрешни и международни превози, в това число издаването на лиценз на Общността.

Въвеждат се и специалните изисквания относно договорите за превоз по отношение на пътниците и на товарите, както и отговорността на превозвача. На плоскостта на обекта на настоящия анализ специално значение следва да се отдели на внедряването и използването на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт. По силата на ЗАП се създава нарочен Съвет по интелигентните транспортни системи. Председател на съвета е министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а заместник-председатели са заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, заместник-министър на вътрешните работи и заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството. Членове на съвета са представители на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на вътрешните работи и на Министерството на икономиката, определени от съответните министри, представители на Агенция „Пътна инфраструктура“, на Българския институт за стандартизация, на Комисията за защита на потребителите, на Комисията за защита на личните данни и на Националното сдружение на общините на Република България, определени от съответните им ръководители. Компетентността на съвета се определя, както следва:

- подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на правомощията му по ал. 1;
- изготвя и приема Национален план за действие за внедряване и използване на интелигентни транспортни системи и интерфейси с останалите видове транспорт и наблюдава изпълнението му;



- обсъжда и подготвя доклад с информация относно напредъка за националните дейности и проекти по отношение на приоритетните области за използване на спецификации и стандарти за интелигентни транспортни системи;
- прави предложения за промени в правното регулиране в областта на внедряването на интелигентни транспортни системи;
- прави предложения до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията във връзка с ефективното прилагане на законодателството, свързано с внедряването на интелигентни транспортни системи;
- дава становища по нормативни актове, свързани с интелигентни транспортни системи;
- обсъжда други въпроси, свързани с внедряването на интелигентни транспортни системи.

Правилата относно внедряването и използването на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт се определят с наредба на Министерския съвет - НАРЕДБА за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г., обн., ДВ, бр. 8 от 29.01.2013 г., в сила от 29.01.2013 г., доп., бр. 80 от 16.10.2015 г., в сила от 1.01.2016 г.

6.3.2. Воден транспорт

Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка

Законът влиза в сила на 11.02.2000г., Обн., ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г., с последващи изменения и допълнения (към датата на настоящия анализ), с последно изм. и доп., бр. 13 от 7.02.2017 г.

Действащият ЗМПВВППРБ към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на изискванията на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари; Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, установяваща система на Общността за наблюдение и информационно обслужване на корабоплаването и отменяща Директива 93/75/ЕО на Съвета;



Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно замърсяване от кораби и налагане на санкции при нарушения; Рамково решение 2005/667/ПВР на Съвета за укрепване на наказателно-правната рамка за прилагане на законите срещу замърсяването от корабите.

Приложно поле на закона

Законът урежда правния режим на морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Законът цели да уреди:

1. използването на Черно море и на р. Дунав в интерес на сътрудничеството с черноморските, крайдунавските и други страни;
2. улесняването на морските и речните връзки;
3. осигуряването на безопасност на корабоплаването, опазването на морската и речната среда при корабоплаване и поддържането на екологичното равновесие;
4. осигуряването на равнопоставен достъп до пазара на пристанищните услуги и повишаване на ефективността при осъществяването им;
5. подобряването качеството на услугите, предлагани на ползвателите на пристанищата;
6. намаляването на разходите и поощряването на морските и речните превози, включително на къси разстояния и комбинирания транспорт. Законът дефинира и зонира морските пространства на Република България - морските пространства на Република България обхващат вътрешните морски води, териториалното море, прилежащата зона, континенталния шелф и изключителната икономическа зона.

Вътрешните морски води на Република България включват:

- водите между бреговата линия и изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море;
- водите на пристанищата, ограничени откъм морето с линията, съединяваща най-отдалечените точки в морето на котвените места, хидротехническите и другите постоянни пристанищни съоръжения;
- водите на: Варненския залив между бреговата линия и правата линия, съединяваща нос Св. Константин с нос Иланджик и Бургаския залив между бреговата линия и правата линия, съединяваща нос Емине с Маслен нос;
- водите между бреговата линия и правите изходни линии, съединяващи нос Калиакра с нос Тузлата, нос Тузлата с нос Екрене и Маслен нос с нос Ропи.

Териториалното море на Република България включва прилежащата към брега и вътрешните морски води морска ивица с широчина 12 морски мили, измервана от изходните линии. За изходни линии служат линията на най-големия отлив от брега или правите линии, съединяващи двете крайни точки на заливите и пространствата, посочени в чл. 6 от закона Териториалното море на Република България се разграничава от териториалното море на съседните



държави с географския паралел от точката на сухоземната граница, опираща се на морския бряг. Външната и страничните граници на териториалното море са държавна граница на Република България.

Прилежащата зона на Република България е морската ивица, която се опира до териториалното море и се разпростира на разстояние 24 морски мили от изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море.

Континенталният шелф на Република България включва морското дъно и недрата на подводния район, които са естествено продължение на сухоземната територия и се разпростират отвъд териториалното море до установените граници с континенталния шелф на другите прилежащи и срещулежащи държави. Външните граници на континенталния шелф се определят по споразумение със съседните прилежащи и срещулежащи черноморски държави в съответствие с международното право, за да се постигне справедливо решение.

Исключителната икономическа зона на Република България се простира отвъд границите на териториалното море на разстояние до 200 морски мили от изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море. Външните граници на изключителната икономическа зона се определят по споразумение със съседните прилежащи и срещулежащи държави в съответствие с международното право, за да се постигне справедливо решение. Различният тип зонироване на пространствата предполага различен правен статут и режим на правата в зоната.

Адресати на закона

Адресати на закона са МТИТС, МРРБ, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, Министерство на отбраната; лицата, осъществяващи дейност в обхвата на морски пространства;

Анализ на конкретни норми

Съгласно ЗМПВВРБ, вътрешните морски води и териториалното море, както и въздушното пространство над тях, тяхното дъно и неговите недра са част от територията на Република България, върху които тя осъществява своя суверенитет.

В прилежащата зона, в континенталния шелф и в изключителната икономическа зона Република България осъществява суверенни права, юрисдикция и контрол, определени с този закон.

В рамките на осъществяване на суверенитета си, както и на упражняването на суверенните си права, държавата е в компетентност да планира дейностите, които ще се осъществяват, но при съобразяване на спецификата на всяка от зоните и собствената си легитимност с оглед предоставени ѝ права по силата на международното право.



Република България осъществява върху континенталния шелф суверенни права за търсене, проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на естествените му богатства, които включват: енергийните, минералните и други небиологични ресурси на морското дъно и в неговите недра, както и живите организми, принадлежащи към прикрепените видове континенталния шелф Република България има изключителното право:

1. да извършва, да разрешава и да регулира извършването на сондажни работи независимо от тяхната цел;
2. да изгражда, да разрешава изграждането и да регулира създаването и използването на изкуствени острови, инсталации и съоръжения, които се намират под нейната юрисдикция.

Предоставянето на особено право на ползване върху континенталния шелф и в изключителната икономическа зона за проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на биологичните, минералните и енергийните ресурси се извършва по реда на Закона за концесиите и на Закона за подземните богатства. Научните изследвания в континенталния шелф и в изключителната икономическа зона се извършват с разрешение на Министерския съвет по реда и условията на Конвенцията на ООН по морско право. Разрешението се дава, ако изследванията са предназначени изключително за мирни цели и за разширяване на познанията за морската среда, извършват се с безопасни методи и средства и не създават затруднения за страната при упражняване на суверенните ѝ права и юрисдикция.

По предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на съответния ресорен министър, въз основа на одобрен подробен устройствен план, с решение на Министерския съвет върху морското дъно и неговите недра в границите на вътрешните морски води и териториалното море може да се учреди право на строеж за изграждане или разширение на подводни линейни обекти на техническата инфраструктура.

В изключителната икономическа зона Република България осъществява:

1. суверенни права за проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на биологичните, минералните и енергийните ресурси, които се намират на морското дъно, в неговите недра и в покриващите ги води, както и за извършване на други дейности, свързани с проучването и използването на зоната;
2. изключителни права и юрисдикция, свързани със:
 - а) създаването и използването на изкуствени острови, инсталации и съоръжения;
 - б) извършването на морски научни изследвания;
 - в) опазването на морската среда;



3. други права, произтичащи от международните договори, по които Република България е страна, и от общопризнатите принципи и норми на международното право.

В изключителната икономическа зона всички държави се ползват от свобода на корабоплаване, въздухоплаване, полагане на кабели и тръбопроводи и други допустими от международното право способности за използване на морето за тези цели.

Съгласно ЗМПВВППРР, В зоната на вътрешните водни пътища Република България осъществява:

1. суверенитет при проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на биологичните, минералните и енергийните ресурси, които се намират на речното дъно, в неговите недра и в покриващите ги води, както и други дейности, свързани с проучването и използването на тази зона;

2. изключителни права и юрисдикция, свързани със:

а) създаване и използване на изкуствени острови, инсталации и хидротехнически съоръжения;

б) извършване на научни изследвания;

в) полагане на кабели и тръбопроводи;

г) опазване на речната среда;

д) други права, произтичащи от международни договори, по които Република България е страна, и от общопризнатите принципи и норми на международното право.

Режимът за упражняване на дейности в обхвата на вътрешните водни пътища е регламентиран както следва

а/ строеж и експлоатация на подводни линейни обекти. По предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и съответния ресорен министър, въз основа на одобрен подробен устройствен план, с решение на Министерския съвет върху дъното в българския участък и крайбрежната заливаема ивица на река Дунав може да се учреди право на строеж за изграждане или разширение, както и за експлоатация на подводни линейни обекти на техническата инфраструктура.

б/ Плаването и граничният режим във вътрешните водни пътища на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение и извършването на водноатракционни услуги с тях се определят с акт на Министерския съвет

в/ организацията и безопасност на корабоплаването. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“ 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.

г/ дефиниране на пристанищата и пристанищната дейност.

Пристанището е участък, който включва акватория, територия и инфраструктура на брега на Черно море, р. Дунав, островите и каналите, разположено е на територията на една или повече общини и обединява природни, изкуствено създадени и организационни условия за безопасно приставане, престояване и обслужване на кораби. Пристанищата свързват водните пространства на Република България със сухоземната пътна и/или железопътна транспортна мрежа. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията осъществява контрол върху всички пристанища, с изключение на военните, за което води и нарочен регистър.

Дефинират се и пристанищните услуги, като услугите с търговски характер, предоставяни в пристанищата за обществен транспорт и извършвани от пристанищни оператори. Пристанищните услуги се разделят на следните категории:

- морско-технически услуги - пилотаж, буксировка (влачене или тласкане), швартоване, снабдяване на корабите с вода, телефон и електрическа енергия; приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и други;
- обработка на товари и поща - товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен (терминален) превоз на товари и поща и други;
- пътнически услуги.

Правото, предоставено на пристанищните оператори да извършват услуги в пристанищата за обществен транспорт, се определя като достъп до пазара на пристанищни услуги. Достъпът до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 2 в пристанищата за обществен транспорт с национално значение се предоставя с концесия - в случаите по чл. 117в ЗМПВВППРБ.

Кодекса за търговското корабоплаване

Кодексът урежда обществените отношения в Република България, 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, аварията на кораби, спасяването по море и река и други отношения, свързани с корабоплаването и неговата безопасност

В контекста на настоящия анализ, доколкото правоотношения възникващи с правото на собственост върху корабите и режимите на тяхното предвижване нямат конкретна относимост към интермодалната инфраструктура, считаме че подробно представяне на регламентациите предоставени от КТК ще натовари излишно настоящия анализ, без да носи самостоятелна полезност. В случай че се прецени, че в определена относима към анализа хипотеза регулация, предоставена от Кодекса е в сила, същата ще бъде описана систематично.

6.3.3. Железопътен транспорт

Закон за железопътния транспорт

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка

Законът влиза в сила на 01.02.2002 г., като е обнародван в ДВ , бр. 97 от 28.11.2000 г. със следните последващи изменения и допълнения до момента на изготвяне на настоящия анализ, като последното е в бр. 58 от 26.07.2016 г.

Действащият ЗЖТ съдържа регулации по повод транспонирането на Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ, L 345/62 от 23 декември 2008 г.) и Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ, L 343/32 от 14 декември 2012 г.).

Приложно поле на ЗЖТ

Законът определя условията и реда за условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура, изискванията за безопасност и оперативна съвместимост, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на железопътни превозни услуги. Не са предмет на този закон дейностите на:

1. метрополитена;
2. градския трамваен транспорт;
3. вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или



предприятия, с изключение на дейностите, свързани с изискванията по техническата експлоатация и безопасността на движението.

Законът урежда обществените отношения, свързани със собствеността, а именно дефинира обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, като публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от Националната компания „Железопътна инфраструктура“ (НК „ЖИ“) или от търговци, получили концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите.

Адресати на закона

Адресати на закона са както публични структури, като Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Национална компания „Железопътна инфраструктура“, така и железопътните превозвачи, както и пътниците на железопътните превози.

Анализ на конкретни норми

Законът регламентира начините за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура.

По отношение на изграждането е предвидено, че държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, включително в създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително- мобилизационни мероприятия на страната. Размерът на финансирането се определя в рамките на 5-годишен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и НК „ЖИ“, от друга страна.

По отношение на поддържането е предвидено, че същото се извършва от НК „ЖИ“ или управител на инфраструктурата може да е концесионер.

Финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от:

1. държавния бюджет;
2. инфраструктурните такси по чл. 35;
3. приходите от търговската дейност на управителя на инфраструктурата;
4. кредити;
5. средства по програми на Европейския съюз;
6. приходи от услуги по ценова листа.

Законът урежда обществените отношения, свързани със собствеността, а именно дефинира обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, като



публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от НК „ЖИ“ или от търговци, получили концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите.

Също така, дефинират се железопътните магистрали като национални обекти. Железопътните магистрали са железопътни линии или части от тях, които съвпадат с направленията на европейските железопътни коридори, определени с международни договори и споразумения, по които Република България е страна. Категоризацията на останалите железопътни линии, включени в железопътната инфраструктура, закриването на отделни линии или участъци от линии се извършват при условия и по ред, определени от Министерския съвет.

Използването на железопътната инфраструктура се извършва от лицензирани железопътни превозвачи, които притежават сертификат за безопасност. Железопътните превозвачи имат право на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, както и при извършване на трансгранични услуги при условията, предвидени в този закон и международните договори, по които Република България е страна. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и речните пристанища с другите обслужващи съоръжения, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител. Железопътно предприятие, което не притежава лицензия за извършване на товарни превози, има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура. Достъпът се осъществява при наличие на сертификат за безопасност, договор за застраховка „Гражданска отговорност“ и договор с управителя на железопътната инфраструктура.

Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и превозвача във връзка с достъпа до инфраструктурата се уреждат с писмен договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура след представяне на лицензия, включително приложението към нея относно финансово покритие на гражданската отговорност съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29/3 от 5 февруари 2015 г.), и сертификат за безопасност. Лицензия за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице и е валидна за територията на Европейския съюз.

По отношение на превоза е дефинирано, както следва: Железопътното предприятие е търговец, притежаващ лицензия за извършване на железопътни превози, валидна на територията на държавите - членки на Европейския съюз,



както и търговец с предмет на дейност - превоз на пътници и/или товари с железопътен транспорт, като предприятието осигурява локомотивна тяга. Железопътно предприятие е и търговец, който осигурява само локомотивната тяга.

Дефиниран е и „железопътен превозвач“ като железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари.

Задължение за извършване на обществена превозна услуга се изпълнява въз основа на договор за поемане на задължение за обществена превозна услуга, който има за цел постигане на определено равнище в транспортното обслужване и цени за даден вид транспортни услуги. Задълженията за извършване на обществени превозни услуги включват следните елементи:

1. задължение за експлоатация;
2. задължение за превоз;
3. тарифно задължение.

Предвидени са и специфични правила за договорите за превоз. Законът предвижда и специфичните правила за организация на движението на влаковете, за осъществяване на контрол, за безопасност и за разследване на произшествия.

От гледна точка на интермодалността е важно предвиждането в чл. 56 и следващите, свързано с дефиниране на понятието **комбиниран транспорт**: Комбинираният транспорт е превоз на товари, при който в транспортната верига се използват най-малко два вида транспорт, както следва: 1. товарният автомобил, ремаркетът или полуремаркетът със или без теглещи единици, сменяеми каросерии или 20 и повече футови контейнери извършва автомобилен превоз в началната или крайната отсечка на пътуването, а останалата част се извършва с железопътен, морски превоз или с превоз по река, като тази отсечка надхвърля 100 км по права линия; 2. между пунктове, където стоките се товарят, и най-близката удобна товарна жп гара за начална отсечка, и между най-близката удобна разтоварна жп гара и пункта за разтоварване в крайната отсечка; и 3. в радиус, ненадхвърлящ 150 км по права линия от вътрешното речно или морско пристанище за товарене или разтоварване.

В изпълнение на изискването на чл. 58. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба изискванията за комбинирани превози на товари, е издадена НАРЕДБА № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари (издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г.)



6.3.4. Въздушен транспорт

Закон за гражданското въздухоплаване.

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка.

Законът влиза в сила на 01.12.1972г., Обн., ДВ, бр. 94 от 1.12.1972 г., и има следните изменения и допълнения (до момента на настоящия анализ) последно изм., бр. 95 от 29.11.2016 г.

Действащият ЗГВ към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на изискванията на Директива № 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70/11 от 14 март 2009 г.). Изрично се предвижда че Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е компетентният орган по прилагането на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ, L 79/1 от 19 март 2008 г.), наричан по-нататък „Регламент (ЕО) № 216/2008“ и правилата за неговото изпълнение.

Приложно поле на закона

Законът урежда обществените отношения, свързани с гражданското въздухоплаване в Република България и с осигуряването на безопасността и сигурността му.

Законът регламентира, че Република България има пълен, изключителен и неотменим суверенитет върху въздушното пространство над своята територия, включително над вътрешните и териториалните ѝ води. Зоните във въздушното пространство, в които може да се ограничава въздухоплаването се определят от Министерски съвет.

Законът дефинира и гражданско въздухоплаване като всяко въздухоплаване, извършвано с гражданско въздухоплавателно средство и предназначено за: 1. превоз на пътници, багажи, товари и поща по въздуха; 2. обслужване на селското, горското и други отрасли на стопанството; 3. геоложки, географски и други научни изследвания; 4. оказване на спешна медицинска помощ; 5. културно-просветни нужди, фотографирание и реклама; 6. борба с пожари, наводнения и други бедствия; и 7. обучение, спорт и др.

Законът изисква въздухоплавателните средства, които осъществяват гражданско въздухоплаване, да се регистрират по реда му този закон. На борда на въздухоплавателно средство, регистрирано в Република България, се



прилагат българските закони освен в случаите, когато в ратифициран, обнародван и влязъл в сила международен договор е предвидено друго.

Адресати на закона

Адресати на закона са МТИТС, Българските и чуждестранни авиационни оператори, въздушните превозвачи; Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“, пътниците и други лица, осъществяващи дейност в обхвата на гражданското въздухоплаване. По отношение на гарантиране на сигурността, адресати на закона са МТИТС, Съветът за сигурност на гражданското въздухоплаване; Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, летищната администрация или летищните оператори, на които са възложени функциите на летищна администрация; 5. Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“; авиационните оператори; операторите по наземно обслужване; съответните служби на Министерството на вътрешните работи; Агенция „Митници“; съответната служба на Министерството на външните работи, пряко свързана с обезпечаването на сигурността в гражданското въздухоплаване; Държавна агенция „Национална сигурност“ и съответните структури на Министерството на отбраната.

Анализ на конкретни норми

На плоскостта на настоящия анализ, във връзка с транспортните съоръжения, следва да се съобразят регламентациите на закона свързани с гражданските летища.

На първо място се дефинира понятието гражданско летище, а именно: Граждански летища са: 1. летища за обществено ползване - за обслужване на международни и вътрешни превози, за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство и други услуги, срещу заплащане; 2. летища за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство, включително за единични полети за превозни услуги, изпълнявани с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки; и 3. технологични - използвани само за нуждите на собственика, без заплащане. Гражданските летища, на които могат да се приемат граждански въздухоплавателни средства, се определят от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласувано с министъра на отбраната, министъра на финансите, министъра на вътрешните работи и председателя на Държавна агенция „Национална сигурност“ с изричното съгласие на собственика на летището.

Законът дефинира, че правото на собственост върху гражданските летища може да е публична и частна собственост. Земите, върху които се намират съоръженията за навигация и управление на въздушното движение,



които обслужват полети, свързани с международен и вътрешен обществен превоз, и технологично необходимите им терени са публична държавна собственост или частна собственост. На гражданските летища следва да се осигури обслужване на въздушното движение и съответстващо аеронавигационно оборудване.

Гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост се ползват от летищни оператори - търговци, получили концесия при условията и по реда на Закона за концесиите и на този закон, или търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия върху граждански летища за обществено ползване - публична държавна собственост, обособена част от гражданско летище за обществено ползване - публична държавна собственост, или за услуга, предоставяна на територията на летището, сключва концесионните договори и осъществява контрола по тяхното изпълнение. В допълнение към концесионния договор, законът въвежда допълнително изискване а именно: дейностите по управление и експлоатация на гражданско летище се извършват от търговци, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава- членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден лиценз за летищен оператор, под контрола на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Летищният оператор е длъжен да осигури достъп при равни условия на всяко въздухоплавателно средство, получило разрешение за извършване на полет. Условията и редът за издаване на лиценз се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Лицензът за летищен оператор удостоверява, че организацията, техниката, технологиите и персоналят на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за безопасно и качествено поддържане на експлоатационната годност на летището. Лиценз за летищен оператор се издава на определения от Министерския съвет концесионер след сключване на концесионния договор в уговорените в него срокове, ако концесионерът отговаря на изискванията за издаване на лиценз, посочени в този закон.

Гражданските летища за обществено ползване, които не са държавна или общинска собственост, се ползват от летищни оператори - търговци, при условията и по реда на този закон. Физически или юридически лица, регистрирани като търговци, които експлоатират или имат инвестиционна инициатива за изграждане или разширение на гражданско летище за обществено ползване, извън случаите на гражданските летища за обществено



ползване - публична държавна собственост или общинска собственост, подават заявление пред Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

Съгласно императивните разпоредби на закона, Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ удостоверява експлоатационната годност на гражданските летища, летателните площадки и съоръженията за навигация, както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари. Дирекцията съгласува проектите за изграждане и реконструкция на сгради, съоръжения и други строителни работи на територията на летището на основата на приет генерален план. Дирекцията може да ограничи или да забрани експлоатацията на летища и летателни площадки, които не отговарят на изискванията за безопасност на полетите.

Условията и редът за удостоверяване годността на летищата, летателните площадки, системите и съоръженията за навигация, както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари, както и изискванията към тези обекти, се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Дейностите по наземно обслужване на гражданско летище се извършват от търговци, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден лиценз за оператор по наземно обслужване.

6.3.5. Интермодалност. Комбинирани превози и товари

Наредба за комбинирани превози на товари

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила, историческа справка

Наредба № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари е издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г.

Приложно поле

Наредбата урежда обществените отношения, свързани с за извършване на комбиниран превоз на товари.

Адресати на закона



Адресати на закона са Българските и чуждестранни превозвачи, лицензирани за извършване на железопътен превоз, превоз с пътни превозни средства, превоз по вътрешни водни пътища или по море; МТИТС, граничните власти

Анализ на конкретни норми

Наредбата дефинира понятието комбиниран превоз като превоз на товари, при който в транспортната верига се използват най-малко два вида транспорт, както следва:

1. товарен автомобил, ремарке или полуремарке със или без теглещи единици, сменяеми каросерии или 20- и повече футови контейнери, извършва автомобилен превоз в началната или крайната отсечка на пътуването, а останалата част се извършва с железопътен, морски превоз или с превоз по река, като тази отсечка надхвърля 100 км по права линия; и
2. между пунктове, където стоките се товарят, и най-близката удобна товарна жп гара за начална отсечка, и между най-близката удобна разтоварна жп гара и пункта за разтоварване в крайната отсечка; и 3. в радиус, ненадхвърлящ 150 км по права линия от вътрешното речно или морско пристанище за товарене или разтоварване.

Комбиниран превоз е налице и когато в рамките на комбинирания превоз изпращачът извършва автомобилен превоз в началния участък за собствена сметка, и/или когато получателят извършва автомобилен превоз за собствена сметка в крайния участък до местоназначението на товара. Важно е изискването, че при комбиниран превоз не се извършва обработка на товарите, когато се сменя видът транспорт. Комбинираният превоз на товари се осъществява при условие, че е сключен договор за комбиниран превоз. В договора за комбиниран превоз на товари всяка част от превоза се урежда от приложимите разпоредби за съответния вид транспорт. Договор не се сключва, когато в началния и крайния участък изпращачът или получателят извършва автомобилен превоз за собствена сметка, а в основния участък превозът се извършва с един вид транспорт

Наредбата дефинира също „Интермодална транспортна единица“ като контейнер, сменяема каросерия и полуремарке, подходящи за интермодален транспорт, а „Интермодален терминал“ като мястото, където се променя начинът на транспортиране.

Комбинираният превоз се организира и/или извършва от оператори. „Оператор“ е спедитор или превозвач, който организира и/или извършва комбинирани превози на товари. Операторите, предлагащи услугата комбиниран превоз, представят в Министерството на транспорта и съобщенията на всеки шест месеца информация за:



1. транспортните връзки, използвани при осъществяване на комбинирания превоз;
2. броя на превозните средства (автовлакът се брои за едно превозно средство), сменяемите каросерии, полуремаркета и контейнери, превозени по различните транспортни връзки;
3. масата на превозените товари в тонове;
4. извършените услуги в тон/километър и други данни, определени от министъра на транспорта и съобщенията. Превозвачите които участват в комбинирания превоз следва да бъдат лицензирани в съответствие с приложимото българско специално законодателство или по законодателството на държавата, където са регистрирани.

Наредбата дефинира договора за комбиниран превоз като договор за превоз на товари, при който операторът се задължава пред изпращача да извърши срещу заплащане с автомобилен и с железопътен транспорт и/или транспорт по вътрешни водни пътища или по море превоз по определени маршрути с подходящи транспортни средства и да предаде товарите на получателя. В договора за комбиниран превоз трябва да се посочат: 1. наименованията на железопътните гари за товарене и разтоварване, свързани с железопътния участък от превоза; 2. пристанищата за товарене и разтоварване, свързани с участъка за превоз по вътрешни водни пътища; 3. морските пристанища за товарене и разтоварване, свързани с участъка за извършване на превоз с морски транспорт.

Също така изрично са описани необходимите превозни документи при извършване на комбинирания превоз:

1. товарителница - за автомобилен и железопътен транспорт;
2. коносамент или товарителница - за крайбрежни превози по вътрешни водни пътища;
3. коносамент - за морски транспорт;
4. единен документ, валиден за всички видове транспорт, участващи в комбинирания превоз, когато такъв документ е приет съгласно международни договори, по които Република България е страна.

Както и поставяне на печат върху превозните документи в съответните железопътни гари или пристанища.

Изрично се посочва че в случаите на извършване на автомобилен превоз за собствена сметка превозен документ не се съставя. Наредбата въвежда специфични изисквания за оператора, изпращача и получателя на товара, както и въвежда видовете рекламации и искове с оглед спецификата на комбинирания превоз.



Споразумение между Република България и Европейската общност за установяване на определени условия за превоз на стоки по шосе и за насърчаване на комбинирания транспорт

Споразумението е утвърдено с Решение № 887 от 22.12.2000 г. на Министерския съвет. Издадено от Министерството на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 44 от 8.05.2001 г., в сила от 1.05.2001 г.

Целта на споразумението е да подпомогне сътрудничеството между договарящите страни при превоза на стоки, и по-конкретно при транзитния трафик по шосе, като осигури съгласуваното развитие на транспорта между и през териториите на договарящите страни. Сътрудничеството обхваща превоза на стоки по шосе и комбинирания транспорт.

По-конкретно обхватът на споразумението включва:

- достъп до пазара за транзитен трафик в областта на транспорта на стоки по шосе;
- поощрителни законови и административни мерки, включващи търговски, данъчни, социални и технически мерки;
- сътрудничество при развитието на транспортна система, която същевременно да отговаря и на необходимостта от опазване на околната среда;
- редовен обмен на информация за развитието на транспортната политика на договарящите страни.

Споразумението дефинира комбинираният транспорт, като следва да се отбележи че дефиницията е малко по-различна от тази, предоставена в Наредба № 53 от 10.02.2003 г. и е , както следва:

Превоз на стоки между или през договарящите страни, при който товарен автомобил, ремарке, полуремарке със или без теглеци единици, сменяеми каросерии или контейнер от 20 или повече фута използва пътищата на първоначалния или крайния етап от пътуването си, а на другите етапи - железопътни или вътрешноконтинентални водни пътища или морски пътища, като този участък надхвърля 100 километра по въздух и прави началния или крайния етап от пътуването с транспорт по шосе при следните условия:

- между пункта на натоварване на стоките и най-близката подходяща железопътна товарна гара за първоначалната отсечка и между най-близката подходяща железопътна разтоварна гара и пункта, където стоките се разтоварват, за крайната отсечка, или;
- в радиус, непревишаващ 150 км разстояние по въздух от вътрешноводно или морско пристанище на товаренето или разтоварването;

Дефинират се също така транзитният трафик: пътуване, извършено по шосе през територията на страна(и)-членка(и) на общността, или през територията на България без значение дали се извършва от натоварено или



ненатоварено пътно превозно средство, без да се извършват каквито и да е товарно-разтоварни операции на тези територии; както и пътните и магистралните такси.

По отношение на комбинирания транспорт, се постига междудържавно съгласие за предприемане на мерки за насърчаване на потребителите и товародателите да използват комбиниран транспорт чрез:

- подобряване конкурентоспособността на всички видове комбиниран транспорт по отношение на автомобилния посредством финансова помощ за нови проекти за комбиниран транспорт от общността или България;
- поощряване използването на непридружаван комбиниран транспорт и по-специално стимулирането на употребата на сменяеми каросерии, контейнери и полуремаркета;
- освобождаване в определени рамки на началните и/или крайните пътни отсечки, които са неразделна част от операциите на комбинирания транспорт, от системата на квоти и разрешителни;
- обсъждане даването на отстъпки върху данъка за МПС за пътни превозни средства, които се използват във вериги за комбиниран транспорт;
- подобряване на скоростта и надеждността на комбинирания транспорт, в частност: чрез поощряване увеличаването на честотата на услугите за комбиниран транспорт в съответствие с потребностите на потребителите и товародателите; чрез поощряване намаляването на времето за престой на терминалите и увеличаване на тяхната производителност; чрез опростяване на граничния контрол, засягащ комбинирания транспорт, като този контрол за всички стоки, освен за подлежащите на ветеринарен и фитосанитарен контрол, се прехвърли възможно най-скоро към терминали за комбиниран транспорт;
- осигуряване на недискриминационен достъп до терминалите, когато те са финансирани и съфинансирани от обществени фондове;
- приоритетно предоставяне от компетентните власти на договарящите страни, когато това е целесъобразно, на пътни транзитни разрешителни на превозвачите в зависимост от използването от страна на последните на комбиниран транспорт, измерено съгласно статистическите данни, с които разполага всяка договаряща страна;
- разглеждане при необходимост съвместимостта на железопътното междурелсие, масата, размерите и техническите характеристики на специализираните съоръжения за комбиниран транспорт и обсъждане на съгласувани действия за поръчка и пускане в експлоатация на такива съоръжения, каквито изисква равнището на трафика;
- възможност за достъп при поискване до наличната информация относно новите дейности в сферата на комбинирания транспорт, в това число



технологични изследователски проекти (съ)финансирани от въпросната договаряща страна чрез резюме, определящо съдържанието, резултатите и въздействието от дадена дейност или технологичен проект;

- чрез създаване на подходяща инфраструктура: въвеждане на междурелсие UIC C1 за новите главни линии и конвертиране на съществуващите главни линии най-малко към междурелсие В (както това е договорено в рамките на AGTC, Европейско споразумение по важните международни връзки за комбиниран транспорт и свързаните с тях съоръжения, на 1 февруари 1991 г.), ако не са възможни други средства за постигане на съвместимост на мрежите; отстраняване на „тесните места“ на маршрутите за достъп по подходните пътища до терминалите за комбиниран транспорт, с цел стимулиране използването на комбиниран транспорт.

По отношение на автомобилния транспорт, от една страна се признават правата, свързани с разрешителните, предоставени от режими, съгласно двустранни междудържавни споразумения, с това споразумение договарящите страни се съгласяват от датата на влизане в сила на това споразумение да предоставят за всяка календарна година достъп до транзитния трафик, извършван от товарни автомобили през териториите на страните - членки на общността, и България, посредством разрешителни, като се уреждат и конкретния брой разрешителни.

Споразумението регламентира достъпа до автомобилния транспортен пазар, опростяването на формалностите по отношение на товаропотока, както и важни фискални принципи:

- 1) договарящите страни следва да гарантират, че принципът на недискриминация по отношение на националността или мястото на установяване се прилага към облагането на пътните превозни средства, фискалните тежести, пътни такси или всякакви други форми потребителски такси, налагани за използването на пътно-транспортната инфраструктура;
- 2) пътни превозни средства, регистрирани в една от договарящите страни, следва да бъдат освободени от всички данъци и такси за превозни средства, налагани върху движението или притежаването на превозни средства, както и от всички специални данъци или такси, налагани за транспортни дейности на територията на другата договаряща страна;
пътните превозни средства не се освобождават от плащането на данъци и такси за гориво, пътните и магистрални такси, събирани за използването на инфраструктурата;
- 3) договарящите страни следва да направят нужното, така че да не могат да се събират магистрални такси и някаква друга форма пътни такси за използването на един и същ участък от пътя; договарящите страни обаче могат също така да



налагат магистрални такси на мрежи, където се събират пътни такси от ползвателите за използване на мостове, тунели и планински проходи;

4) освобождаването на някои стоки (свързани с транспорта) се от мита, както и от всякакви данъци и такси

В приложение №5 са определени транзитните маршрути в България, като е предвидено, че: по тези маршрути движещите се превозните средства на общността, отговарящи на изискванията на Директива на Съвета 96/53/ЕС от 25 юли 1996 г., определяща за дадени пътни превозни средства, които се движат в общността, максимално разрешените размери в националния и международния трафик и максимално допустимите маси в международния трафик (Official Journal № L 235, 17/09/1996, стр. 0059- 0075), се освобождават от каквито и да е специални такси, приложими по отношение на тях, в случай, че надвишават масите и размерите по българските разпоредби за размери и маса:

- транзитен маршрут Видин/Кулата (Общоевропейски коридор IV): а именно фериботът от румънската граница до Видин, E79 от Видин до Враца и Ботевград, E79/E83 от Ботевград до София, E79 Софийски югоизточен околоръстен път и E79 от София до Кулата и гръцката граница;

- транзитен маршрут Русе/Кулата (Общоевропейски коридор IX, връзката Бяла/Ботевград по инициативата TINA и Общеоевропейски коридор IV): а именно мостът над р. Дунав от румънската граница до Русе, E85 от Русе до Бяла, E83 от Бяла до Плевен и Ботевград, E79/E83 от Ботевград до София, E79 Софийски югоизточен околоръстен път и E79 от София до Кулата и гръцката граница;

- транзитен маршрут Калотина/Кулата (Общоевропейски коридори X и IV): а именно E80 от границата на Съюза република Югославия до Калотина и София, E80 Софийски югозападен околоръстен път и E79 от София до Кулата и гръцката граница;

- транзитен маршрут Видин/Свиленград (Общоевропейски коридори IV и IX): а именно фериботът от румънската граница до Видин, E79 от Видин до Враца и Ботевград, E79/E83 от Ботевград до София, E79 Софийски източен околоръстен път, E80 от София до Пловдив, Оризово и Хасково, E80/E85 от Хасково до Свиленград и E85 от Свиленград до гръцката граница;

- транзитен маршрут Русе/Свиленград (Общоевропейски коридор IX): а именно мостът над р. Дунав от румънската граница до Русе, E85 от Русе до Бяла, E85 от Бяла до Велико Търново и Хасково, E80/E85 от Хасково до Свиленград и E85 от Свиленград до гръцката граница;

- транзитен маршрут Калотина/Свиленград (Общоевропейски коридори X, IV и IX): а именно E80 от границата на Съюза република Югославия до Калотина и София, E80 Софийски южен околоръстен път, E80 от София до



Оризovo, E80 от Оризovo до Хасково, E80/E85 от Хасково до Свиленград и E85от Свиленград до гръцката граница.

Спогодбата за организационните и експлоатационните аспекти на комбинираните превози между Европа и Азия

Ратифицирана е със закон, Обн., ДВ, бр. 30 от 2.04.1999 г. Този документ е разработен на основата на Европейската спогодба за най-важните международни линии за комбинирани превози и съответните обекти (AGTC) и има за цел да създаде условия за организация на комбинирани превози между Европа и Азия чрез ефективно свързване на маршрутите. Също така, той има за цел да създаде улеснения за присъединяване на тези страни, които не са подписали Европейската спогодба и за страните от Азия. Спогодбата дава възможност на двете групи страни да установят необходимата договорна основа за партньорство при създаването на мрежата от главните линии на комбинираните превози между Европа и Азия. Чрез нея България влиза в договорни отношения с нови държави, които не са членки на Европейската спогодба. Това позволява нашата страна да се включи по-успешно в по-дълги и ефективни международни маршрути за комбинирани превози от Западна Европа до Далечния Изток, в това число по коридора Европа - Кавказ - Азия.

Многостранна спогодба за международен транспорт за развитието на коридора Европа-Кавказ-Азия

Разпоредбите на тази спогодба регулират международните товарни и пътнически превози между страните-участнички в нея, а също така и транзитните превози през териториите на страните-участнички. Целта на този регламент е насърчаване развитието на икономическите отношения, търговията и транспорта в регионите на Европа, Черно море, Кавказ, Каспийско море и Азия.

Освен изброените споразумения и спогодби, България е страна по над десет двустранни спогодби за комбинирани превози с повечето страни от Югоизточна Европа, както и с някои от кавказките републики. Съществува и отворена многостранна спогодба между България, Армения и Грузия, към която могат да се присъединят и други заинтересовани страни.