



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ПРИЛОЖЕНИЕ 8.5.

**Допринася за постигане на Резултат 6. Разработване на варианти за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България чрез укрепване на интермодалните връзки. Предложение и избор на вариант.**

### ПРИЛОЖЕНИЕ 8.5. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗБОР НА ВАРИАНТ

**в изпълнение на под-дейност 8.5. Подготовка на предложение към Възложителя във връзка с горните резултати**

**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 TEN-T 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“



## ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 8.5. Подготовка на предложение към Възложителя във връзка с горните резултати от Техническата спецификация от Техническото предложение (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“.

*С разработения документ се допринася за постигане на изисквания от Възложителя резултат 6. Разработване на варианти за оптимизиране на използването на ТЕН-Т мрежата в трансграничния регион Румъния-България чрез укрепване на интермодалните връзки. Предложение и избор на вариант от Техническата спецификация.*

На база на изпълнението на всички дейности, свързани с разработването на варианти за оптимизиране на използването на ТЕН-Т мрежата в трансграничния регион е окомплектовано предложение към Възложителя. То ще съдържа текстова (описателна част), снимков, картен, схематичен материал и се съдържа в Доклад 6. Предложението е внесено за одобрение от Възложителя. В предложението са отразени всички направени коментари и препоръки по време на кръглите маси.



## От направения сравнителен анализ се препоръчва изборът на Вариант 3.

### *Тенденции за дългосрочно развитие*

Изграждането и укрепването на интермодалните възли/връзки в териториалния обхват на Трансграничния регион Румъния - България допринася за постигане на трите основни стълба на устойчивото развитие, възприети от Световната комисия по околна среда и развитие са:

- Икономически растеж (икономическа устойчивост);
- Социално-културна значимост (социална устойчивост);
- Опазване на околната среда (екологична устойчивост).

За устойчивото развитие на региона е определящо дългосрочното насърчаване на всички инициативи в подкрепа на интермодалния транспорт и стремежът за осигуряване на среда за ефективно функциониране на логистичните системи. През следващите години усилията следва да бъдат насочени към създаване на благоприятни условия за модернизацията и усъвършенстването на мрежата от интермодални терминали и предоставяне на висококачествени транспортно-логистични услуги, което ще е от пряка полза за бизнеса. Приложимо е да се използват механизмите на концесионирането, осигуряващи гъвкаво финансиране на довеждащата инфраструктура и на нови интермодални съоръжения с висок капацитет, като с това се създават предпоставки за прерастването на последните в товарни селища.

Изграждането на интермодални товарни терминали създава условия за оптимално съчетаване и интегриране на различни видове транспорт (вътрешно-воден, железопътен и автомобилен). Реконструкцията и модернизация на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии и на пристанищата по река Дунав, които и сега изпълняват интермодални и мултимодални функции, са важна предпоставка за подобряване на интермодалността на пътниците чрез връзка на тези комплекси с другите видове транспорт - автобусен/въздушен, както и чрез комуникационно решение за техните транспортни и пешеходни връзки.

Един от ключовите проекти е изграждане на „Дунавски панорамен път“, по който се предвижда реконструиране и ремонт на паралелните на реката пътни участъци от Видин до Силистра и изграждане на „Дунавска велопътека“, която е част от транс-европейската велосипедна мрежа по р. Дунав. Реализирането на този проект ще допринесе както подобряване на мобилността по поречието на коридор №7, така и стимулиране на различните икономически дейности и възможностите за отдих и туризъм по поречието на р. Дунав.



Тези подобрения ще увеличат значително обмена на туристи между двете страни, но и ще подобрят търговския баланс между двата региона, граничещи с Черно море.

### *Препоръки за мерки за адаптиране на състоянието на отделните видове транспорт за целите на интермодалността*

За провеждане на качествени интермодални услуги е необходимо да бъдат предприети мерки на първо място за адаптиране състоянието на отделните видове транспорт за целите на интермодалността.

#### *Осигуряване наличието на ефективни терминали*

Развитие на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния - България зависи от наличието на ефективни интермодални терминали. В Румъния към момента, действащите терминали принадлежат на SNTFM „CFR Марфа“ АД и се извършва от оператор на частен терминал именно от SC „CFR TRANSAUTO“ АД. В българската част няма изградени интермодални терминали, но с най-висока степен на готовност е проектът за ИМТ Русе.

Като се има предвид опита на публично-частно партньорство в развитието на интермодалния транспорт в други европейски страни, се препоръчва терминалните операции да се извършват от частни икономически оператори. Функцията на публичните власти е да подкрепят изграждането на интермодални терминали чрез реализиране на публично-частни партньорства (напр. отдаването на концесия).

Ефективността на терминал се влияе от инфраструктурата за достъп до терминала и от митническите дейности. Следователно достъпът до инфраструктурата на интермодален терминал се счита като част от терминала и трябва да се разглежда още по време на етапа на планиране.

Начините на транспорт в трансграничния регион са в относително самостоятелна позиция - разделени по видове и намиращи се в конкуренция, което води сегментирана и неинтегрирана система за транспорт. Това води до създаване на бариери пред ползвателите на транспорта (товарен и пътнически), като всеки транспортен режим използва своите предимства по отношение на цена, обслужване, надеждност и безопасност. Значително по-високи са разходите, които обществото плаща, за причинените вреди от различните видове транспорт по отношение на замърсяването, шума, задръстванията, жертви в катастрофи. Необходимо е да бъдат предприети мерки за промяна в съотношението между различните видове транспорт, като приоритет се даде на железопътния и водния. В противен случай автомобилният транспорт ще бъде водещ, с тенденцията за непрекъснато



застаряващ автомобилен парк, който дава пряко отражение върху качеството на околната среда.

При комбинирания транспорт железопътен/автомобилен, общите разходи за транспорт на пътните автовакове (ТИР) по железопътен маршрут RO-LA (Rollende Landstrassen), включвайки такса за използване на инфраструктурата, разходи за теглене и други разходи, поддръжка на специализираните вагони RO-LA, надхвърлят общите разходи за транспортиране им по обществените пътища. Въпреки, че е създадена правната рамка за мерки за насърчаване на комбинирания транспорт (намаляване на тарифите за ползване на инфраструктурата от влакове в транзит, освобождаване от данък върху печалбата при реинвестиране в транспортни терминали за комбиниран транспорт), неприлагането на това законодателство пречи на привличането на автомобилните превозвачи на товари към железопътния транспорт.

По отношение на интермодалния транспорт, товареният пазар не е склонен към този сегмент на транспорта, смятан за твърде рискован, което определя товарните превози да се извършват най-вече по пътя, който е по-евтино. Защото, от една страна, поддържането на железопътната инфраструктура се прави основно на база на достъп, наложен на железопътните оператори, а от друга страна, ниското ниво на пътна такса (за винетки) представлява само част от разходите за поддръжка на пътната инфраструктура, което създава предпоставка за дискриминационни тарифи между тези два вида транспорт.

Развитието на трансграничния регион Румъния - България е силно зависимо от стратегиите за изпълнение на бъдещи инвестиции в зоната на интермодалните превози, както от търговска гледна точка, така и от гледна точка на туризма.

Най-лесното решение в кратко и средносрочен план е създаването / модернизацията на националните интермодални терминали в Крайова и Констанца, паралелно със създаването на два три-модален центъра в Калафат и Гюргево. В българската част трябва да бъдат изградени интермодални терминали в Русе, Видин и Горна Оряховица, както и точките за модален трансфер и други интермодални платформи от туристически/ търговски тип.

Туризмът на местно / регионално равнище трябва да бъде насърчаван чрез създаване на нови линии на ферибот за преминаване на Дунав, но също така и активно да се популяризира естествената красота на крайречието на Дунав.

Дългосрочните финансови решения трябва да се намерят за изграждане на нови моста река Дунав.

Сухоземните гранична зона на граница в Констанца, трябва да се развие чрез инвестиции в пътната и железопътната инфраструктура, като по този



начин се подобри товарния трафик и се насърчи местния туризъм в зоната на Черно море. Необходимо е възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе - Варна; модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра - Горна Оряховица, железопътната линия Видин - София: железопътен участък Видин - Медковец; жп линия Русе - Горна Оряховица - Димитровград и др.

### *Присъствие на ползвателите на транспорта близо до интермодалните терминали*

Разполагането на интермодален терминал в близост до индустриални паркове, логистични и икономически зони е фактор за успех за развитието на интермодалния транспорт. Мярка за привличане на фирмите по-близо до интермодалните терминали е предоставяне на достъп до инфраструктурата на достъп между промишлен и логистичен парк, от една страна, както и между тях и терминала от другата страна. По този начин, може да се създаде „конвейерна лента“ между промишлените и логистични паркове в близост до интермодален терминал, което позволява движение на транспортните средства, без те да се таксуват върху „конвейерната лента“. Тези елементи помагат за намаляване на общите разходи за интермодалния транспорт.

### *Пазарна ориентация към безопасни услуги „от врата до врата“*

За постигането на тази цел са необходими следните мерки:

- предоставяне от публичните власти на необходимата подкрепа, за да се осигури достъп до обезпечени интермодални терминали или разполагането им в райони с лесен достъп чрез комбинация между най-много начини на придвижване;
- развитие на интермодалните терминали в близост до района на индустриални паркове или икономически зони;
- осъществяване на ефективна логистична верига.

### *Общи конкурентни разходи*

За постигането на общи конкурентни разходи трябва да бъдат поети външните разходи за всички видове транспорт, което води до подобряване на конкурентната позиция на Румъния и България.

### *Интермодалните единни услуги, национални и международни*

Развитие на единни интермодални услуги (национални и международни) изисква отстраняването на пречките, поради липса на процеси за оперативна съвместимост, синхронизация и обмен на данни между управителите на инфраструктурата и оператори.



Единните интермодални услуги трябва да включват действия за развитие на транспорта в региона за премахване на задръстванията по пътищата по съществуващите обществени пътища.

#### *Услуги редовни, надеждни и в съответствие с графика*

Осъществяване на чести и надеждни услуги зависи от достатъчното количество стоки, както и дейността за тяхното групиране, зона свързана с интермодален терминал, който допринася за икономическото и социалното развитие на района. Превозвачите и доставчици на логистични услуги са отговорни за предоставянето им.

Нарастващото търсене на интермодални транспортни услуги и по този начин повишаването на ефективността на интермодалния терминал, се основава на извършването на дейности, за краткосрочен и средносрочен план, в това число:

- дейности за насърчаване на интермодални транспортни услуги чрез разработване на електронен интермодален каталог;
- организиране на изложения, конференции, симпозиуми, посветени на темата услуги и интермодален транспорт за частния и публичния сектор;
- подготовка и професионално обучение на персонала в управлението на веригата за доставки / дистрибуция, като част от интермодалния транспорт;
- привличане от логистичните фирми на потенциалните потребители на интермодални транспортни решения.